Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentsed versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

►B

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 965/2012,

5. oktoober 2012,

millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

(ELT L 296, 25.10.2012, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Komisjoni määrus (EL) nr 800/2013, 14. august 2013	L 227	1	24.8.2013
►M2	Komisjoni määrus (EL) nr 71/2014, 27. jaanuar 2014	L 23	27	28.1.2014
►M3	Komisjoni määrus (EL) nr 83/2014, 29. jaanuar 2014	L 28	17	31.1.2014
►M4	Komisjoni määrus (EL) nr 379/2014, 7. aprill 2014	L 123	1	24.4.2014
►M5	Komisjoni määrus (EL) 2015/140, 29. jaanuar 2015	L 24	5	30.1.2015
►M6	Komisjoni määrus (EL) 2015/640, 23. aprill 2015	L 106	18	24.4.2015
►M7	Komisjoni määrus (EL) 2015/1329, 31. juuli 2015	L 206	21	1.8.2015
►M8	Komisjoni määrus (EL) 2015/2338, 11. detsember 2015	L 330	1	16.12.2015
►M9	Komisjoni määrus (EL) 2016/1199, 22. juuli 2016	L 198	13	23.7.2016
►M10	Komisjoni määrus (EL) 2017/363, 1. märts 2017	L 55	1	2.3.2017
►M11	Komisjoni määrus (EL) 2018/394, 13. märts 2018	L 71	1	14.3.2018
►M12	Komisjoni määrus (EL) 2018/1042, 23. juuli 2018	L 188	3	25.7.2018
►M13	muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/745, 4. juuni 2020	L 176	11	5.6.2020
►M14	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2018/1975, 14. detsember 2018	L 326	53	20.12.2018
►M15	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/1384, 24. juuli 2019	L 228	106	4.9.2019
►M16	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/1387, 1. august 2019	L 229	1	5.9.2019
►M17	muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/1176, 7. august 2020	L 259	10	10.8.2020
►M18	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2020/2036, 9. detsember 2020	L 416	24	11.12.2020
►M19	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1062, 28. juuni 2021	L 229	3	29.6.2021
►M20	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1296, 4. august 2021	L 282	5	5.8.2021
►M21	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/2237, 15. detsember 2021	L 450	21	16.12.2021
►M22	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/414, 11. märts 2022	L 85	4	14.3.2022

►**M23**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/790, 19. mai 2022	L 141	13	20.5.2022
►**M24**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/2203, 11. november 2022	L 293	3	14.11.2022
►**M25**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/2502, 19. detsember 2022	L 325	56	20.12.2022
►**M26**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2023/217, 1. veebruar 2023	L 30	11	2.2.2023
►**M27**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2023/1020, 24. mai 2023	L 137	1	25.5.2023
►**M28**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2023/1754, 11. september 2023	L 224	16	12.9.2023
►**M29**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/1111, 10. aprill 2024	L 1111	1	23.5.2024
►**M30**	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/2076, 24. juuli 2024	L 2076	1	25.7.2024

Parandatud:

►**C1** Parandus, ELT L 122, 17.5.2018, lk 36 (2017/363)
►**C2** Parandus, ELT L 230, 6.9.2019, lk 10 (2019/1384)
►**C3** Parandus, ELT L 30, 2.2.2023, lk 36 (2016/1199)
►**C4** Parandus, ELT L 90414, 21.5.2025, lk 1 (2024/1111)

▼B

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 965/2012,

5. oktoober 2012,

millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

▼M4

Artikkel 1

Reguleerimisese ja -ala

▼M14

1. Käesolevas määruses kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad lennukite ja kopterite käitamise kohta; muu hulgas hõlmavad need eeskirjad mõne teise riigi ohutusjärelevalve alla kuuluvate käitajate selliste õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist, mis on maandunud sellise teise riigi lennuväljal, mille territooriumil kohaldatakse aluslepingu sätteid.

▼M29

1a. Käesolevas määruses kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad uuendusliku õhuliikluse lendude kohta, mida määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punkti b alapunktides i ja ii osutatud püststardi ja -maandumise võimekusega mehitatud õhusõidukitega, mida juhib üks piloot, tehakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi nii, et maapind on nähtav.

▼M14

2. Peale selle kehtestatakse käesolevas määruses üksikasjalikud eeskirjad sertifikaatide väljaandmise kohta määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punkti b alapunktides i ja ii osutatud ning ärilises lennutranspordis kasutatavate õhusõidukite (v.a õhupallid ja purilennukid) käitajatele, samuti kõnealuste sertifikaatide pikendamise, muutmise, peatamise, kehtetuks tunnistamise või neile piirangute kehtestamise kohta, ning sertifikaadi omanike õigused ja kohustused ning tingimused, mille korral tuleb lennutegevus ohutuse huvides keelata, seda piirata või seada sellele teatavad tingimused.

3. Lisaks kehtestatakse käesolevas määruses üksikasjalikud eeskirjad ja protseduurid, mis on seotud lennukite ja kopterite äriliste erilendude või keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude käitajate, sealhulgas keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste erilendude käitajate deklaratsioonide esitamisega selle kohta, et nad on suutelised täitma õhusõiduki käitamisega seotud kohustusi ja et neil on selleks vahendid, ning nende käitajate üle järelevalve teostamisega.

▼M4

4. Käesolevas määruses kehtestatakse ka üksikasjalikud eeskirjad tingimuste kohta, mille korral tuleb teatavatele suure riskiga ärilistele erilendudele anda ohutuse huvides välja luba, ning kõnealuste lubade väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise, tühistamise või neile piirangute kehtestamise kohta.

5. Käesolevat määrust ei kohaldata määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 1 lõike 2 punkti a reguleerimisalasse kuuluva lennutegevuse suhtes.

▼M11

6. Käesolevat määrust ei kohaldata õhulaevalendude suhtes.

▼M14

7. Käesolevat määrust ei kohaldata õhupalli- ega purilennukilendude kohta. Õhupallilendude (v.a ankurdatud gaasiõhupallidega tehtavad lennud) ja purilennukilendude kohta kohaldatakse siiski artiklis 3 sätestatud järelevalvenõudeid.

▼B

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

▼M14

1) „lennuk” – õhust raskem mootori jõul töötav jäiga tiivakinnitusega õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub õhu dünaamilisest vastumõjust selle tiibadele;

▼M29

1a) „tiivikõhusõiduk” – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis lennu ajal sõltub peamiselt kuni kahe rootori tekitatud tõstejõust;

1aa) „kopter” – tiivikõhusõiduki tüüp, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna ühele kuni kahele kandetiivikule, mis pöörleb/-pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalilähedaste telgede;

▼M14

1b) „õhupall” – mootorita liikuv õhust kergem mehitatud õhusõiduk, mis püsib õhus õhust kergema gaasi või pardaahju abil, kaasa arvatud gaasiõhupall, kuumaõhu-õhupall, segaõhupall ja kuumaõhu-õhulaev, ehkki see liigub mootori jõul;

1c) „purilennuk” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub õhu dünaamilisest vastumõjust selle püsilennupindadele ning mis ei vaja vabalennuks mootorit;

1d) „äriline lennutegevus” – õhusõidukiga tasu eest teostatav avalikkusele kättesaadav lennutegevus või lennutegevus, mida, juhul kui see ei ole avalikkusele kättesaadav, teostatakse ettevõtja ja kliendi vahelise lepingu alusel, kusjuures klient ei oma kontrolli ettevõtja üle;

1e) „ankurdatud gaasiõhupall” – gaasiõhupall, mis on varustatud ankurdussüsteemiga, mis hoiab lennu ajal õhupalli kindlaksmääratud kohas;

▼B

2) „B-suutlikkusklassi lennukid” – propellermootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni üheksa ja mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg;

3) „avalikes huvides kasutatav käitamiskoht (PIS)” – koht, mida kasutatakse üksnes avalikes huvides toimuvateks lendudeks;

4) „1. suutlikkusklassi lend” – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral maanduda katkestatud stardiks kasutatava stardidistantsi piires või jätkata lendu sobiva maandumiskohani, olenevalt sellest, kus rike ilmneb;

▼M1

5) „sooritusel põhinev navigatsioon” – piirkondlik navigatsioon, mis põhineb ATS-marsruudil lendavale, instrumentaallähenemist sooritavale või määratud õhuruumis lendavale õhusõidukile esitatavatel sooritusnõuetel;

▼M3

6) „taksolend” – lennu- ja tööaja piirangute kontekstis ärilise lennutranspordi nõude-tellimuslend lennukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 19 või vähem;

▼M15

7) „erilend” – lend (v.a ärilise lennutranspordi lend), kus õhusõidukit kasutatakse eritoiminguteks näiteks põllumajanduses, ehituses, fotograafias, seire, vaatluse ja patrullimise korral, lennureklaamis ning tehniliste kontroll-lendude tegemisel;

▼M4

8) „kõrge riskitasemega äriline erilend” – mis tahes äriline erilend, mis toimub piirkonnas, kus õhusõiduk võib hädaolukorda sattudes ohustada maapinnal asuvaid kolmandaid isikuid, või mis tahes selline äriline erilend, mille puhul lennu toimumise piirkonna pädev asutus on kindlaks määranud, et lennu konkreetsete iseärasuste ja kohaliku toimumiskeskkonna tõttu kujutab see suurt ohtu eelkõige maapinnal asuvatele kolmandatele isikutele;

▼M14

9) „tutvustuslend” – rahalise või muu tasu eest tehtav mis tahes lend, mis hõlmab lühikest lennureisi, mille komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 ([1]) artiklis 10a osutatud koolitusorganisatsioon või lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioon on korraldanud uute õpilaste või liikmete leidmiseks;

▼M4

10) „võistluslend” – mis tahes lennutegevus, kus õhusõidukit kasutatakse lennuralliks või -võistlusteks, ning lennutegevus, kus õhusõidukit kasutatakse lennuralliks või -võistlusteks harjutamiseks ning asjaomase lennuralli või võistluse toimumise kohta või sealt tagasi lendamiseks;

11) „demonstratsioonlend” – lennutegevus, mida tehakse konkreetselt avalikkuse jaoks korraldatud reklaamitud üritusel näitamiseks või meelelahutuse pakkumiseks, sealhulgas lennutegevus, kus õhusõidukit kasutatakse näidislennuks harjutamiseks ning reklaamitud ürituse toimumise kohta või sealt tagasi lendamiseks;

▼M29

12) „uuendusliku õhuliikluse lend (*IAM operation*)” – püststardi- ja -maandumise võimekusega (VTOL-võimekusega) õhusõiduki mis tahes käitamine tihedalt asustatud ja tihedalt asustamata piirkondades;

13) „püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduk (VTOL-võimekusega õhusõiduk, VCA)” – õhust raskem mootoriga õhusõiduk, mis ei ole lennuk ega tiivikõhusõiduk ning mis on suuteline vertikaalselt startima ja maanduma tõstejõu- ja tõukejõuseadmete abil, mida kasutatakse tõstejõu tekitamiseks stardi ja maandumise ajal;

([1]) Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

▼M29

14) „VCA kiirabilend (VEMS lend)" – lend, millel kasutatakse püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukit, mida käitatakse VCA kiirabilendude (VEMS) loa alusel, ning mille korral on oluline viivitamatu ja kiire transportimine ning mille eesmärk on:

a) hõlbustada erakorralise arstiabi andmist, transportides üht või mitut järgmistest:

i) meditsiinitöötajad;

ii) meditsiinivarustus (seadmed, veri, organid, ravimid);

iii) haiged või vigastatud isikud ja teised asjaomased isikud

või

b) teha mis tahes toiming, kui isikule mõjub keskkonnast tulenev otsene või eeldatav terviserisk, ja

i) teda on vaja päästa või tagada varustus;

ii) isikud, loomad või seadmed tuleb vedada püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite (VCA) kiirabitööde kohta või sealt tagasi.

▼B

►M4 VIII ◄ lisas kasutatavad täiendavad mõisted on sätestatud I lisas.

Artikkel 3

Järelevalvesuutlikkus

1. Iga liikmesriik määrab ühe või mitu üksust liikmesriigi pädevaks asutuseks, millel on määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute ja organisatsioonide sertifitseerimise ja järelevalvega seotud asjaomased volitused ja kohustused.

▼M11

Liikmesriikide pädevate asutuste ning ameti haldus- ja juhtimissüsteemid vastavad II lisas sätestatud nõuetele.

▼B

2. Kui liikmesriik määrab pädevaks asutuseks rohkem kui ühe üksuse, kohaldatakse järgmisi sätteid:

a) iga pädeva asutuse pädevusvaldkondlikud kohustused ja pädevusvaldkonna geograafilised piirid peavad olema selgelt kindlaks määratud ning

b) üksused peavad tegema koostööd, et tagada kõikide määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute ja organisatsioonide tulemuslik järelevalve nende vastavates valdkondades.

3. Liikmesriigid tagavad, et pädeva(te)l asutus(te)l on vajalik suutlikkus teostada kõikide nende järelevalveprogrammiga hõlmatud isikute ja organisatsioonide järelevalvet, sealhulgas piisavad vahendid käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks.

▼B

4. Liikmesriigid tagavad, et pädeva asutuse töötajad ei täida järelevalveülesandeid juhul, kui tõendatakse, et sellega võib kaasneda otsene või kaudne huvide, eelkõige perekondlike või finantshuvide konflikt.

5. Töötajatel, kelle pädev asutus volitab sertifitseerimis- ja/või järelevalveülesandeid täitma, peab olema õigus täita vähemalt järgmisi ülesandeid:

a) kontrollida asjaomaseid dokumente, andmeid, protseduure ja kõiki muid sertifitseerimis- ja/või järelevalveülesande täitmisega seotud materjale;

b) teha nendest dokumentidest, andmetest, protseduuridest ja muudest materjalidest koopiaid või väljavõtteid;

c) küsida kohapeal suulisi selgitusi;

d) siseneda vajalikesse ruumidesse, käitamiskohtadesse või transpordivahenditesse;

e) teha auditeid, uurimisi, hindamisi ja kontrolle, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike;

f) võtta või algatada vajalikke täitemeetmeid.

6. Lõikes 5 loetletud ülesandeid tuleb täita kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigusnormidega.

▼M12

Artikkel 4

Õhusõiduki kontroll seisuplatsil

1. Teise liikmesriigi ohutusjärelevalve alla kuuluvate käitajate õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil kooskõlas II lisa RAMP-alajaoga.

2. Liikmesriigid tagavad, et lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoovet kontrollitakse nii selliste ettevõtjate puhul, kes kuuluvad nende endi ohutusjärelevalve alla, kui ka selliste ettevõtjate puhul, kes kuuluvad teise liikmesriigi või kolmanda riigi ohutusjärelevalve alla. Sellist kontrolli teostavad inspektorid, kes tegelevad õhusõidukite kontrollimisega seisuplatsil vastavalt II lisa RAMP-alajao kohasele õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise programmile.

3. Erandina lõikest 2 võivad liikmesriigid tagada, et lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoovet kontrollivad muud volitatud ametnikud väljaspool II lisa RAMP-alajao kohast õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise programmi, tingimusel et alkoholijoobe kontrollimisel on samasugused eesmärgid ja et järgitakse samasuguseid põhimõtteid nagu II lisa RAMP-alajao alusel tehtud kontrollidel. Sellise alkoholijoobe kontrolli tulemused sisestatakse kesksesse andmebaasi vastavalt punkti ARO.RAMP.145 alapunktile b.

▼M12

4. Liikmesriigid võivad teostada täiendavaid kontrolle muudest psühhoaktiivsetest ainetest kui alkoholist põhjustatud joobe avastamiseks. Liikmesriigid teatavad sellest Euroopa Lennundusohutusametile (edaspidi „amet”) ja komisjonile.

▼B

Artikkel 5

Lennutegevus

▼M14

1. Käitajad käitavad lennukit või kopterit ärilise lennutranspordi lendudeks ainult vastavalt III ja IV lisale.

▼M4

1a. Ärilise lennutranspordiga tegelevad käitajad, kes käitavad selliseid B-suutlikkusklassi lennukite või mittekeerukate kopterite lende, mis algavad ja lõpevad samal lennuväljal / samas käitamiskohas, järgivad III ja IV lisas esitatud nõudeid.

▼M29

1b. Käitajad käitavad VCAd üksnes käesoleva määruse III ja IX lisas täpsustatud uuendusliku õhuliiklusega seotud lendudeks.

▼B

2. ►M1 ——————— ◄ Käitajad järgivad V lisa asjakohaseid sätteid järgmiste õhusõidukite käitamisel:

a) lennukid ja kopterid, mida kasutatakse järgmisteks lendudeks:

i) sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN) lennud;

ii) navigatsiooni miinimumnõuete (MNPS) kohased lennud;

iii) lennud vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis;

▼M21

iv) halva nähtavusega lennud (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingud;

▼M14

b) lennukid ja kopterid, mida kasutatakse ohtlike kaupade veoks;

▼B

c) kahemootorilised lennukid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse suurendatud käitamisulatusega lendudeks (ETOPS);

d) kopterid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse öönägemissüsteemi (NVIS) abil käitatavateks lendudeks;

e) kopterid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse ripplastiga lendudeks (HHO); ►M9 ——————— ◄

f) kopterid, mida ärilises lennutranspordis kasutatakse kopteri kiirabilendudeks (HEMS), ning

▼M9

g) kopterid, mida kasutatakse avamerelendudeks;

▼M29

h) VCAd, mida kasutatakse:

i) ohtlike kaupade veoks;

ii) VCA kiirabilendudeks (VEMS).

▼M4

3. Keerukate mootorlennukite ja kopterite käitajad, kes tegelevad mitteäriliste lendudega, tõendavad oma suutlikkust täita õhusõidukite käitamisega seotud kohustusi ja sellekohaste vahendite olemasolu ning järgivad III ja VI lisa sätteid. Õhusõidukite käitamisel mitteärilistel erilendudel järgivad need käitajad III ja VIII lisa sätteid.

▼M14

4. Muude kui keerukate mootorlennukite ja kopterite käitajad, kes tegelevad mitteäriliste lendude, sealhulgas mitteäriliste erilendudega, käitavad õhusõidukeid vastavalt VII lisas kehtestatud sätetele.

5. Määruse (EL) nr 1178/2011 artiklis 10a osutatud koolitusorganisatsioonid, kelle peamine tegevuskoht on liikmesriigis, käitavad õhusõidukeid Euroopa Liitu suunduvatel, Euroopa Liidus tehtavatel või Euroopa Liidust väljuvatel õppelendudel vastavalt järgmisele:

a) keerukate mootorlennukite ja kopterite puhul vastavalt VI lisa sätetele;

b) muude lennukite ja kopterite puhul vastavalt VII lisa sätetele;

▼M29

c) vertikaalstardi- ja -maandumisvõimega õhusõidukite puhul vastavalt IX lisa sätetele.

Esimese lõigu punktide a, b ja c puhul peavad koolitusorganisatsioonid vastama käesoleva määruse III lisa (ORO-osa) asemel määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisas (ORA-osa) kindlaks määratud nõuetele. VCA koolitust tohivad korraldada üksnes sertifitseeritud koolitusorganisatsioonid.

▼M14

6. Käitajad käitavad lennukit või kopterit ärilisteks erilendudeks ainult vastavalt III ja VIII lisa nõuetele.

▼M4

7. Vahetult enne või pärast erilende või nende ajal toimuvad ning nendega otseselt seotud lennud tehakse lõigete 3, 4 ja 6 kohaselt (nagu on asjakohane). ►M5 Pardal ei tohi peale eesmärgi saavutamiseks vajalike isikute olla muid isikuid, välja arvatud meeskonnaliikmed. ◄

▼B

Artikkel 6

Erandid

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Erandina artikli 5 lõikest 1 tuleb määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite käitamise korral ärilise lennutranspordi lendudeks käitada lennukeid komisjoni 14. oktoobri 2009. aasta otsuses K(2009) 7633 sätestatud tingimuste kohaselt. ◄ Kõikidest kõnealuses otsuses sätestatud tingimusi mõjutavatest muudatustest teatatakse enne muudatuste rakendamist komisjonile ja Euroopa Lennundusohutusametile (edaspidi „amet”).

Liikmesriik, kes ei kuulu otsuse K(2009) 7633 adressaatide hulka, kuid kes kavatseb kasutada kõnealuses otsuses sätestatud erandit, teavitab enne erandi rakendamist sellest komisjoni ja ametit. Komisjon ja amet hindavad, missugusel määral asjaomane muudatus või erandi kavandatav kasutamine erineb otsuses K(2009) 7633 sätestatud tingimustest või missugusel määral see mõjutab kõnealuse otsuse raames tehtud esmast ohutushindamist. Kui hindamine näitab, et muudatus või erandi kavandatav kasutamine ei ole kooskõlas otsuse K(2009) 7633 kohase esmase ohutushindamisega, esitab asjaomane liikmesriik kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikega 6 uue eranditaotluse.

▼M14

3. Erandina käesoleva määruse artiklist 5 ja ilma et see piiraks määruse (EL) 2018/1139 artikli 18 lõike 2 punkti b ning komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 ([1]) I lisa alajao P (milles käsitletakse lennuluba) kohaldamist, jätkatakse järgmiste lendude käitamist ka edaspidi vastavalt selle liikmesriigi õiguses sätestatud nõuetele, kus asub käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis vastavalt seal sätestatud nõuetele, kus käitaja asub või elab:

a) lennud, mida korraldatakse projekteerimis- või tootjaorganisatsioonide õiguste raames lennuki- või kopteritüübi kasutuselevõtuks või ümberehituseks;

▼M15

b) lende, mis ei ole ette nähtud reisijate ega kaupade veoks, vaid lennuki või kopteri ümberpaigutamiseks uuendamise, remondi, inspekteerimise, tarnimise, ekspordi vms eesmärgil, tingimusel et asjaomast õhusõidukit ei ole loetletud lennuettevõtja sertifikaadil ega deklaratsioonil.

▼M9

4. Olenemata artiklist 5 võivad liikmesriigid kuni 30. juunini 2018 kooskõlas oma riigisiseste õigusaktidega jätkuvalt nõuda ärilises lennutranspordis kasutatavatelt, avamerelende tegevatelt kopteritelt erilubade olemasolu ning täiendavate nõuete kohaldamist seoses nende käitamisprotseduuride, varustuse, lennumeeskonna kvalifikatsiooni ja koolitusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja ametit kõnealuste erilubade suhtes kohaldatavatest täiendavatest nõuetest. Need nõuded ei tohi olla leebemad III ja IV lisas sätestatud nõuetest.

▼M14

4a. Erandina artikli 5 lõigetest 1 ja 6 võib järgmisi muude kui keerukate mootorlennukite ja kopterite lende teostada vastavalt VII lisale:

([1]) Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).

▼M4

a) lennud, millega seotud kulud jagatakse eraisikutega, tingimusel et otseseid kulusid jagavad kõik õhusõidukis viibijad, kaasa arvatud piloot, ja et otseseid kulusid jagavate isikute arv ei ole suurem kui kuus;

b) võistluslennud ja näidislennud, tingimusel et kõnealuste lendude tasustamine ei hõlma enamat kui otseste kulude katmist, proportsionaalset panust iga-aastaste kulude kandmisse ning pädeva asutuse poolt kindlaks määratud väärtusega auhindu;

▼M14

c) tutvustuslennud, langevarjuhüpped, purilennuki pukseerimine või vigurlennud, mida käitab määruse (EL) nr 1178/2011 artiklis 10a osutatud koolitusorganisatsioon, mille peamine tegevuskoht asub liikmesriigis, või lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioon, tingimusel et organisatsioon käitab õhusõidukit omandiõiguse või kuivrendilepingu alusel, et lennust ei saada organisatsioonist väljaspool jagatavat kasu ja et juhul, kui lennust võtab osa organisatsiooni mittekuuluv liige, moodustab selliste lendude käitamine ainult väikese osa organisatsiooni tegevusest.

▼M10

5. Kuni 2. septembrini 2017 käsitatakse erandeid, mis on tehtud enne 22. märtsi 2017 kooskõlas määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõikega 2 vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 artikli 6 lõikele 5, nagu seda kohaldati enne 22. märtsi 2017, IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.POL.A.300 alapunktis a osutatud lubadena. Pärast 2. septembrit 2017 kõnealused erandid ühemootoriliste lennukite käitamise suhtes enam ei kehti.

Kui ajavahemikus 22. märts 2017 kuni 2. september 2017 on kavas muuta kõnealuste õhusõidukite käitamist nii, et see mõjutab eespool nimetatud erandite tingimusi, tuleb komisjoni ja ametit teavitada kavandatavast muudatusest enne selle rakendamist. Komisjon ja amet hindavad kavandatavat muudatust kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikega 5.

▼M27

6. Kui avalikes huvides kasutatava käitamiskoha mõõtmete, selle läheduses asuvate takistuste või kopteri enda tõttu ei ole võimalik täita 1. suutlikkusklassi nõudeid, võib erandina IV lisa punktist CAT.POL.H.225 ja kuni 25. maini 2028 praeguseid kopterilende, mis suunduvad avalikes huvides kasutatavatesse käitamiskohtadesse või sealt tagasi, teostada liikmesriikide poolt kindlaks määratud tingimustel.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja ametit kõnealuste tingimuste kohaldamisest.

▼M9

_____

8. Erandina artikli 5 lõike 3 esimesest lausest järgivad käitajad, kes kasutavad mitteäriliste lendude käitamiseks keerukaid mootorõhusõidukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mis on varustatud turbopropellermootoritega, kõnealuste õhusõidukite käitamisel vaid VII lisa nõudeid.

▼M9

9. Erandina artikli 5 lõike 5 punktist a järgivad koolitusorganisatsioonid, kes kasutavad õppelendude tegemiseks keerukaid mootorõhusõidukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mis on varustatud turbopropellermootoritega, kõnealuste õhusõidukite käitamisel VII lisa nõudeid.

▼B

Artikkel 7

Lennuettevõtja sertifikaat

1. Lennuettevõtja sertifikaadid, mille liikmesriigid on ärilise lennutranspordiga tegelevatele käitajatele kooskõlas määrusega (EMÜ) nr 3922/91 välja andnud enne käesoleva määruse kohaldamist, loetakse käesoleva määruse kohaselt välja antuks.

Siiski peavad hiljemalt 28. oktoobriks 2014 olema täidetud järgmised nõuded:

a) käitajad peavad kohandama oma juhtimissüsteemi, koolitusprogramme, protseduure ja käsiraamatuid nii, et need oleksid kooskõlas vastavalt III, IV ja V lisas sätestatud nõuetega;

b) lennuettevõtja sertifikaadid asendatakse käesoleva määruse II lisa kohaselt välja antavate sertifikaatidega.

2. Ärilises lennutranspordis kasutatavate kopterite käitajatele enne käesoleva määruse kohaldamist liikmesriikides välja antud lennuettevõtja sertifikaadid vahetatakse käesoleva määruse kohaselt välja antud lennuettevõtja sertifikaatide vastu vastavalt lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud liikmesriigi koostatud ja ametiga kooskõlastatud muutmisaruandele.

Muutmisaruandes tuleb kirjeldada järgmist:

a) asjaomases liikmesriigis kohaldatavad nõuded, mille alusel lennuettevõtja sertifikaat välja anti;

b) käitajale antud õiguste ulatus;

c) erinevused asjaomases liikmesriigis kohaldatavate nõuete vahel, mille alusel lennuettevõtja sertifikaat välja anti, ning III, IV ja V lisas sätestatud nõuete vahel koos märkega, kuidas ja millal käitajad on kohustatud tagama, et kõik kõnealustes lisades sätestatud nõuded oleksid täidetud.

Muutmisaruanne sisaldab kõikide selliste dokumentide koopiaid, mille abil tõendatakse punktides a–c sätestatud asjaolusid, sh asjaomases liikmesriigis kohaldatavate asjakohaste nõuete ja protseduuride koopiad.

▼M11

Artikkel 8

Lennuajapiirangud

▼M29

1. III lisa FTL-alajao nõuded kehtivad lennukite ja kopterite ärilise lennutranspordi lendude suhtes.

▼M11

2. Erandina lõikest 1 kohaldatakse taksolendude, lennukiga teostatavate kiirabilendude ja ühe piloodiga lennukiga tehtavate ärilise lennutranspordi lendude suhtes määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõikes 4 ja kõnealuse määruse III lisa Q alajaos osutatud siseriiklike õigusaktide nõudeid.

3. Erandina lõikest 1 kohaldatakse kopteri või purilennukiga teostatavate ärilise lennutranspordi lendude suhtes selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõudeid, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht.

4. Keerukate mootorlennukite ja kopteritega teostatavate mitteäriliste lendude, sealhulgas mitteäriliste erilendude, ning lennukite, kopterite ja purilennukitega teostatavate äriliste erilendude lennuaja piirangute suhtes kohaldatakse selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõudeid, kus asub käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus käitaja asub või elab.

▼M29

5. Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab lennuaja piirangute suhtes kohaldama selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõudeid, kus on käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus on käitaja asutamis- või elukoht.

▼M2

Artikkel 9

Minimaalvarustuse loetelud

Lennuettevõtja asukohariigi või registririigi poolt enne käesoleva määruse kohaldamist kinnitatud minimaalvarustuse loetelud (MEL) loetakse käesoleva määruse kohaselt kinnitatuks ning kinnituse saanud ettevõtja võib nende kasutamist jätkata.

Pärast käesoleva määruse jõustumist tuleb esimeses lõigus osutatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) mis tahes muudatused, juhul kui minimaalvarustuse loetelu kohta on vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 748/2012 ([1]) käitussobivuse andmete osana kehtestatud minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL), teha kooskõlas käesoleva määruse III lisa 2. jaotise punktiga ORO.MLR.105 esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui 18. detsembriks 2017 või kahe aasta jooksul pärast käitussobivuse andmete kinnitamist, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.

Kui esimeses lõigus osutatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) kohta ei ole käitussobivuse andmete osana kehtestatud minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL), põhinevad minimaalvarustuse loetelu muudatused ka edaspidi asjaomasel minimaalvarustuse põhiloetelul (MMEL), mille on kinnitanud vastavalt kas lennuettevõtja asukoha- või registririik.

([1]) ELT L 224, 21.8.2012, lk 1.

▼M2

Artikkel 9a

Lennumeeskonna ja salongipersonali koolitus

Juba töötavad lennumeeskonna ja salongipersonali liikmed, kes on läbinud III lisa FC- ja CC-alajao kohase koolituse, mis ei hõlmanud asjaomastes käitussobivuse andmetes sisalduvaid kohustuslikke elemente, peavad läbima neid kohustuslikke elemente hõlmava koolituse hiljemalt 18. detsembriks 2017 või kahe aasta jooksul pärast käitussobivuse andmete kinnitamist, olenevalt sellest, kumb on kuupäev on hilisem.

▼M16

Artikkel 9aa

Nõuded lennumeeskonnale tehniliste kontroll-lendude tegemiseks

Kui piloot on tegutsenud enne 25. september 2019 õhusõiduki kaptenina tehnilisel kontroll-lennul, mis vastavalt VIII lisa punktis SPO.SPEC.MCF.100 esitatud määratlusele liigitatakse A-klassi tehniliseks kontroll-lennuks, arvestatakse seda varasema lennukogemusena kõnealuse lisa punkti SPO.SPEC.MCF.115 alapunkti a alapunkti 1 nõuete täitmisel. Sel juhul tagab käitaja, et õhusõiduki kaptenile antakse ülevaade kõikidest erinevustest, mis on kindlaks tehtud enne 25. september 2019 kehtinud käitamistavade ja käesoleva määruse VIII lisa E-alajao 5. jaotises sätestatud kohustuste, sealhulgas käitaja kehtestatud asjaomastest protseduuridest tulenevate kohustuste vahel.

▼M12

Artikkel 9b

Kontrollimine

1. Amet kontrollib pidevalt II ja III lisas sisalduvate lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid käsitlevate sätete tõhusust. Hiljemalt 18. veebruaril 2019 esitab amet kõnealuse kontrollimise tulemuste kohta esimese aruande.

Kõnealusel kontrollimisel võetakse arvesse teaduslikku eksperditeavet ja see põhineb tegevusandmetel, mis on koostöös liikmesriikidega kogutud pikaajaliselt pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva.

Kontrollimise käigus hinnatakse, kuidas mõjutavad õhusõiduki meeskonna tähelepanu vähemalt järgmised tegurid:

a) päeva sobivaimat aega hõlmav üle 13-tunnine tööaeg;

b) päeva vähim sobivaimat aega hõlmav üle 10-tunnine tööaeg;

c) üle 11-tunnine tööaeg nende meeskonnaliikmete puhul, kelle kohanemine ei ole teada;

▼M12

d) suurt arvu vahemaandumiseta lende (rohkem kui 6) hõlmav tööaeg;

e) valveteenistus, nt valve- või reservaeg, millele järgnevad lennutööülesanded, ning

f) puhkeaega häirivad töögraafikud.

2. ►M20 Amet kontrollib pidevalt II ja IV lisas sätestatud toetusprogramme, lennumeeskonna psühholoogilist hindamist ning psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatilist ja pistelist kontrolli (et tagada lennu- ja salongimeeskonna hea terviseseisund) käsitlevate sätete tõhusust. Hiljemalt 14. augustiks 2023 esitab amet esimese aruande kõnealuse läbivaatamise tulemuste kohta.

Kõnealusel kontrollimisel võetakse arvesse asjaomast eksperditeavet ja see põhineb andmetel, mis on kogutud pikaajaliselt koostöös liikmesriikide ja ametiga. ◄

▼M9

Artikkel 10

Jõustumine

►M14 ———— ◄ Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas.*

▼M14

Seda kohaldatakse alates 28. oktoobrist 2012.

———————

▼B

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

I LISA

▼M29

I lisa. II–IX lisas kasutatud mõisted

▼B

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid.

1. „Olemasolev kiirendus-pidurdusvahemaa (ASDA)” – kasutada oleva stardiraja pikkus koos pidurdusala pikkusega, kui lennuvälja asukohariik on sellise pidurdusala kasutamiseks kinnitanud ning see on võimeline kandma lennuki massi valdavate käitamistingimuste korral.

2. „Nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid (AMC)” – ameti vastu võetud mittesiduvad standardid, millega selgitatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete täitmise vahendeid.

3. „Vastavuse kontroll-leht” – dokument, mida kasutatakse ohtlike kaupade pakendite välimuse ja nende juurde kuuluvate dokumentide kontrollil, et määrata kindlaks, kas asjakohaseid nõudeid on täidetud.

4. „Sobiv lennuväli” – lennuväli, kus on võimalik õhusõidukit käitada, arvestades kohaldatavaid suutlikkusnõudeid ja lennuraja omadusi.

5. Reisijaid klassifitseeritakse järgmiselt –

   a) „täiskasvanu” – 12-aastane või vanem isik;

   b) „laps/lapsed” – isikud, kes on kaheaastased ja vanemad, kuid nooremad kui 12-aastased;

   c) „imik” – alla kaheaastane isik.

▼M14

———————

▼M21

6. „Lennuvälja käitamismiinimumid” – lennuvälja kasutuspiirangud seoses järgmisega:

   a) start, väljendatuna nähtavusena rajal (RVR) ja/või nähtavusena ning vajaduse korral pilvede kõrgusena;

   b) maandumine kahemõõtmelistel (2D) instrumentaallähenemistoimingutel, väljendatuna nähtavusena ja/või nähtavusena rajal (RVR), minimaalse laskumiskõrgusena (MDA/H) ja vajaduse korral pilvede kõrgusena;

   c) maandumine kolmemõõtmelistel (3D) instrumentaallähenemistoimingutel, väljendatuna nähtavusena ja/või nähtavusena rajal (RVR) ning otsusekõrgusena (DA/H) vastavalt lennutegevuse liigile ja/või kategooriale.

▼B

7. „Öönägemissüsteemi kasutamisega (NVIS) lend” – öönägemissüsteemiga (NVIS) lendude puhul see osa visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvast öölennust, mille ajal meeskonnaliige kasutab öönägemisprille (NVG).

8. „Õhusõiduk” – aparaat, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastumõjul, välja arvatud maapinnalt põrkunud õhu vastumõjul.

▼M8

8a. „Õhusõidukite jälgimine” – maa peal teostatav protsess, mille käigus standarditud ajavahemike järel säilitatakse ja ajakohastatakse lendu teostava õhusõiduki neljamõõtmelist positsiooni kirjeldavaid andmeid.

▼M8

8b. „Õhusõidukite jälgimise süsteem” – õhusõidukite jälgimisel põhinev süsteem, mille eesmärk on kindlaks teha õhusõiduki ebatavaline käitumine ja anda selle kohta häiret.

▼M20

8c. „Varulennuväli” – sobiv lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine sihtlennuväljale või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või ebasoovitavaks, kus osutatakse vajalikke teenuseid ja on olemas vajalikud seadmed ning mis vastab õhusõiduki suutlikkusnõuetele ja on kavandataval kasutamisajal töökorras. Varulennuväljad hõlmavad järgmist:

a) „stardi-varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saaks maanduda vahetult pärast starti tekkinud vajaduse korral, juhul kui lähtelennuvälja ei saa selleks kasutada;

b) „varulennuväli marsruudil (ERA)” – varulennuväli, kus õhusõiduk saaks maanduda, kui marsruudil olles tekib vajadus marsruudilt kõrvale pöörata;

c) „marsruudi varulennuväli kütuse-/energiajäägi alusel” – marsruudil asuv varulennuväli (ERA), mis on nõutav kavandamise etapis kütuse-/energiajäägi arvutamiseks;

d) „sihtlennuvälja varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saaks maanduda, kui maandumine kavandatud sihtlennuväljal osutub võimatuks või ebasoovitavaks.

▼B

9. „Nõuete täitmise alternatiivsed meetodid” – olemasolevate nõuete täitmise vastuvõetavatele viiside alternatiivid või uued võimalikud viisid määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks, mille puhul amet ei ole nõuete täitmise vastuvõetavaid viise kehtestanud.

10. „Jäätumisvastane töötlus” – maapealsete protseduuride hulka kuuluv protseduur, mis annab õhusõiduki töödeldud pindadele piiratud ajaks (kehtivusajaks) kaitse härmatise ja jää tekke ja lume kogunemise vastu.

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „Salongimeeskonna liige” – lennumeeskonda ja tehnilisse meeskonda mittekuuluv nõuetekohase kvalifikatsiooniga meeskonnaliige, kelle käitaja on määranud täitma lennutegevuse ajal reisijate ja lennu ohutusega seotud ülesandeid.

▼M21

_____

▼M15

17. „A-kategooria kopter” – mitmemootoriline kopter, mis on konstrueeritud vastavalt kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes esitatud mootorite ja süsteemide isoleerimisnõuetele ning on suutlik toimima stardil ja maandumisel vastavalt kriitilise mootori rikke kontseptsioonis esitatud parameetritele, mis tagavad mootoririkke korral piisava ettenähtud aluspindala ja küllaldased suutlikkusandmed lennu ohutuks jätkamiseks või ohutuks katkestatud stardiks.

▼B

►M1 18. ◄ „B-kategooria kopter” – A-kategooria standarditele mittevastav ühe- või mitmemootoriline kopter. B-kategooria kopteritel puudub tagatud võime jätkata mootoririkke korral ohutut lendu ning sellel puhul eeldatakse hädamaandumist.

▼M21

18a. „Pilvede kõrgus” – 6 000 meetrist (20 000 jalast) allpool asetseva alumise, enam kui poolt taevast katva pilvekihi alapiiri püstvahemaa maa- või veepinnast.

▼B

►M1 19. ◄ „Sertifitseerimisnõuded (CS)” – ameti vastuvõetud tehnilised standardid, milles kirjeldatakse viise määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete täitmise tõendamiseks ja mida organisatsioon saab kasutada sertifitseerimise eesmärgil.

▼M21

20. „Ringlähenemine” – ringlähenemistoimingu visuaalne etapp.

20a. „Ringlähenemistoiming” – A-tüüpi instrumentaallähenemistoiming, millega viiakse õhusõiduk asukohta, kust ta saab maanduda lennurajale/-lähenemis- ja stardisirgealale (FATO), mille asukoht ei sobi otselähenemiseks.

▼M29

21. „Takistustevaba riba” – asjaomase asutuse kontrolli all olev kindlaksmääratud ristkülikukujuline maa- või veeala, mis on välja valitud või ette valmistatud, et võimaldada õhusõidukil tõusu algfaasi läbimist kuni ettenähtud kõrguseni.

▼B

►M1 22. ◄ „Pilvede alumise piiri kõrgus” – madalaima vaadeldava või prognoositava pilveosa alumise piiri kõrgus lennuvälja või käitamiskoha või ettenähtud lennupiirkonna läheduses, mida mõõdetakse üldjuhul lennuvälja kõrgustasandist või avamerelendude puhul keskmisest merepinnast.

▼M16

22a. „Kabiini helisalvestusseade (CVR)” – purunemiskindel lennuandmete pardasalvesti, mille puhul kasutatakse mikrofonide ning muude audio- ja digisisendite kombinatsiooni, et salvestada ja talletada kabiini helikeskkonda, lennumeeskonnaliikmetele ja nende poolt edastatavat teavet ning lennumeeskonnaliikmete vahelist suhtlust.

▼B

►M1 23. ◄ „Koodijagamine” – süsteem, mille raames käitaja omistab oma tunnuskoodi teise käitaja sooritatavale lennule ning müüb või väljastab pileteid nimetatud lennule.

▼M18

23a. „Pädevus” – inimvõimete mõõde, mida kasutatakse tööülesannete eduka täitmise usaldusväärseks prognoosimiseks ning mis avaldub ja on jälgitav käitumise kaudu, mis mobiliseerib asjakohased teadmised, oskused ja hoiakud, et sooritada toiminguid või täita ülesandeid kindlaksmääratud tingimustel.

23b. „Pädevuspõhine koolitus” – hindamis- ja koolitusprogrammid, mida iseloomustab tulemustele orienteeritus, rõhuasetus toimivusstandarditele ja nende mõõtmisele ning koolituse arendamine vastavalt kindlaksmääratud toimivusstandarditele.

▼M18

23c. „Pädevusraamistik” – kõikide kindlaksmääratud pädevuste kogum, mida arendatakse, õpetatakse ja hinnatakse käitaja tõenduspõhise koolituse kava raames, kasutades lennutegevusega seotud stsenaariume, ja mis on piisavalt laiaulatuslik, et valmistada piloote ette nii prognoositavateks kui ka ettenägematuteks ohtudeks ja vigadeks.

▼B

►M1 24. ◄ „Tihedalt asustatud piirkond” – linna või muu asula piirkond, mida kasutatakse olulisel määral elu-, äri- või puhke-eesmärkidel.

▼M16

25. „Puhastamata rada” – lennurada, mille pinnast märkimisväärne osa (kas eraldi asuvates kohtades või mitte) on kasutamiseks ette nähtud pikkuse ja laiuse ulatuses kaetud ühe või mitme ainega, mis on loetletud raja pinnakatte seisukorra tunnustes.

▼M29

26. „Kütuse/energia erivaru” – kütus/energia, mis on nõutav selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtlennuväljale või -vertipordile jõudmiseks vajalikku kütuse-/energiakulu.

▼M21

27. „Pideva laskumisega lõpplähenemine (CDFA)” – stabiliseeritud lähenemise protseduuridele vastav instrumentaal-mittetäppislähenemise (NPA) tehnika, kus lõpplähenemise segment (FAS) läbitakse pideva laskumisena lõpplähenemise tähise kõrguselt või kõrgemalt vahepealseid horisontaaletappe läbimata:

a) otselähenemistoimingutel kuni kõrguseni ligikaudu 15 m (50 jalga) raja läve kohal või väljajoondumise algpunktini, või

b) ringlähenemistoimingutel minimaalse laskumiskõrguse (MDA/H) või visuaallennu manöövrikõrguse saavutamiseni.

▼B

►M1 28. ◄ „Teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)” – väärtus (mis on võrdne nähtavusega rajal), mis tuletatakse teatatud meteoroloogilisest nähtavusest.

►M1 29. ◄ „Õhusõiduki meeskonna liige (meeskonnaliige)” – isik, kelle käitaja on määranud täitma ülesandeid õhusõiduki pardal.

►M1 30. ◄ „Kriitilised lennuetapid” – lennuki puhul stardihoovõtt, startdi-trajektoori saavutamine, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine, sealhulgas maandumisjärgne läbijooks, ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muud lennu etapid.

▼M29

31. „Kriitilised lennuetapid” –

a) kopteri puhul ruleerimine, ripplend, start, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine, maandumine ja õhusõiduki kapteni või komandöri äranägemisel mis tahes muud lennuetapid;

b) VCA puhul ►C4 maapealne ruleerimine ◄ reisijate pardalviibimise ajal lendamise eesmärgil või pärast maandumist, õhusruleerimine, ripplend, start, lõpplähenemine, katkestatud lähenemine (kordusringile minek), maandumine ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muu lennuetapp.

▼M20

31a. „Kehtiv kütuse-/energiakava” – heakskiidetud kütuse-/energiakava, mida käitaja antud hetkel kasutab.

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „Ohtlikud kaubad” – kaubad või ained, mis võivad kahjustada tervist, ohutust, vara või keskkonda ning mis on loetletud tehnilistes juhendites esitatud ohtlike kaupade loetelus või mida liigitatakse vastavalt nendele juhenditele.

►M1 34. ◄ „Õnnetus ohtlike kaupade veol” – juhtum, mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest ning mis põhjustab isiku surmava või raske vigastuse või tekitab olulise varalise kahju.

►M1 35. ◄ „Intsident ohtlike kaupade veol” –

a) juhtum, mida ei klassifitseerita ohtlike kaupade õhuveoga seotud õnnetusena, kuid mis on seotud ohtlike kaupade õhuveoga või tuleneb sellest, ning mis ei pea tingimata toimuma õhusõiduki pardal, kuid millega kaasnevad isikutele tekitatud vigastused, varaline kahju, tulekahju, purustused, vedelike väljavool või lekkimine, radioaktiivne kiirgus või muud märgid sellest, et ohtliku aine pakend ei ole terve.

b) Ohtlike ainete veoga seotud juhtumeid, mis seavad õhusõiduki või selles viibivad isikud tõsisesse ohtu, loetakse samuti ohtlike ainete veoga seotud intsidentideks.

▼M21

35a. „Otsusekõrgus (DA) / otsusekõrgus merepinnast (DH)” – 3D-instrumentaallähenemistoimingu puhul kindlaks määratud kõrgus, mille juures tuleb algatada katkestatud lähenemise protseduur, kui lähenemise jätkamiseks puudub nõutav visuaalne orientiir.

▼B

►M1 36. ◄ „Jääeemaldus” – maapealsete protseduuride hulka kuuluv protseduur, mille käigus eemaldatakse õhusõidukilt härmatis, jää, lumi või lumelobjakas, et saada puhtad pinnad.

►M1 37. ◄ „Stardi kriitiline punkt (DPATO)” – stardi ning tõusu algfaasi punkt, enne mida ei ole tagatud mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri võime ohutult lendu jätkata ning võib olla vajalik hädamaandumine.

▼B

►M1 38. ◄ „Maandumislähenemise kriitiline punkt (DPBL)” – lähenemise ja maandumise faasi punkt, enne mida ei ole tagatud mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri võime ohutult lendu jätkata ning võib olla vajalik hädamaandumine.

▼M29

39. „Kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust (DR)” – horisontaalne kaugus, mille kopter või VCA on olemasoleva stardidistantsi lõpust läbinud.

▼M4

40. „Kuivrendileping” – ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendilevõtjale välja antud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel või muude kui ärilise lennutranspordi raames toimuvate äriliste lendude korral rendilevõtja vastutusel.

▼B

►M1 41. ◄ „Käitamise tühimass” – konkreetset liiki lennuks valmis oleva õhusõiduki kogumass, välja arvatud kasutatav kütus ja tegelik last.

▼M16

42. „Kuiv rada” – lennurada, mille pinnal ei ole nähtavat niiskust ja mis kavatsetavas kasutusalas ei ole puhastamata.

▼M14

42a. „Elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendus” – elektroonilise lennudokumentatsiooni hostimisplatvormile installeeritud tarkvararakendus, mis täidab üht või enamat konkreetset tööülesannet, millega toetatakse lennutegevust.

42b. „Elektroonilise lennudokumentatsiooni hostimisplatvorm” – riistvaraseadmed arvutusvõimsuse ja alustarkvara, sh operatsioonisüsteemi ja sisend-/väljundtarkvara kasutamiseks.

42c. „Elektroonilise lennudokumentatsiooni süsteem” – riistvaraseadmed (sh kõik akud, ühendused, sisend-/väljundkomponendid) ja tarkvara (sh andmebaasid ja operatsioonisüsteem), mis on vajalikud soovitud elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendus(t)e kasutamiseks.

▼M18

42d. „Tõenduspõhise koolituse moodul” – kvalifitseeritud lennutreeningseadmel toimuvate koolituskursuste kombinatsioon kolmeaastase korduvhindamise ja -koolituse raames.

▼M1

43. „ELA1 õhusõiduk” – kõik järgmised Euroopa kerged mehitatud õhusõidukid:

a) lennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 1 200 kg, mida ei liigitata keerukaks mootorõhusõidukiks;

b) purilennuk või mootorpurilennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 1 200 kg;

c) õhupall, mille õhkutõstmiseks kasutatava gaasi või kuuma õhu maht ei ole suurem kui 3 400 m^3 kuumaõhu-õhupalli puhul, 1 050 m^3 gaasiõhupalli puhul ja 300 m^3 trossiga kinnitatud gaasiõhupalli puhul.

▼M1

44. „ELA2 õhusõiduk” – kõik järgmised Euroopa kerged mehitatud õhusõidukid:

a) lennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 2 000 kg, mida ei liigitata keerukaks mootorõhusõidukiks;

b) purilennuk või mootorpurilennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 2 000 kg;

c) õhupall;

d) väga kerge tiivikõhusõiduk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 600 kg ning mis on lihtsa konstruktsiooniga ja ette nähtud kuni kahele sõitjale ning millel ei ole turbiin- ja/või rakettmootorit; lubatud kasutada ainult päevastel VFR-lendudel.

▼M14

44a. „Elektrooniline lennudokumentatsioon (EFB)” – elektrooniline teabesüsteem, mis hõlmab lennumeeskonnale mõeldud seadmeid ja rakendusi, mis võimaldavad salvestada, uuendada, kuvada ja töödelda elektroonilise lennudokumentatsiooni ülesandeid, et toetada lennutegevust või -ülesandeid.

▼B

►M1 45. ◄ „Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuv lähenemis- ja stardisirge ala (kõrgendatud FATO)” – ümbritsevast maapinnast vähemalt 3 m kõrgemal asuv lähenemis- ja stardisirge ala.

▼M15

45a. „Avariiväljapääs” – õhusõidukisse ehitatud väljumispunkt, mis tagab parimad võimalused õhusõiduki kabiinist ja salongist evakueerumiseks asjakohase ajavahemiku jooksul ning mis hõlmab põrandatasandi ust, väljapääsuakent või muud liiki väljapääsu, näiteks kabiinis asuvat luuki või sabavoolundiväljapääsu.

▼M20

_____

▼M21

46. „Laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteem (EFVS)” – elektrooniline vahend, mille abil antakse lennumeeskonnale pildiandurite kasutamise teel reaalajas sensorist saadud või täiustatud kuva väliskeskkonna topograafia (koha või piirkonna looduslikud või tehisomadused, eelkõige nende suhtelised asukohad ja kõrgused) kohta; Laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteem on integreeritud õhusõiduki juhendamissüsteemiga ja selle näidud kuvatakse lennuinfo esiklaasinäituril või samaväärsel kuvarisüsteemil; kui laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteem on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele ja käitajal on vajalik eriluba (kui see on nõutav), võib seda kasutada EFVS-toiminguteks ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingute puhul.

46a. „EFVS-toiming” – toiming, mille puhul tuleb nähtavustingimuste tõttu kasutada lähenemise või maandumise sooritamiseks, nõutavate visuaalsete orientiiride kindlakstegemiseks või maandumisjärgseks läbijooksuks loomuliku nägemise asemel laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteemi.

46b. „EFVS 200 toiming” – vähendatud käitamismiinimumidega toiming, mille puhul nähtavustingimused nõuavad laiendatud võimalustega lennunähtavuse süsteemi kasutamist kuni 200 jala kõrguseni FATO või raja läve kohal. Alates sellest punktist kuni maandumiseni kasutatakse loomulikku nägemist. Nähtavus rajal peab olema vähemalt 550 m.

▼M21

47. „Laiendatud võimalustega süsteem (EVS)” – elektrooniline vahend, mille abil antakse lennumeeskonnale pildiandurite kasutamise teel reaalajas kuva väliskeskkonna tegeliku topograafia (koha või piirkonna looduslikud või tehisomadused, eelkõige nende suhtelised asukohad ja kõrgused) kohta.

▼M18

47a. „Registreerimine” – käitaja haldustoiming, mille tulemusel piloot osaleb käitaja tõenduspõhise koolituse kavas.

47b. „Registreerunud piloot” – piloot, kes osaleb tõenduspõhise koolituse jätkuõppe kavas.

47c. „Lähenemise liikide samaväärsus” – kõik lähenemise liigid, mis nõuavad ka pädevalt meeskonnalt täiendavaid jõupingutusi, olenemata sellest, kas neid kasutatakse tõenduspõhise koolituse moodulites või mitte.

47d. „Rikete võrdväärsus” – kõik rikked, mis nõuavad ka pädevalt meeskonnalt täiendavaid jõupingutusi, olenemata sellest, kas neid kasutatakse tõenduspõhise koolituse moodulites või mitte.

47e. „Hindamisetapp” – üks tõenduspõhise koolituse mooduli etappidest, mis kujutab endast liinilennustsenaariumi, mis esindab käitaja keskkonda ja mis hõlmab üht või mitut juhtumit, mille alusel hinnatakse kindlaksmääratud pädevusraamistiku põhielemente.

47f. „Tõenduspõhine koolitus” – operatiivandmetel põhinev hindamine ja koolitus, mida iseloomustab piloodi üldise suutlikkuse arendamine ja hindamine erinevates pädevusvaldkondades (pädevusraamistik), mitte üksikute sündmuste või manöövrite tulemuslikkuse mõõtmine.

▼M29

48. „Lähenemis- ja stardisirge ala (FATO)” – kopteri või VCA lendude puhul kindlaksmääratud ala, mille kohal toimub lähenemismanöövri viimane etapp enne ripplendu või maandumist ning kust alustatakse stardimanöövrit. 1. suutlikkusklassi kopterite ja või laiendatud võimalustega kategooria VCAde või samaväärsete puhul hõlmab kindlaksmääratud ala ka olemasolevat katkestatud stardi ala.

▼M15

48a. „Lennumeeskonna liige” – kehtivat lennundusspetsialisti luba omav õhusõiduki meeskonna liige, kelle põhikohustused on seotud õhusõiduki juhtimisega lennutöö ajal.

▼M21

48b. „Lõpplähenemise segment (FAS)” – instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) segment, milles sooritatakse maandumiseks joondumine ja laskumine.

▼B

►M1 49. ◄ „Lennuandmete monitooring (FDM)” – igapäevases lennutegevuses kogutud digitaalsete lennuandmete aktiivne ja mittekaristuslik kasutamine lennuohutusalaseks ennetustööks ja lennuohutuse parandamiseks.

▼M15

49a. „Lennukorraldaja” – isik, kelle käitaja on määranud lennutegevust kontrollima ja selle üle järelevalvet teostama, kellel on asjakohane kvalifikatsioon ja kes toetab õhusõiduki kaptenit, annab talle teavet ja/või aitab tal lendu ohutult käitada.

▼M16

49b. „Lennuandmete pardaregistraator (FDR)” – purunemiskindel lennuandmete pardasalvesti, mille puhul eri andmeallikaid kasutatakse selleks, et salvestada ja talletada õhusõiduki seisukorda ja toimivust kajastavaid parameetreid.

49c. „Pardaregistraator” – salvestusseade, mis on paigaldatud õhusõidukile, et hõlbustada lennuõnnetuse või intsidendi ohutusalast uurimist.

▼M20

49d. „Lennu vaatlus” – väljumis- ja saabumisteadete reaalajas salvestamine käitamistöötajate poolt, et teha kindlaks, et lend toimub ja on saabunud sihtlennuväljale või varulennuväljale.

49e. „Lennu seire” – lennu vaatluse jaoks kehtestatud nõuetele lisanduvad:

a) lendude operatiivseire sobiva kvalifikatsiooniga lennujuhtimistöötajate poolt alates väljumisest lennu kõikides etappides;

b) kogu olemasoleva ja asjakohase ohutusteabe edastamine maapealsete lennuliikluse operatiivjuhtimisega tegelevate töötajate ja lennumeeskonna vahel ja

c) hädavajalik abi lennumeeskonnale lennuaegse hädaolukorra või turvaprobleemi korral või lennumeeskonna taotlusel.

▼B

►M1 50. ◄ „Lennutreeningseade (FSTD)” – treeningseade, mis on:

a) lennukite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD), lennuimitaator (FNPT) või instrumentaallennu esmaimitaator (BITD);

b) kopterite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD) või lennuimitaator (FNPT).

▼M29

50a. „Lennuaeg” –

a) lennukite puhul ajavahemik lennuki stardiks liikuma hakkamise algusest kuni täieliku peatumiseni pärast lennu lõppemist;

b) kopterite puhul ajavahemik kopteri tiivikulabade pöörlema hakkamisest stardi eesmärgil kuni kopteri täieliku peatumise ja tiivikulabade seiskumiseni pärast lennu lõppemist;

c) VCAde puhul ajavahemik tõste- ja tõukejõuseadme sisselülitamisest õhkutõusu eesmärgil kuni õhusõiduki täieliku peatumise ning tõste- ja tõukejõuseadme väljalülitamiseni pärast lennu lõppemist.

▼M20

50b. „Lennu valve” – lisaks kõikidele lennu seire raames määratletud elementidele lennu aktiivne jälgimine sobiva kvalifikatsiooniga lennujuhtimistöötaja poolt lennu kõigis etappides, tagamaks, et lend järgib ettenähtud marsruuti ilma plaaniväliste kõrvalekallete, ümbersuunamiste või hilinemisteta.

_____

▼B

►M1 52. ◄ „Maapealsel tugisüsteemil (GBAS) põhinev maandumissüsteem (GLS)” – lähenemis- ja maandumissüsteem, milles kasutatakse ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi ja maapealse tugisüsteemi (GNSS/GBAS) andmeid õhusõiduki juhendamiseks tema lateraalses ja vertikaalses GNSS-asukohas. Selles süsteemis kasutatakse geomeetrilist kõrgusmudelit lõpplähenemise lauglemisjoone (glissaadi) juures.

▼M21

52a. „Kordusringile minek” – üleminek lähenemistoimingult stabiliseeritud tõusule. See hõlmab manöövreid minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või otsusekõrgusel (DA/H) või neist kõrgemal või otsusekõrgusest (DA/H) madalamal (katkestatud maandumiste puhul).

▼M29

53. „Maapealsed pääste- ja hädaabiteenistuse töötajad” – kõik maapealsete pääste- ja hädaabiteenistuste töötajad (politseinikud, tuletõrjujad jne), kes on seotud kopterite kiirabilendudega (HEMS) või VCAde kiirabilendudega (VEMS) ning kelle ülesanded on mingil määral seotud lendudega.

▼B

►M1 54. ◄ „Lennukeeld” – õhusõiduki ametlik stardikeeld ning õhusõiduki kinnipidamiseks vajalikud abinõud.

▼M21

55. „Maandumissüsteemi esiklaasinäitur (HUDLS)” – kogu pardasüsteem, mis kuvab piloodile kabiini esiklaasil juhiseid, et piloodil oleks võimalik kas lennukit juhtida või jälgida autopiloodi tööd stardil (kui on kohaldatav), lähenemisel ja maandumisel (ning maandumisjärgsel läbijooksul, kui on kohaldatav) või kordusringile minekul. See hõlmab kõiki andureid, arvuteid, toiteallikaid, näidikuid ja juhtimisseadmeid.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „Kopteri meeskonnaliige ripplastiga lennul” – tehnilise meeskonna liige, kes täidab talle määratud ülesandeid seoses vintsi käitamisega.

►M1 59. ◄ „Kopteritekk” – ujuval või fikseeritud avamererajatisel asuv lähenemis- ja stardisirge ala.

►M1 60. ◄ „Kiirabikopteri meeskonnaliige” – tehnilise meeskonna liige, kelle ülesanne kopteri kiirabilennul (HEMS) on põetada kopteriga veetavat arstiabi vajavat isikut ning abistada missiooni ajal pilooti.

▼M27

61. „Kopteri kiirabilend (HEMS)” – kiirabilendude loa alusel teostatav kopterilend, mille puhul on vajalik viivitamatu ja kiire transport ning mille eesmärk on üks järgmistest:

a) hõlbustada erakorralise arstiabi andmist, transportides üht või mitut järgmistest:

i) meditsiinitöötajad;

ii) meditsiinivarustus (seadmed, veri, organid, ravimid);

iii) haiged või vigastatud isikud ja teised asjaomased isikud;

b) teha toiming, mille puhul inimene seisab silmitsi keskkonnast tuleneva otsese või eeldatava terviseriskiga ning mille puhul on täidetud üks järgmistest tingimustest:

i) see inimene tuleb päästa või kohale toimetada talle vajalik varustus;

▼M27

ii) isikud, loomad või seadmed tuleb vedada kopteri kiirabitööde kohta ja sealt tagasi.

61a. „Kopteri inimvälislastiga kiirabilend (HEMS HEC)” – lennud ja maapealsed toimingud, mille eesmärk on vedada üht või mitut inimest kopteri kiirabilennul inimvälislastina.

62. „Kiirabikopterite baas” – lennuväli, kus meeskonnaliikmed ja kiirabikopter võivad olla kiirabilendude valves.

63. „Kopteri kiirabitööde koht” – kopteri kiirabilennul kapteni valitud koht kopteri inimvälislastiga kiirabilennuks, maandumiseks või stardiks.

▼B

►M1 64. ◄ „Kopteri lend ripplastiga” – ripplasti veo loa alusel teostatav kopterilend, mille eesmärk on hõlbustada isikute ja/või kaupade vedu kopteri rippmehhanismi abil.

►M1 65. ◄ „Ripplastiga lend avamere kohal” – ripplasti veo loa alusel teostatav kopterilend, mille eesmärk on hõlbustada isikute ja/või kaupade vedu kopteri rippmehhanismi abil avamerelt või merel asuvalt laevalt või rajatiselt või avamerele või merel asuvale laevale või rajatisele.

►M1 66. ◄ „Rippseadmes veetav isik” – isik, keda veetakse kopteri rippmehhanismi abil.

►M1 67. ◄ „Ripplasti veo ala” – kindlaksmääratud ala, kus kopter rippmehhanismiga vedu teostab.

►M1 68. ◄ „Kehtivusaeg (HoT)” – hinnanguline aeg, mille kestel jäätumisvastane vedelik takistab jää ja härmatise teket ning lume kogunemist lennuki kaitstud (töödeldud) pindadele.

▼M9

69. „Maandumiseks sobimatu ala” –

a) ala, kus:

i) ei ole võimalik ohutult hädamaanduda, kuna pind on selleks sobimatu; või

▼M29

ii) kopteris või VCAs viibijaid ei ole võimalik piisavalt kaitsta loodusjõudude eest või

▼M9

iii) otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused ei ole eeldatava ohu olukorraks piisavad või

iv) maapinnal asuvate inimeste või vara vigasaamise või kahjustamise risk on vastuvõetamatult kõrge;

b) igal juhul tuleb maandumiseks sobimatuks lugeda järgmised alad:

i) lendudel veekogude kohal avamere piirkond koordinaatidest 45N põhja poole ja 45S lõuna poole, välja arvatud juhul, kui asjaomaste lendude toimumise riigi vastutav lennuamet on selle mis tahes osa määranud maandumiseks sobivaks ja

ii) tihedalt asustatud piirkondade osad, kus ei ole hädamaandumiseks piisavalt ruumi.

▼M14

69a. „Inimese ja masina vaheline kasutajaliides (HMI)” – teatavate seadmete komponent, mis suudab vahendada kasutaja ja masina vahelist suhtlust. Liides hõlmab riist- ja tarkvara, mis võimaldab masinatel või süsteemidel tõlgendada ja töödelda kasutajapoolseid sisendeid ning esitada kasutajale soovitud tulemusi.

▼**M18**

69b. „Kohapealne väljaõpe” – tehnika, mida kasutatakse manöövrite või stsenaariumipõhise koolituse etapis, mille raames on instruktoritel võimalik:

(a) anda ühele piloodile lihtsaid juhiseid või

(b) sooritada eelnevalt kindlaksmääratud harjutusi piloodiistmel piloteeriva piloodi või jälgiva piloodina:

1) tehnika demonstreerimiseks ja/või

2) teise piloodi sekkumise või temapoolse suhtluse esile kutsumiseks.

69c. „Hinnete kooskõla” – erinevate tõenduspõhise koolituse instruktorite antud hinnete järjepidevus või stabiilsus, mis annab hinnangu(-d) selle kohta, kui homogeensed või konsensuslikud on instruktorite (hindajate) antud pädevusmärked.

▼**M21**

69d. „Instrumentaallähenemistoiming” – lähenemine ja maandumine instrumentaallähenemise protseduuril (IAP) põhinevate navigatsiooniteabemõõteriistade abil. Instrumentaallähenemistoimingu rakendamiseks on kaks meetodit:

a) kahemõõtmeline (2D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet üksnes horisontaalsuuna kohta, ning

b) kolmemõõtmeline (3D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet nii horisontaal- kui ka vertikaalsuuna kohta;

69e. „Instrumentaallähenemise protseduur (IAP)” – sari eelnevalt kindlaks määratud, mõõteriistade abil sooritatavaid manöövreid, millega tagatakse teatav ohutu kõrgus takistuste kohal ja mis algavad alglähenemistähiselt või vajaduse korral määratud saabumismarsruudi algusest ning jätkuvad kohani, kust on võimalik alustada maandumist, ning seejärel, kui maandumist ei sooritata, kohani, kus on täidetud takistustest ülelennu nõuded marsruudil või ootamisel. Instrumentaallähenemise protseduurid (IAP) liigitatakse järgmiselt:

a) mitte-täppislähenemisprotseduur (NPA-protseduur) – instrumentaallähenemise protseduur, mis on ette nähtud A-tüüpi 2D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

b) vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (APV-protseduur) – suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) instrumentaallähenemise protseduur (IAP), mis on ette nähtud A-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

c) „täppislähenemise protseduur (PA-protseduur)” – navigatsioonisüsteemidel põhinev instrumentaallähenemise protseduur (IAP), mis on ette nähtud A- või B-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks.

▼**M29**

70. „Maandumise otsusepunkt (LDP)” –

a) kopterite puhul kindlaksmääratud punkt maandumisprotsessis, mis tagab mootoririkke selle punkti kohal tuvastamise korral maandumise ohutu jätkamise või katkestatud maandumise alustamise;

b) VCAde puhul kindlaksmääratud punkt maandumisprotsessis, mis tagab maandumise ohutu jätkamise või katkestatud maandumise alustamise pärast suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamist.

▼**M16**

70a. „Maandumisdistants saabumise ajal (LDTA)” – maandumisdistants, mis on võimalik saavutada tavapärastes käitamistingimustes, põhineb maandumissuutlikkuse andmetel ja asjakohastel protseduuridel ning mille kindlaksmääramisel lähtutakse maandumise ajal valitsevatest tingimustest.

▼M29

71. „Olemasolev maandumisdistants” –

a) lennukite puhul (LDAA) raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib maandumisel lennuki läbijooksuks;

b) kopterite puhul (LDAH) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus koos mis tahes lisaalaga, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ja mis sobib kopteritele maandumismanöövri lõpuleviimiseks kindlaksmääratud kõrgusest, ja

c) VCAde puhul (LDAV) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus koos mis tahes lisaalaga, mis on kasutamiseks kinnitatud ja mis sobib VCAdele maandumismanöövri lõpuleviimiseks kindlaksmääratud kõrgusest.

71a. „Vajalik maandumisdistants (LDR)” –

a) kopterite puhul (LDRH) maandumiseks ja täielikuks peatumiseks vajalik horisontaalne kaugus punktist, mis on 15 m (50 jala) kõrgusel maandumispinnast, ja

b) VCAde puhul (LDRV) maandumiseks ja täielikuks peatumiseks vajalik horisontaalne kaugus punktist, mis on 15 m (50 jala) kõrgusel maandumispinnast.

▼B

►M1 72. ◄ „Maalennuk” – maapinnalt startimiseks ja maapinnale maandumiseks konstrueeritud jäiga tiivakinnitusega õhusõiduk, sealhulgas maalennukina kasutatav amfiiblennuk.

▼M18

72a. „Liinilennustsenaarium” – hindamine ja koolitus, mis hõlmab liinilende esindavate stsenaariumide realistlikku, „reaalajas toimuvat” ja täielikku simulatsiooni.

▼M21

72b. „Liinilennukontroll” – käitaja korraldatav kontroll, mille piloot või tehniline meeskonnaliige peab läbima selleks, et tõendada oma oskusi tegevuskäsiraamatus kirjeldatud tavalistel liinilendudel.

▼M20

73. „Kohalik kopterilend (LHO)” – ärilise lennutranspordi lend, mis toimub päeva ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas ja milleks kasutatakse kopterit, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on suurem kui 3 175 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa.

▼M21

74. „Halva nähtavusega lennud (LVO)” – lähenemis- või starditoimingud rajal, kus nähtavus on alla 550 m või otsusekõrgus on alla 200 jala.

75. „Halva nähtavusega startimine (LVTO)” – start, kui nähtavus rajal on alla 550 m.

_____

▼M15

76a. „Tehniline kontroll-lend” – lend õhusõidukiga, millele on välja antud lennukõlblikkussertifikaat või lennuluba, et teha kindlaks vead või kontrollida ühe või mitme süsteemi, osa või seadme toimimist pärast hooldust, kui asjaomase süsteemi, osa või seadme nõuetekohast toimimist ei ole võimalik maapealse kontrolli käigus kindlaks teha, ning asjaomast lendu käitatakse mõnes järgmises olukorras:

a) vastavalt õhusõiduki hoolduskäsiraamatule või muudele hooldusandmetele, mille on välja andnud remondiprojekti omanik, kes vastutab õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest;

▼M15

b) pärast hooldust, kui seda nõuab käitaja või näeb ette organisatsioon, kes vastutab asjaomase õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest;

c) seda nõuab hooldusorganisatsioon, et kontrollida, kas vead on edukalt kõrvaldatud;

d) selle eesmärk on aidata rikkeid isoleerida või vigu kindlaks teha.

▼M18

76b. „Manöövrikoolituse etapp" – tõenduspõhise koolituse mooduli etapp, mille jooksul on meeskonnal õhusõiduki põlvkonnast sõltuvalt aega harjutada ja parandada peamiselt psühhomotoorsetele oskustele tuginevate harjutuste sooritust, läbides etteantud lennutrajektoori või sooritades etteantud harjutuse etteantud tulemusega.

76c. „Tõenduspõhise koolituse segakava" – punkti ORO.FC.230 kohane käitaja jätkuõppe- ja kontrollikava, millest osa on ette nähtud EBT rakendamiseks, kuid mis ei asenda määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) 9. liite kohaseid lennuoskuse tasemekontrolle;

▼B

►M1 77. ◄ „Suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC)" – õhusõiduki suurim lubatud reisijate istekohtade arv, mis ei hõlma meeskonnaliikmete istekohti, ja mis on kindlaks määratud lennutegevuseks ja sätestatud lennutegevuskäsiraamatus. Võrreldes konkreetse õhusõiduki tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või nende sertifikaatide muudatuste väljaandmise sertifitseerimismenetluses kindlaks määratud reisijakohtade arvuga võib suurim lubatud reisijakohtade arv olla kas sama suur või väiksem, sõltuvalt lennutegevusega seotud piirangutest.

▼M29

78. „Arstiabi osutav reisija" – kiirabilennul kopteri või VCAga veetav arstiabi osutav isik, sealhulgas arst, õde või parameedik.

▼M14

78a. „Vähetähtis rike" – rike, mis ei vähendaks õhusõiduki ohutust märkimisväärselt ja mis hõlmab lennumeeskonna tegevust, mis jääb igal juhul nende võimete piiridesse.

78b. „Ainete kuritarvitamine" – ühe või mitme psühhoaktiivse aine kasutamine õhusõiduki lennumeeskonna liikmete, salongimeeskonna liikmete või lennuohutust mõjutava personali poolt nii, et see:

a) kujutab kasutajale otsest ohtu või ohustab teiste elu, tervist või heaolu ja/või

b) põhjustab tööalase, sotsiaalse, vaimse või kehalise probleemi või häire või suurendab selliseid probleeme või häireid.

▼M21

78c. „Minimaalne laskumiskõrgus (MDA) / minimaalne laskumiskõrgus merepinnast (MDH)" – kindlaks määratud kõrgus 2D-instrumentaallähenemistoimingul või ringlähenemistoimingul, millest allpool ei tohi laskumist teha ilma nõutava visuaalse orientiirita.

▼B

►M1 79. ◄ „Öö" – ajavahemik hämariku lõpu ja koidu alguse vahel või mõni muu päikeseloojangu ja päikesetõusu vaheline asjaomaste ametiasutuste ettenähtud ajavahemik, mille liikmesriik on kindlaks määranud.

▼B

►M1 80. ◄ „Öönägemisprillid (NVG)” – pea külge kinnitatav binokulaarne valgust intensiivistav seade, mis parandab võimet maapinnal asuvaid orientiire öösel visuaalselt jälgida.

►M1 81. ◄ „Öönägemissüsteem” – kõigi kopterilennul öönägemisprillide edukaks ja ohutuks kasutamiseks vajalike elementide integreeritud kogum. Kõnealune süsteem hõlmab vähemalt järgmist: öönägemisprillid, öönägemissüsteemi valgustus, kopteri osad, väljaõpe ja jätkuv lennukõlblikkus.

►M1 82. ◄ „Maandumiseks sobiv ala” – ala, kus:

a) on võimalik ohutult hädamaanduda;

▼M29

b) kopteris või VCAs viibijaid on võimalik kaitsta loodusjõudude eest ja

▼B

c) otsingu- ja päästetööde sooritamise valmidus ja võimalused on eeldatava ohu olukorraks piisavad.

Igal juhul loetakse maandumiseks sobivaks tihedalt asustatud piirkondade need osad, kus on hädamaandumiseks sobivad alad.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ „Öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu tehniline meeskonnaliige” – öönägemissüsteemiga lennule määratud tehnilise meeskonna liige.

►M1 85. ◄ „Öönägemissüsteemiga lend” – öistes visuaallennuilma tingimustes (VMC) toimuv lend, kus öönägemissüsteemiga lennu loa alusel käitatava kopteri lennumeeskond kasutab öönägemisprille.

▼M21

85a. „Kõrgus takistuste kohal (OCA) / Kõrgus merepinnast takistuste kohal (OCH)” – vastavalt vajadusele kas asjaomase raja läve või lennuvälja kõrgustasandi madalaim kõrgus, mida kasutatakse asjakohastele takistustest ülelennu nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks.

▼M9

86. „Avamerelend” – kopterilend avamerel asuvasse kohta või avamerel asuvast kohast tagasi, millest suurem osa toimub avamere kohal.

86a. „Avamerel asuv koht” – kopterilennu korral kasutamiseks ette nähtud koht fikseeritud või ujuval avamererajatisel või laeval.

86b. „Avamere piirkond” – rannajoonest mere poole jäävaid vesi hõlmav piirkond.

▼B

►M1 87. ◄ „Käitamiskoht” – koht, välja arvatud lennuväli, mille käitaja või õhusõiduki kapten on valinud maandumiseks, stardiks ja/või välislastiga lendudeks.

►M1 88. ◄ „1. suutlikkusklassi lend” – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral maanduda katkestatud stardiks kasutatava stardidistantsi piires või jätkata lendu sobiva maandumiskohani, olenevalt sellest, kus rike ilmneb.

▼B

►M1 89. ◄ „2. suutlikkusklassi lend” – lend, kus kopter suudab kriitilise mootori rikke korral lendu ohutult jätkata, välja arvatud juhul, kui rike ilmneb stardimanöövri algusfaasis või maandumismanöövri lõppfaasis, mille puhul võib tekkida vajadus hädamaanduda.

►M1 90. ◄ „3. suutlikkusklassi lend” – lend, kus mis tahes lennuetapil ilmneva mootoririkke korral mitmemootorilisel kopteril võib tekkida vajadus hädamaanduda ja ühemootoriline kopter peab sooritama hädamaandumise.

►M1 91. ◄ „Käituskontroll” – vastutus lennu algatamise, jätkamise, lõpetamise või ümbersuunamise eest ohutuse huvides.

▼M21

91a. „Vähendatud käitamismiinimum” – käitamismiinimum täiustatud võimekusega õhusõidukite puhul, mis võimaldavad kasutada madalamaid lennuvälja käitamismiinimume, kui käitaja kehtestaks tavaolukorras baasõhusõidukitele, võttes aluseks täiustatud võimekusega õhusõidukisüsteemide toimimise, kasutades olemasolevat välistaristut. Madalamad käitamismiinimumid võivad hõlmata madalamat otsusekõrgust/kõrgust või minimaalset laskumiskõrgust, vähendatud nähtavusnõudeid või vähemate võimalustega maapealseid üksusi või nende kombinatsiooni;

92. „Käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll” – käitaja korraldatav kontroll, mille piloot või tehniline meeskonnaliige peab läbima selleks, et tõendada oma oskusi tava-, erakorraliste ja hädaolukorra protseduuride teostamisel.

▼B

►M1 93. ◄ „A-suutlikkusklassi lennukid” – mitme turbopropellermootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille maksimaalne stardimass on suurem kui 5 700 kg, ja kõik mitme turboreaktiivmootoriga lennukid.

►M1 94. ◄ „B-suutlikkusklassi lennukid” – propellermootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa ja mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg.

►M1 95. ◄ „C-suutlikkusklassi lennukid” – kolbmootoriga lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mille maksimaalne stardimass on suurem kui 5 700 kg.

▼M15

95a. „Isikuvintsimissüsteem (PCDS)” – süsteem, mis hõlmab üht või mitut seadet, mis on inimvälislastiga lendude (HEC) või kopteri ripplastiga lendude (HHO) tegemisel kinnitatud vintsi või lastikonksu külge või paigaldatud tiivikõhusõiduki plaanerile. Seadmete konstruktsioon ja omadused võimaldavad transportida kopteri reisijaid väljaspool kopterit, näiteks ohutusrakmed kiirvabastusmehhanismi ja tropi ning ühendusrõngaga või ilma nendeta, jäik korv või puur.

▼M15

95b. „Lihtne isikuvintsimissüsteem” – isikuvintsimissüsteem, mis vastab järgmistele tingimustele:

a) on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/425 ([1]) või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/42/EÜ ([2]) kohase harmoneeritud standardiga;

b) on projekteeritud nii, et selle kabiini saab paigutada vaid ühe isiku (näiteks ripplasti või lasti käitaja, eritööde spetsialist või fotograaf) või et kabiinist väljapoole saab paigutada kuni kaks isikut;

c) ei ole jäik struktuur, nagu puur, platvorm või korv.

▼M29

96. „Õhusõiduki kapten” (PIC) – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot; lennuki või kopteriga tehtavatel ärilise lennutranspordi lendudel nimetatakse „kaptenit” „komandöriks”

▼M14

96a. „Kaasaskantav elektrooniline lennudokumentatsioon” – kaasaskantav elektroonilise lennudokumentatsiooni hostimisplatvorm, mida kasutatakse piloodikabiinis ja mis ei kuulu õhusõiduki sertifitseeritud konfiguratsiooni hulka.

96b. „Kaasaskantav elektroonikaseade” – igasugune elektroonikaseade, tavaliselt (kuid mitte ainult) tarbeelektroonika, mis tuuakse õhusõiduki pardale meeskonnaliikmete või reisijate poolt või lasti hulgas ning mis ei kuulu õhusõiduki sertifitseeritud konfiguratsiooni hulka. See hõlmab kõiki seadmeid, mis tarbivad elektrienergiat. Elektrienergiat võib saada seadme sees asuvatest vooluallikatest nagu akud (laetavad või mittelaetavad), kuid seadmed võib ühendada ka õhusõidukisse sel otstarbel paigaldatud vooluallikatega.

▼B

►M1 97. ◄ „Peamine tegevuskoht” – organisatsiooni peakontor või registreeritud asukoht, mille kaudu juhitakse käesolevas määruses osutatud tegevusi ja kus toimub nendega seotud põhiline finantsjuhtimine.

►M1 98. ◄ „Seisuplatsil toimuvate kontrollide prioriseerimine” – piisava arvu seisuplatsil toimuvate kontrollide iga-aastane teostamine pädeva asutuse poolt või selle nimel kooskõlas ARO-osa sätetega.

▼M18

98a. „Pädev” – tõendanud vajalikke oskusi, teadmisi ja hoiakuid, mis on nõutavad kindlaksmääratud ülesannete täitmiseks ettenähtud standardi kohaselt.

▼M20

98b. „Psühhoaktiivne aine” – alkohol, opioidid, kannabinoidid, rahustid ja uinutid, kokaiin, muud psühhostimulaatorid, hallutsinogeenid ja lenduvad lahustid, välja arvatud kohv ja tubakas.

▼B

►M1 99. ◄ „Avalikes huvides kasutatav käitamiskoht (PIS)” – koht, mida kasutatakse üksnes avalikes huvides toimuvateks lendudeks.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/425, mis käsitleb isikukaitsevahendeid ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 89/686/EMÜ (ELT L 81, 31.3.2016, lk 51).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. mai 2006. aasta direktiiv 2006/42/EÜ, mis käsitleb masinaid ja millega muudetakse direktiivi 95/16/EÜ (ELT L 157, 9.6.2006, lk 24).

▼B

►M1 100. ◄ „Õhusõiduki kontroll seisuplatsil” – õhusõiduki, lennumeeskonna ja salongipersonali kvalifikatsiooni ning lennudokumentide kontrollimine kohaldatavatele nõuetele vastavuse kindlakstegemise eesmärgil.

►M1 101. ◄ „Käitamisvälp” – ajaline piirang mittetoimivate seadmetega toimuvatele lendudele.

▼M29

102. „Stardi katkestamiseks olemasolev distants (RTODA)” –

a) kopterite puhul (RTODAH) deklareeritud lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, mis on olemas ja sobib 1. suutlikkusklassi kopteritele katkestatud stardi lõpuleviimiseks, või

b) VCAde puhul (RTODAV) deklareeritud lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, mis on olemas ja sobib VCAdele katkestatud stardi lõpuleviimiseks vastavalt kategooriale, milles neid käitatakse.

103. „Stardi katkestamiseks vajalik distants (RTODR)” –

a) kopterite puhul (RTODRH) vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus kopter mootoririkke tuvastamise ja stardi otsusepunktis stardi katkestamise otsustamise korral täielikult peatub;

b) VCAde puhul (RTODRV) vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus VCA stardi otsusepunktis suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamise korral katkestatud stardi lõpuleviimise järel täielikult peatub.

▼M9

103a. „RNP-nõuded” – suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude navigatsiooninõuded, mis hõlmavad navigatsioonitäpsuse jälgimist ja asjaomase häiresüsteemi kasutamist pardal.

▼M15

103b. „Lennureeglid” – komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012 ([1]) kehtestatud eeskirjad.

▼M16

103c. „Rajaolukorra teade (RCR)” – üldine standardteade, milles kirjeldatakse raja olukorda ja selle mõju lennuki maandumis- ja väljumissuutlikkusele ning mis esitatakse rajaolukorra koodina.

▼B

►M1 104. ◄ „Nähtavus rajal (RVR)” – kaugus, milleni lennuraja keskjoonel asuva õhusõiduki piloot näeb lennurajakatte märgistust või lennurada ääristavaid või selle keskjoont tähistavaid tulesid.

▼M29

104a. „Ohutu maandumine” – kütuse-/energiapoliitika või kütuse-/energiakavade kontekstis, maandumine sobival lennuväljal või käitamiskohas või vertipordil või ümbersuunamiskohas, pärast mida on alles vähemalt minimaalne lõplik kütuse-/energiavaru ning mis on kooskõlas kohaldatavate käitamisprotseduuride ja lennuvälja käitamismiinimumidega.

([1]) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).

▼B

►M1 105. ◄ „Ohutu hädamaandumine” – vältimatu maandumine või vettemaandumine, mille puhul võib mõistlikult eeldada, et õhusõidukis ja maapinnal olevad inimesed vigastada ei saa.

▼M12

105a. „Lennuohutust mõjutav personal” – isikud, kes oma kohustusi ja ülesandeid valesti täites võivad mõjutada lennuohutust, sealhulgas lennu- ja salongimeeskonna liikmed, hooldus personal ja lennujuhid.

▼M18

105b. „Stsenaariumipõhine koolitusetapp” – tõenduspõhise koolituse mooduli etapp, milles keskendutakse pädevuste arendamisele, kui piloot on saanud koolituse, et maandada asjaomase õhusõidukipõlvkonna juures kindlaks tehtud kõige kaalukamaid riske. See peaks hõlmama konkreetse käitaja ohtude ja vigade haldamist liinilennu reaalajakeskkonnas.

▼B

►M1 106. ◄ „Vesilennuk” – veepinnalt startimiseks ja veepinnale maandumiseks konstrueeritud jäiga tiivakinnitusega õhusõiduk, sealhulgas vesilennukina kasutatav amfiiblennuk.

►M1 107. ◄ „Eraldi rajad” – ühel ja samal lennuväljal asuvad rajad, mis on kasutatavad eraldi maandumisteks. Kõnealused rajad võivad olla ühendatud või ristuda selliselt, et kui üks radadest on hõivatud, ei takista see teise raja planeeritud kasutamist. Iga raja jaoks on eraldi lähenemisprotseduur, mis põhineb eraldi navigatsioonivahendil.

▼M16

107a. „Eritöötlusega talverada” – kokkupressitud lume või jääga kaetud kuiv ja külmunud lennurada, millele on puistatud liiva või muud abrasiivset materjali või mida on raja haarduvuse suurendamiseks mehaaniliselt töödeldud.

▼B

►M1 108. ◄ „Erivisuaallend” – visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuv lend, mille teostamiseks lähialas on lennujuhtimisteenistus andnud loa visuaallennuilmast (VMC) halvema ilma tingimustes.

►M1 109. ◄ „Stabiliseeritud lähenemine (SAp)” – lennutrajektoori konfiguratsiooni, energia ja kontrolli nõuetele vastav lähenemine varem kindlaksmääratud punktist või kõrguselt kuni punktini umbes 15 m (50 jala) kõrgusel raja maandumislävest või kasutatavat tüüpi õhusõiduki väljajoondumismanöövri alguspunktist, kui see on kõrgemal.

▼M5

109a) „Häirimatu kabiinitööaeg” – mis tahes ajavahemik, kui lennumeeskonnaliikmeid ei segata ega häirita, v.a õhusõiduki ohutu käitamise või selles viibijate ohutuse seisukohast olulistes küsimustes;

▼B

►M1 110. ◄ „Stardi-varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saab maanduda vahetult pärast starti tekkinud vajaduse korral, juhul kui lähtelennuvälja ei saa selleks kasutada.

▼M29

111. „Stardi otsusepunkt (TDP)” –

a) kopterite puhul stardinäitajate kindlaksmääramiseks kasutatav punkt, millest alates võib tuvastatud mootoririkke korral stardi katkestada või starti ohutult jätkata;

▼M29

b) VCAde puhul esimene punkt, mis on kindlaks määratud kiiruse ja kõrguse kombinatsiooniga, millest alates võib starti jätkata vastavalt sertifitseeritud minimaalsele suutlikkusele pärast suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamist, ja starditrajektoori viimane punkt, millest alates on tagatud katkestatud stardi sooritamine.

▼B

►M1 112. ◄ „Olemasolev stardidistants (TODA)" – lennukite puhul olemasoleva hoovõtudistantsi pikkus koos takistustevaba riba pikkusega, kui see on olemas.

▼M29

113. „Olemasolev stardidistants (TODA)" –

a) kopterite puhul (TODAH) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, koos takistustevaba riba pikkusega (kui on olemas), mis on deklareeritud olemasolevaks ja sobivaks kopterile stardi lõpuleviimiseks;

b) VCAde puhul (TODAV) lähenemis- ja stardisirge ala pikkus, koos takistustevaba riba pikkusega (kui on olemas), mis on deklareeritud olemasolevaks ja sobivaks VCA-le stardi lõpuleviimiseks.

114. „Vajalik stardidistants (TODR)" –

a) kopterite puhul (TODRH) vajalik horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni ohutu stardikiiruse (V_{TOSS}), valitud kõrguse ja positiivse tõusunurga saavutamise punktini pärast kriitilise mootori rikke tuvastamist stardi otsusepunktis, kusjuures ülejäänud mootorid töötavad sertifitseeritud tööparameetrite piires;

b) VCAde puhul (TODRV) horisontaalne vahemaa stardi algusest kuni punktini, kus saavutatakse ohutu takistustevaba ala ja positiivne tõusunurk pärast suutlikkuse kriitilise rikke (CFP) tuvastamist stardi otsusepunktis.

115. „Starditrajektoor" –

a) vertikaalne ja horisontaalne trajektoor kindlaksmääratud stardipunktist lennukite puhul 1 500 jala kõrguseni ja kopteri puhul 1 000 jala kõrguseni maapinnast kriitilise mootori rikke korral;

b) VCAde puhul suutlikkuse kriitilise rikke (CFP) korral vertikaalne ja horisontaalne trajektoor stardipunktist punktini, kus VCA on marsruudi profiilile vastavast stardikõrgusest kõrgemal, kuid mitte kõrgemal kui 305 m (1 000 jalga).

116. „Stardimass" – õhusõiduki mass koos kõige pardaloleva ja kõigi pardalolijatega kopteri või VCA stardi ja lennuki stardiks hoovõtu alustamise hetkel.

▼B

►M1 117. ◄ „Olemasolev hoovõtudistants (TORA)" – raja pikkus, mille lennuvälja asukohariik on kasutamiseks kinnitanud ning mis sobib lennuki startimisel maapealseks hoovõtuks.

▼M4

117a. „Eritöö spetsialist" – käitaja või kolmanda isiku määratud isik või ise ettevõtjana tegutsev isik, kes täidab konkreetse eritööga otseselt seotud ülesandeid maapinnal, õhusõiduki pardal või õhusõiduki pardalt.

▼M29

118. „Tehnilise meeskonna liige" – ärilises lennutranspordis kopteri kiirabilennul (HEMS), püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennul (VEMS), kopteri ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS) osalev meeskonnaliige, kes ei kuulu lennumeeskonna ega salongimeeskonna hulka ning kelle käitaja on määranud täitma õhusõidukis või maapinnal ülesandeid piloodi abistamiseks kopteri kiirabilennul (HEMS), püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennul (VEMS), kopteri ripplastiga lennul (HHO) või öönägemissüsteemiga lennul (NVIS), kus võib olla vaja kasutada spetsialiseeritud pardaseadmeid.

▼B

►M1 119. ◄ „Tehnilised juhendid (TI)” – Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni heakskiidetud ja väljaantud dokumendi „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilised juhendid” uusim kehtiv väljaanne koos lisade ja täiendustega.

▼M11

120. „Tegelik last” reisijate, pagasi, lasti ja pardal olevate eriseadmete kogumass, sealhulgas ballast.

▼M14

120a. „A-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendus” – elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendus, mille rike või väärkasutamine ei mõjuta ohutust.

120b. „B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendus” – elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendus,

a) mille rike või väärkasutamine klassifitseeritakse vähetähtsaks või alla selle ning

b) mis ei asenda ega dubleeri ühtki süsteemi ega funktsiooni, mida nõutakse lennukõlblikkuseeskirjade, õhuruuminõuete või käitamiseeskirjadega.

▼M21

120c. „Oskuste omandamise koolitus” – koolitus, mis on kavandatud tulemustega seotud lõppeesmärkide saavutamiseks, tagades piisava kindluse selle kohta, et koolitatud isik suudab järjepidevalt täita konkreetseid ülesandeid ohutult ja tulemuslikult.

120d. „A-tüüpi instrumentaallähenemistoiming” – instrumentaallähenemistoiming minimaalse laskumiskõrgusega või otsusekõrgusega vähemalt 250 jalga.

120e. „B-tüüpi instrumentaallähenemistoiming” – instrumentaallähenemistoiming otsusekõrgusega alla 250 jala. B-tüüpi instrumentaallähenemistoiminguid liigitatakse järgmiselt:

a) I kategooria (CAT I): otsusekõrgus on vähemalt 200 jalga ja nähtavus vähemalt 800 m või nähtavus rajal vähemalt 550 m;

b) II kategooria (CAT II): otsusekõrgus on alla 200 jala, kuid vähemalt 100 jalga ja nähtavus rajal vähemalt 300 m;

c) III kategooria (CAT III): otsusekõrgus on alla 100 jala või puudub ja nähtavus rajal alla 300 m või piirang puudub.

▼B

►M1 121. ◄ „Öönägemissüsteemi (NVIS) kasutamiseta lend” – öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel see osa visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvast öölennust, mille ajal meeskonnaliige ei kasuta öönägemisprille (NVG).

►M1 122. ◄ „Ettevõtja” – tulunduslik või mittetulunduslik füüsiline või juriidiline isik või ametlik organ, sõltumata iseseisva õigusvõime olemasolust.

▼B

►M1 123. ◄ „Otsusekiirus V_1” – maksimaalne kiirus stardil, millel peab piloot asuma tegutsema, et lennuk stardi hoovõtu katkestusmaa jooksul peatada. V_1 on ka minimaalne stardikiirus pärast kriitilise mootori riket kiirusel V_{EF}, mille puhul piloot saab starti jätkata ning saavutada stardidistantsi jooksul stardiala kohal nõutava kõrguse.

►M1 124. ◄ „Kriitilise mootori riket arvestav stardikiirus V_{EF}” – kiirus, millel eeldatakse kriitilise mootori rikke ilmnemist stardi ajal.

▼M21

124a. „Nähtavus” – lennunduses üks järgmisest, olenevalt sellest, kumb on suurem:

a) suurim kaugus, kust on nähtav ja äratuntav maapinna lähedal heledal taustal asuv sobivas suuruses must objekt, ning

b) suurim kaugus, kust vaateväljas asuvat valgusallikat tugevusega umbes 1 000 kandelat on võimalik valgustamata taustal näha ja identifitseerida;

125. „Visuaallähenemine” – IFR-lennu lähenemistoiming, mille puhul ei kohaldata instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) mõnda osa või protseduuri tervikuna ning lähenemistoiming teostatakse maapinnal olevate visuaalsete orientiiride järgi.

126. „Sobivate ilmastikutingimustega lennuväli” – sobiv lennuväli, mille puhul ilmateade, ilmaprognoos või nende kombinatsioon osutavad sellele, et kõnealusel lennuväljal valitsevad eeldataval kasutusajal lennuvälja käitamismiinimumidega võrdsed või nendest soodsamad ilmastikutingimused, ning mille pinnakatte seisukorda käsitlev teave osutab sellele, et seal on võimalik ohutult maanduda.

▼M4

127. „Märgrendileping” – lennuettevõtjatevaheline leping

— ärilise lennutranspordi lendude puhul ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendileandjale välja antud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel, või

— muu ärilise lennutegevuse kui ärilise lennutranspordi lendude puhul ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendileandja vastutusel.

▼M16

128. „Märg rada” – lennurada, mille pind on kasutamiseks ettenähtud ala ulatuses nähtavalt niiske või kaetud kuni 3 mm paksuse veekihiga.

▼M27

129. „Keerukas mootorõhusõiduk” –

a) lennuk:

— mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või

— mille suurim lubatud reisijakohtade arv on sertifikaadi kohaselt rohkem kui üheksateist või

— mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või

— millel on turboaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor või

▼M27

b) kopter, mis on sertifikaadi kohaselt:

– i) maksimaalse stardimassiga üle 3 175 kg või

– ii) suurima reisijakohtade arvuga rohkem kui üheksa või

– iii) sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või

c) kopterlennuk.

▼M29

130. „Maapealne liikumine” – õhusõiduki liikumine lennuvälja või vertipordi liiklusalal välise varustuse või lisaseadme abil, mida ei käita õhusõiduk.

131. „Maapealne personal” – lennumeeskonda ja tehnilisse meeskonda mittekuuluv personal, kes on määratud täitma VCA maapealse liikumisega või õhusõidukile osutatava muu maapealse abiga seotud ülesandeid ning kes on läbinud asjakohase käitamis- ja ohutusprotseduuride koolituse.

132. „Laiendatud võimalustega kategooria” – VCAde sertifitseerimise ja käitamise kategooria, millele vastav õhusõiduk vastab lennu ohutu jätkamise ja maandumise nõuetele pärast suutlikkuse kriitilist riket (CFP).

133. „Sertifitseeritud minimaalne suutlikkus (CMP)” – VCA puhul suutlikkusandmete kogum, mis on saadud arvestades selliste üksikute rikete ja rikete kombinatsioonide mõju, mis ei ole äärmiselt ebatõenäolised nominaalsete suutlikkusparameetrite korral.

134. „Lennu ohutu jätkamine ja maandumine (CSFL)” – laiendatud võimalustega kategoorias käitatava VCA puhul õhusõiduki suutlikkus jätkata kontrollitavat lendu ja maanduda vertipordil (võimalik, et hädaolukorra protseduure kasutades), ilma et selleks oleks vaja erilisi piloteerimisoskusi või jõudu.

135. „Suutlikkuse kriitiline rike (CFP)” – VCA puhul rike või rikete kombinatsioon, mis põhjustab konkreetse lennuetapi ja suutlikkusparameetri maksimaalse halvenemise. Suutlikkuse kriitiliste rikete kogumit kasutatakse sertifitseeritud minimaalse suutlikkuse kindlaksmääramiseks.

136. „Piiratud lend veekogu kohal” – VCA uuendusliku õhuliikluse lend veekogu kohal piiratud lennuaja vältel.

137. „Püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige” – tehnilise meeskonna liige, kelle ülesanne püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennul on abistada lennutegevuse ajal pilooti ja põetada arstiabi vajavat isikut.

138. „Püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite (VEMS) baas” – vertiport, kus VCA, selle lennumeeskond ning püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki meeskonnaliikmed on VCA kiirabilendudeks valves.

139. „VCA kiirabitööde koht” – õhusõiduki kapteni valitud koht VCA kiirabilendude lennutegevusteks, maandumisteks ja startideks.

▼**M29**

140. „Vertiport” – maa-, vee- või tarindiala, mida kasutatakse või kavatsetakse kasutada VCAde maandumiseks, stardiks ja liikumiseks.

141. „Sobiv vertiport” – vertiport, kus võib käitada VTOL-võimekusega õhusõidukeid (VCA) õhusõiduki mõõtmeid, massi, lähenemis- ja väljumistrajektoori arvestades ning mille jaoks on eeldataval kasutusajal tagatud ja kättesaadavad kavandatud käitamiseks vajalikud teenused ja rajatised.

142. „Püststardi ja -maandumise ohutu stardikiirus (V_{TOSS})” – laiendatud võimalustega kategoorias käitatavate VTOL-võimekusega õhusõidukite minimaalne kiirus, millega tuleb saavutada tõus stardi otsusepunktis tuvastatud suutlikkuse kriitilise rikke korral.

143. „Mehitatud VCA” – VCA, mida selle pardal juhib vähemalt üks piloot.

▼B

II LISA

NÕUDED ASUTUSTELE

(ARO-OSA)

ARO.GEN.005. Reguleerimisala

Käesoleva lisaga nähakse ette nõuded ameti ja liikmesriikide haldus- ja juhtimissüsteemile, mida tuleb täita määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle tsiviillennunduse lennutegevust käsitlevate rakenduseeskirjade rakendamiseks ja jõustamiseks.

GEN-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

I JAOTIS

Üldist

ARO.GEN.115. Järelevalvedokumendid

Pädev asutus annab asjaomastele töötajatele kõik nende ülesannete ja kohustuste täitmiseks vajalikud õigusaktid, standardid, normid, tehnilised väljaanded ja nendega seotud dokumendid.

ARO.GEN.120. Nõuete täitmise meetodid

▼M15

a) Amet töötab välja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid (AMC), mida võib kasutada selleks, et kontrollida määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuete täitmist.

b) Nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid võib kasutada selleks, et kontrollida määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuete täitmist.

c) Pädev asutus kehtestab süsteemi, et pidevalt hinnata enda või oma järelevalvealuste organisatsioonide ja isikute kasutatavate nõuete täitmise alternatiivsete meetodite vastavust määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuetele. Kõnealune süsteem sisaldab protseduure nõuete täitmise alternatiivsete meetodite piiramiseks, tühistamiseks või muutmiseks, kui pädev asutus on tõendanud, et asjaomased nõuete täitmise alternatiivsed meetodid ei ole kooskõlas määrusega (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega.

▼M14

d) Pädev asutus hindab kõiki organisatsiooni välja pakutud nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid kooskõlas järgmisega:

1) käesoleva määruse III lisa (ORO-osa) punkti ORO.GEN.120 alapunkt b;

2) õhupallide puhul komisjoni määruse (EL) 2018/395 ([1]) II lisa (BOP-osa) punkt BOP.ADD.010või

3) purilennukite puhul komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/1976 ([2]) II lisa (SAO-osa) punkti SAO.DEC.100 alapunkt c;

analüüsides esitatud dokumente ning viies vajaduse korral läbi organisatsiooni kontrollimise.

([1]) Komisjoni 13. märtsi 2018. aasta määrus (EL) 2018/395, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad õhupallilendude suhtes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 71, 14.3.2018, lk 10).

([2]) Komisjoni 14. detsembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1976, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad purilennukilendude suhtes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2018/1139 (ELT L 326, 20.12.2018, lk 64).

▼M14

Kui pädev asutus leiab, et nõuete täitmise alternatiivsed meetodid vastavad rakenduseeskirjadele, teatab ta viivitamata:

1) taotlejale, et nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid on lubatud rakendada, ning vajaduse korral muudab vastavalt taotleja sertifikaati või erilendude luba ning

2) ametile nõuete täitmise alternatiivsete meetodite sisust, lisades kõigi asjaomaste dokumentide koopiad.

▼M15

_____

▼B

e) Kui pädev asutus ise kasutab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega kooskõla tagamiseks nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid, siis:

1) teeb ta need kättesaadavaks kõikidele oma järelevalvealustele organisatsioonidele ja isikutele ning

2) teatab neist viivitamata ametile.

Pädev asutus esitab ametile nõuete täitmise alternatiivsete meetodite täieliku kirjelduse, sealhulgas kõik asjakohased muudatused protseduurides, ning rakenduseeskirjadele vastavust kinnitava hinnangu.

ARO.GEN.125. Ameti teavitamine

a) Pädev asutus teavitab ametit viivitamata kõikidest määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade rakendamisega seotud olulistest probleemidest.

b) Pädev asutus esitab ametile kõikides talle laekunud vahejuhtumite aruannetes sisalduva ohutuse seisukohalt olulise teabe.

ARO.GEN.135. Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

▼M15

a) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 376/2014 ([1]) kohaldamist, rakendab pädev asutus süsteemi ohutusalase teabe nõuetekohaseks kogumiseks, analüüsimiseks ja levitamiseks.

▼B

b) Amet rakendab süsteemi talle saabunud asjakohase ohutusalase teabe nõuetekohaseks analüüsimiseks ning edastab viivitamata liikmesriikidele ja komisjonile kogu teabe, sealhulgas soovituste ja võetavate parandusmeetmetega seotud teabe, mida neil on vaja selleks, et aegsasti reageerida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud toodete, osade, seadmete, isikute või organisatsioonidega seotud ohutusprobleemidele.

c) Alapunktides a ja b osutatud teabe saamisel võtab pädev asutus nõuetekohased meetmed ohutusprobleemi lahendamiseks.

d) Alapunkti c alusel võetavad meetmed tehakse viivitamata teatavaks kõikidele isikutele ja organisatsioonidele, kes määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt peavad neid täitma. Pädev asutus teeb meetmed teatavaks ka ametile ning ühise tegutsemise vajaduse tekkimise korral teistele asjaomastele liikmesriikidele.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelmeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).

▼B

II JAOTIS

Juhtimine

ARO.GEN.200. Juhtimissüsteem

a) Pädev asutus kehtestab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab vähemalt järgmist:

1) dokumenteeritud põhimõtted ja protseduurid, milles kirjeldatakse juhtimissüsteemi tegevust, vahendeid ja meetodeid, et saavutada kooskõla määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega. Protseduurid peavad olema ajakohastatud ja neid kasutatakse pädevas asutuses alusdokumentidena kõikide asjaomaste ülesannete puhul;

2) piisav arv töötajaid ülesannete ja kohustuste täitmiseks. Töötajad peavad olema neile määratud ülesannete täitmiseks vastavalt kvalifitseeritud ning olema jätkuva pädevuse tagamiseks omandanud vajalikud teadmised ja kogemused ning läbinud algkoolituse ja jätkuõppe. Kõikide ülesannete nõuetekohase täitmise tagamiseks tuleb kehtestada vajalike töötajate leidmise süsteem;

3) nõuetekohased töövahendid ja büroopinnad ettenähtud ülesannete täitmiseks;

4) ülesanded, millega jälgitakse juhtimissüsteemi vastavust asjaomastele nõuetele ning protseduuride asjakohasust, mis muu hulgas hõlmab siseauditi korra ja ohutusriskide juhtimise korra väljatöötamist. Nõuetele vastavuse jälgimine peab hõlmama süsteemi auditi tulemusi käsitleva tagasiside andmiseks pädeva asutuse juhtkonnale, et tagada vajaduse korral parandusmeetmete rakendamine, ning

5) isik või isikutering, kes kannab nõuetele vastavuse jälgimisega seotud ülesannete täitmise eest vastutust otse pädeva asutuse juhtkonna ees.

b) Pädev asutus määrab iga tegevusvaldkonna, sh juhtimissüsteemi jaoks ühe või mitu isikut, kes kannavad üldist vastutust asjaomaste ülesannete juhtimise eest.

c) Pädev asutus kehtestab protseduurid, et osaleda kogu vajaliku teabe ja abi vastastikuses vahetamises teiste pädevate asutustega, mis muu hulgas hõlmab liikmesriigi territooriumil tegutsevate, ent teise liikmesriigi või ameti poolt sertifitseeritud ►**M4** või teise liikmesriigi pädevalt asutuselt või ametilt loa saanud ◄ ►**M1** või teisele liikmesriigile või ametile deklaratsiooni esitanud ◄ isikute ja organisatsioonide järelevalve tulemusi ja järelmeetmeid.

d) Ametile tehakse standardimise eesmärgil kättesaadavaks juhtimissüsteemiga seotud protseduuride ja nende muudatuste koopia.

ARO.GEN.205. Ülesannete andmine kvalifitseeritud üksustele

a) Liikmesriik võib määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute või organisatsioonide esmase sertifitseerimise ►**M4** või neile erilendude loa väljaandmise ◄ või pideva järelevalvega seotud ülesandeid anda ainult kvalifitseeritud üksustele. Ülesannete andmisel tagab pädev asutus, et ta on teinud järgmist:

1) välja töötanud süsteemi, millega antakse nii esmane kui ka jooksev hinnang selle kohta, kas kvalifitseeritud üksus vastab määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisa nõuetele.

Süsteem ja hindamistulemused dokumenteeritakse;

▼B

2) sõlminud kvalifitseeritud üksusega mõlema poole asjakohasel juhtimistasandil heaks kiidetud dokumenteeritud kokkuleppe, milles on selgelt sätestatud järgmine:

i) täidetavad ülesanded;

ii) esitatavad deklaratsioonid, aruanded ja dokumendid;

iii) asjaomaste ülesannete täitmise tehnilised tingimused;

iv) täidetavate ülesannetega seotud vastutus ning

v) ülesannete täitmisel saadud teabe kaitse.

b) Pädev asutus tagab, et punkti ARO.GEN.200 alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud siseauditi kord ja ohutusriski juhtimise kord hõlmab kõiki tema nimel täidetavaid sertifitseerimis-►M4 , loa väljaandmise ◄ ja pideva järelevalve ülesandeid.

ARO.GEN.210. Juhtimissüsteemi muudatused

a) Pädeval asutusel peab olema süsteem selliste muudatuste kindlakstegemiseks, mis mõjutavad tema suutlikkust täita määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kindlaks määratud ülesandeid ja kohustusi. See süsteem peab võimaldama tal vastavalt vajadusele astuda samme oma juhtimissüsteemi sobivuse ja tõhususe säilitamiseks.

b) Tõhusa rakendamise tagamiseks ajakohastab pädev asutus õigeaegselt oma juhtimissüsteemi vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade muudatustele.

c) Pädev asutus teavitab ametit muudatustest, mis mõjutavad tema suutlikkust täita määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kindlaks määratud ülesandeid ja kohustusi.

ARO.GEN.220. Andmete säilitamine

a) Pädev asutus võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab järgmiste andmete nõuetekohast säilitamist, usaldusväärset jälgitavust ja neile juurdepääsu:

1) juhtimissüsteemi dokumenteeritud põhimõtted ja protseduurid;

2) töötajate koolitus, kvalifikatsioon ja volitused;

3) kvalifitseeritud üksustele antud ülesanded, mis hõlmavad punkti ARO.GEN.205 kohaselt nõutavaid elemente, ning ülesannete üksikasjalik kirjeldus;

4) sertifitseerimismenetlused ning sertifitseeritud organisatsioonide pidev järelevalve;

▼M4

4a) kõrge riskitasemega äriliste erilendude lubade väljaandmise menetlus ja loa omaniku pidev järelevalve;

▼M1

5) deklareerimismenetlused ning deklareeritud organisatsioonide pidev järelevalve;

▼B

►M1 6) ◄ üksikasjalikud andmed sertifitseeritud organisatsioonide korraldatavate koolituskursuste kohta ning vajaduse korral koolituseks kasutatud lennutreeningseadmete (FSTD) kasutamisega seotud andmed;

▼M4

7) liikmesriigi territooriumil tegutsevate, kuid teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti järelevalve alla kuuluvate või nende poolt sertifitseeritud või nendelt loa saanud isikute ja organisatsioonide järelevalve vastavalt kõnealuste asutuste vahelisele kokkuleppele;

▼M1

8) järelevalve teostamine selliste õhusõidukite mitteärilisel eesmärgil käitajate üle, mis ei ole keerukad mootorõhusõidukid;

▼B

►M1 9) ◄ ►M4 sertifikaadi või loa kohustusega ◄ organisatsioonide väljapakutud nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamine ja ametile teatavakstegemine ning pädeva asutuse enda kasutatavate nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamine;

►M1 10) ◄ puudused, parandusmeetmed ja meetmete lõpuleviimise kuupäev;

►M1 11) ◄ võetud täitemeetmed;

►M1 12) ◄ ohutusteabega seotud meetmed ja järelmeetmed ning

►M1 13) ◄ paindlikkussätete kasutamine vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 14.

▼M4

b) Pädev asutus haldab kõikide väljaantud organisatsioonisertifikaatide ja erilennulubade ning kõikide talle esitatud deklaratsioonide loetelu.

▼B

c) Kõiki andmeid säilitatakse vähemalt käesolevas määruses sätestatud miinimumperioodi lõpuni. Vastava märke puudumise korral säilitatakse andmeid asjaomaste andmekaitsealaste õigusaktide kohaselt vähemalt viis aastat.

III JAOTIS

Järelevalve, sertifitseerimine ja jõustamine

ARO.GEN.300. Järelevalve

▼M1

a) Pädev asutus kontrollib järgmist:

▼M4

1) organisatsioonide või lennu liigi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavust enne organisatsioonisertifikaadi või loa (vastavalt vajadusele) väljaandmist;

▼M15

2) tema sertifitseeritud organisatsioonide, temalt loa saanud erilendude ja talle deklaratsiooni esitanud organisatsioonide jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele;

▼M1

3) muid kui keerukaid mootorõhusõidukeid käitavate mitteäriliste käitajate jätkuv vastavus kohaldatavatele nõuetele ning

4) asjakohaste ohutusmeetmete rakendamine, mida pädev asutus nõuab vastavalt punkti ARO.GEN.135 alapunktide c ja d sätetele.

▼B

b) Nimetatud kontrolli suhtes kohaldatakse järgmist:

1) selle läbiviimist toetavad dokumendid, mis on ette nähtud ohutusjärelevalve eest vastutavate töötajate juhendamiseks nende tööülesannete täitmisel;

2) asjaomastele isikutele ja organisatsioonidele antakse teavet ohutusjärelevalve tulemuste kohta;

3) selle aluseks on auditid ja inspekteerimised, sealhulgas õhusõiduki kontrollid seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäigud, ning

4) kontrolli käigus saab pädev asutus vajalikud tõendid juhuks, kui on vaja võtta täiendavaid meetmeid, sealhulgas punktide ARO.GEN.350 ja ARO.GEN.355 kohaseid meetmeid.

c) Alapunktides a ja b kirjeldatud järelevalve ulatus määratakse kindlaks varasema järelevalvetegevuse ning ohutusalaste prioriteetide alusel.

d) Ilma et see mõjutaks liikmesriikide pädevust ja ARO-osa RAMP-alajaos sätestatud kohustusi, määratakse liikmesriigi territooriumil toimuva teises liikmesriigis asuvate või elavate isikute või organisatsioonide tegevuse järelevalve ulatus kindlaks ohutusalaste prioriteetide ning varasema järelevalvetegevuse alusel.

e) Kui isiku või organisatsiooni tegevus hõlmab mitu liikmesriiki või ametit, võib alapunktis a sätestatud järelevalve eest vastutav pädev asutus kokku leppida, et järelevalveülesandeid teostab/teostavad tegevuskoha liikmesriigi/-liikmesriikide pädev(ad) asutus(ed) või amet. Isikut või organisatsiooni, kelle suhtes sellist kokkulepet kohaldatakse, teavitatakse kokkuleppe olemasolust ja selle reguleerimisalast.

f) Pädev asutus kogub ja töötleb mis tahes teavet, mida peetakse järelevalve, sealhulgas õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise ning etteteatamiseta kontrollkäikude puhul vajalikuks.

ARO.GEN.305. Järelevalveprogramm

a) Pädev asutus kehtestab punktis ARO.GEN.300 ja ARO-osa RAMP-alajaos ette nähtud järelevalvetegevust hõlmava järelevalveprogrammi ja haldab seda.

b) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide jaoks töötatakse välja järelevalveprogramm, võttes arvesse asjaomase organisatsiooni konkreetset eripära, selle tegevuse keerukust ning ARO-osa GEN-alajao ja ARO-osa RAMP-alajao kohaseid varasema sertifitseerimise ja/või järelevalvetegevuse tulemusi ning nendega seotud riskide analüüsi. Programm sisaldab iga järelevalve planeerimistsükli puhul järgmist:

1) auditit ja kontrolli, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike ning

2) tegevjuhi ja pädeva asutuse kohtumisi, et tagada mõlema pidev informeeritus olulistest küsimustest.

c) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide puhul kohaldatakse kuni 24-kuulist järelevalve planeerimistsüklit.

▼B

Järelevalve planeerimistsüklit võib lühendada, kui on olemas tõendid selle koha, et organisatsiooni ohutusalane suutlikkus on vähenenud.

Järelevalve planeerimistsüklit võib pikendada kuni 36 kuuni, kui pädev asutus on kindlaks teinud, et eelnenud 24 kuu jooksul on tehtud järgmist:

1) organisatsioon on tõhusalt tuvastanud lennuohutusega seotud ohte ja juhtinud sellega seotud riske;

2) organisatsioon on kooskõlas punktiga ORO.GEN.130 järjekindlalt tõendanud, et tal on täielik kontroll kõikide muutuste üle;

3) ei ole tuvastatud esimese astme puudusi ning

4) kõik parandusmeetmed on rakendatud pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul vastavalt punkti ARO.GEN.350 alapunkti d alapunktile 2.

Järelevalve planeerimistsüklit võib täiendavalt pikendada kuni 48 kuuni, kui organisatsioon on lisaks eespool loetletule kehtestanud ja pädev asutus on heaks kiitnud tõhusa süsteemi pädevale asutusele ohutusalasest suutlikkusest ja organisatsiooni nõuetele vastavusest pidevaks aruandmiseks.

▼M4

d) Pädeva asutuse jaoks töötatakse välja pädevale asutusele tegevust deklareerivate organisatsioonide järelevalve programm, mille puhul võetakse arvesse organisatsiooni konkreetsest olemust, tema tegevuse keerukust, varasema järelevalve tulemusi ja tema tegevuse liigiga seotud riskide hindamist. See hõlmab auditit ja inspekteerimisi, sealhulgas vajaduse korral õhusõidukite kontrollimist seisuplatsil ning etteteatamiseta inspekteerimisi.

d1) Erilendude luba omava organisatsiooni järelevalve programm kehtestatakse vastavalt alapunktile d, võttes arvesse ka varasemat ja praegust loa väljaandmise menetlust ning loa kehtivusaega.

▼B

►M1 e) ◄ Pädeva asutuse väljaantud loa, sertifikaadi, pädevusmärke või tunnistuse omaniku puhul hõlmab järelevalveprogramm inspekteerimist, sealhulgas vajaduse korral etteteatamiseta kontrollkäike.

►M1 f) ◄ Järelevalveprogramm sisaldab auditite, inspekteerimiste ja kohtumiste tähtaegu ning auditite, inspekteerimiste ja kohtumiste toimumise kuupäevi.

ARO.GEN.310. Esmane sertifitseerimismenetlus – organisatsioonid

a) Organisatsioonisertifikaadi esmase väljaandmise taotluse saamisel kontrollib pädev asutus organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele. Selle kontrollimisel võib arvesse võtta punkti ORO.AOC.100 alapunktis b osutatud teavet.

b) Kui pädev asutus on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta välja sertifikaadi(d) vastavalt käesoleva osa I ja II liite sätetele. Sertifikaadid antakse välja määramata ajaks. Organisatsiooni õigused ja sertifikaadi kohaselt lubatud tegevusalade ulatus määratakse kindlaks sertifikaadile lisatud sertifitseerimistingimustes.

▼B

c) Selleks et organisatsioon saaks teha punkti ORO.GEN.130 kohaselt muudatusi pädeva asutuse eelneva heakskiiduta, kiidab pädev asutus heaks organisatsiooni esitatud menetluse, millega määratakse kindlaks kõnealuste muudatuste ulatus ning kirjeldatakse muudatuste juhtimist ja neist teatamist.

ARO.GEN.330. Muudatused – organisatsioonid

a) Eelnevat heakskiitu eeldava muudatuse taotluse saamisel kontrollib pädev asutus enne heakskiidu andmist, kas organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele.

Pädev asutus määrab kindlaks tingimused, mille kohaselt organisatsioon võib kõnealuste muudatuste tegemise ajal tegutseda, välja arvatud juhul, kui pädev asutus leiab, et organisatsioonisertifikaat tuleb peatada.

Kui pädev asutus on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele, kiidab pädev asutus muudatuse heaks.

b) Ilma et see mõjutaks täiendavaid täitemeetmeid, peatab või tühistab pädev asutus organisatsioonisertifikaadi või kehtestab sellele piirangud, kui organisatsioon rakendab eelnevat heakskiitu nõudvaid muudatusi ilma, et pädev asutus oleks need alapunkti a kohaselt heaks kiitnud.

c) Selliste muudatuste puhul, mis eelnevat heakskiitu ei nõua, hindab pädev asutus kohaldatavatele nõuetele vastavuse kontrollimiseks organisatsiooni poolt punkti ORO.GEN.130 kohaselt esitatud teates sisalduvat teavet. Nõuete rikkumise korral teeb pädev asutus järgmist:

1) teatab organisatsioonile nõuete rikkumisest ja nõuab täiendavate muudatuste tegemist;

2) esimese või teise astme puuduste korral järgib punkti ARO.GEN.350 sätteid.

▼M1

ARO.GEN.345 Deklareerimine – organisatsioonid

▼M14

a) Kui deklareerimisele kuuluva tegevusega tegelev või seda kavatsev organisatsioon esitab pädevale asutusele deklaratsiooni, kontrollib pädev asutus. kas deklaratsioon sisaldab kogu teavet, mida nõutakse:

1) käesoleva määruse III lisa (ORO-osa) punkti ORO.DEC.100 kohaselt;

2) õhupallide käitajate puhul määruse (EL) 2018/395 II lisa (BOP-osa) punkti BOP.ADD.100 kohaselt või

3) purilennukite käitajate puhul rakendusmääruse (EL) 2018/1976 II lisa (SAO-osa) punkti SAO.DEC.100 kohaselt.

Pärast nõutava teabe kontrollimist saadab pädev asutus organisatsioonile kinnituse deklaratsiooni kättesaamise kohta.

▼M1

b) Kui deklaratsioon ei sisalda nõutud teavet või sisaldab kohaldatavate nõuete täitmata jätmisele osutavat teavet, teatab pädev asutus organisatsioonile nõuete täitmata jätmisest ning nõuab lisateabe esitamist. Vajaduse korral kontrollib pädev asutus organisatsiooni. Kui nõuete täitmata jätmine leiab kinnitust, tegutseb pädev asutus punkti ARO.GEN.350 kohaselt.

▼B

ARO.GEN.350. Puudused ja parandusmeetmed – organisatsioonid

a) Punkti ARO.GEN.300 alapunkti a kohast järelevalvet teostaval pädeval asutusel peab olema süsteem puuduste ohutusalase tähtsuse analüüsimiseks.

▼M4

b) Pädev asutus annab välja esimese astme puuduse teatise, kui tehakse kindlaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavate nõuete, organisatsiooni protseduuride ja juhendite või loa, sertifikaadi, erilendude loa või deklaratsiooni sisu oluline rikkumine, mis vähendab ohutustaset või kahjustab tõsiselt lennuohutust.

▼B

Esimese astme puudused hõlmavad muu hulgas järgmist:

▼M11

1) organisatsioon ei taga pädevale asutusele pärast kaht kirjalikku taotlust juurdepääsu oma ruumide külastamiseks tavalisel tööajal vastavalt käesoleva määruse III lisa (ORO-osa) punktile ORO.GEN.140 või õhupallikäitajate puhul vastavalt määruse (EL) 2018/395 II lisa (BOP-osa) punktidele BOP.ADD.015 ja BOP.ADD.035;

▼B

2) organisatsioon on sertifikaadi ►M4 või erilendude luba ◄ saanud või selle kehtivust pikendanud kirjalike tõendite võltsimise teel;

3) tõendid organisatsioonisertifikaadi ►M4 või erilendude loa ◄ väärkasutuse kohta ning

4) tegevjuhi puudumine.

▼M4

c) Pädev asutus annab välja teise astme puuduse teatise, kui tehakse kindlaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavate nõuete, organisatsiooni protseduuride ja käsiraamatute või loa, sertifikaadi, erilendude loa või deklaratsiooni sisu mis tahes rikkumine, mis võib vähendada ohutustaset või kahjustada lennuohutust.

▼B

d) Kui järelevalve käigus või muul viisil leitakse puudus, teatab pädev asutus nimetatud puudusest kirjalikult organisatsioonile ning nõuab kindlakstehtud rikkumis(t)e kõrvaldamiseks parandusmeetmete võtmist, ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud muid meetmeid. Vajaduse korral teavitab pädev asutus õhusõiduki registreerimisriiki.

1) Esimese astme puuduse korral võtab pädev asutus viivitamata asjakohased meetmed toimingute keelamiseks või neile piirangute kehtestamiseks; vajaduse korral võtab pädev asutus olenevalt esimese astme puuduse ulatusest meetmed sertifikaadi ►M4 , erilendude loa ◄ või konkreetse loa tühistamiseks, täielikuks või osaliseks peatamiseks või sellele piirangute kehtestamiseks, kuni organisatsioon on võtnud sobivad parandusmeetmed.

▼B

2) Teise astme puuduse korral teeb pädev asutus järgmist:

i) annab organisatsioonile parandusmeetmete võtmiseks tähtaja, mis on kooskõlas puuduse laadiga ning ei tohi esmalt ületada kolme kuud. Teatavatel asjaoludel ja sõltuvalt puuduse laadist võib pädev asutus pikendada kõnealust kolmekuulist tähtaega vastavalt pädeva asutusega kokkulepitud nõuetekohasele parandusmeetmete kavale, ning

ii) hindab organisatsiooni pakutud parandusmeetmete kava ja selle rakendamise korda ning kinnitab need, kui need on hinnangu kohaselt asjaomaste rikkumis(t)e kõrvaldamiseks piisavad.

3) Kui organisatsioon ei esita vastuvõetavat parandusmeetmete kava või ei suuda parandusmeetmeid pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul rakendada, tunnistatakse puudus esimese astme puuduseks ning võetakse meetmed vastavalt alapunkti d alapunkti 1 sätetele.

▼M15

4) Pädev asutus registreerib kõik puudused, mille ta on kindlaks teinud või mis talle on alapunkti e kohaselt teatavaks tehtud, ning vajaduse korral tema poolt kohaldatud täite- ja parandusmeetmed ning puudustega seotud meetmete lõpuleviimise tähtajad.

▼B

e) Liikmesriigi asutus, kes punkti ARO.GEN.300 alapunkti d sätete alusel tegutsedes on tuvastanud teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti sertifitseeritud ►M4 või neilt loa saanud ◄ ►M1 või teise liikmesriigi pädevale asutusele või ametile deklaratsiooni esitanud ◄ organisatsiooni puhul määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete rikkumise, teavitab asjaomast pädevat asutust ning märgib ära puuduse raskusastme, ilma et see mõjutaks mis tahes täiendavaid täitemeetmeid.

ARO.GEN.355. Puudused ja täitemeetmed – isikud

a) Kui punkti ARO.GEN.300 alapunkti a kohaselt järelevalve eest vastutav asutus leiab järelevalve käigus või muude vahendite abil tõendeid selle kohta, et määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade alusel välja antud luba, sertifikaati, pädevusmärget või tunnistust omav isik ei vasta kohaldatavatele nõuetele, tegutseb pädev asutus kooskõlas komisjoni ►M4 määrusele (EL) nr 1178/2011 ◄ ([1]) VI lisa (ARA-osa) punkti ARA.GEN.355 alapunktidega a–d.

b) Kui järelevalve käigus või muude vahendite abil leitakse tõendeid selle kohta, et isik, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõudeid, ei oma kõnealuse määruse ja selle rakenduseeskirjade alusel välja antud luba, sertifikaati, pädevusmärget või tunnistust, võtab rikkumise tuvastanud pädev asutus kõik vajalikud täitemeetmed, et vältida rikkumise jätkumist.

▼M4

ARO.GEN.360. Puudused ja täitemeetmed – kõik käitajad

Kui järelevalve käigus või muude vahendite abil leitakse tõendeid selle kohta, et käitaja, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõudeid, ei vasta kõnealustele nõuetele, võtab rikkumise avastanud pädev asutus kõik vajalikud täitemeetmed, et vältida selle jätkumist.

([1]) ELT L 100, 5.4.2012, lk 1.

▼B

OPS-ALAJAGU

LENNUTEGEVUS

▼M29

I JAOTIS

Ärilise lennutranspordi käitajate ja uuendusliku õhuliikluse käitajate sertifitseerimine

▼B

ARO.OPS.100. Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmine

a) Pädev asutus annab välja lennuettevõtja sertifikaadi, kui käitaja on talle nõuetekohaselt tõendanud, et ta vastab punkti ORO.AOC.100 nõuetele.

b) Sertifikaat sisaldab selle juurde kuuluvaid käitamistingimusi.

▼M4

c) Pädev asutus võib kindlaks määrata konkreetsed käitamispiirangud. Need piirangud dokumenteeritakse käitamistingimustes.

▼B

ARO.OPS.105. Koodijagamiskokkulepped

Kolmanda riigi käitajat hõlmava koodijagamiskokkuleppe sõlmimisega seotud ohutusaspektide kaalumisel teeb pädev asutus järgmist:

1) pärast punkti ORO.AOC.115 kohaste dokumentide esitamist käitaja poolt kontrollib, kas asjaomane kolmanda riigi käitaja vastab kohaldatavatele ICAO standarditele;

2) suhtleb vastavalt vajadusele kolmanda riigi käitaja pädeva asutusega.

▼M11

ARO.OPS.110 Lennukite ja kopterite rendi lepingud

▼B

a) Pädev asutus kiidab rendilepingu heaks, kui ta on veendunud, et III lisa (ORO-osa) kohaselt sertifitseeritud käitaja vastab järgmistele nõuetele:

1) punkti ORO.AOC.110 alapunkt d, milles käsitletakse kolmanda riigi õhusõiduki kuivrendile võtmist;

2) punkti ORO.AOC.110 alapunkt c, milles käsitletakse kolmanda riigi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmist;

▼M15

3) punkti ORO.AOC.110 alapunkt e, milles käsitletakse õhusõiduki kuivrendile andmist mis tahes käitajale, v.a III lisa punktis ORO.GEN.310 kindlaksmääratud juhtudel;

▼B

4) jätkuvat lennukõlblikkust ja lennutegevust käsitlevad asjaomased nõuded, mida kohaldatakse ELis registreeritud õhusõiduki kuivrendile võtmise ja ELi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmise suhtes.

b) Märgrendile võtmise lepingu kinnitus peatatakse või tühistatakse järgmistel juhtudel:

1) rendileandja või rentniku lennuettevõtja sertifikaat peatatakse või tühistatakse või

▼M15

2) rendileandja suhtes kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 ([1]) kohane tegevuskeeld;

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

▼M15

3) komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 ([1]) kohaselt välja antud luba on peatatud, tühistatud või sellest on loobutud.

▼M7

c) Kuivrendile võtmise lepingu kinnitus peatatakse või tunnistatakse kehtetuks järgmistel juhtudel:

1) õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaat peatatakse või tunnistatakse kehtetuks;

2) õhusõiduk lisatakse nende käitajate nimekirja, kelle suhtes kohaldatakse käitamispiiranguid, või õhusõiduk on registreeritud riigis, mille järelevalve all olevate kõikide käitajate suhtes kohaldatakse tegevuskeeldu vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005.

▼B

d) Kui pädevalt asutuselt taotletakse kuivrendile andmise lepingu eelnevat kinnitamist vastavalt punkti ORO.AOC.110 alapunktile e, tagab pädev asutus järgmise:

▼M15

1) nõuetekohase koostöö pädeva asutusega, kes vastutab õhusõiduki pideva järelevalve eest vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1321/2014 ([2]) või õhusõiduki käitamise eest, kui see ei ole sama asutus;

2) õhusõiduki õigeaegse kustutamise käitaja lennuettevõtja sertifikaadist, välja arvatud III lisa punktis ORO.GEN.310 kindlaksmääratud juhtudel.

▼M7

e) Kui pädevalt asutuselt taotletakse kuivrendile võtmise lepingu eelnevat kinnitamist vastavalt punkti ORO.AOC.110 alapunktile d, tagab pädev asutus õhusõiduki üle järelevalve teostamiseks vajaliku nõuetekohase koordineerimise õhusõiduki registreerimisriigiga.

▼M4

Ia JAOTIS

Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa väljaandmine

ARO.OPS.150. Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa väljaandmine

a) Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa taotluse saamisel hindab käitaja pädev asutus asjaomase käitaja riskianalüüsidokumente ning ühe või mitme kavandatava erilennuga seotud standardseid käitamisprotseduure (SOP), mis on välja töötatud VIII lisa (SPO-osa) asjaomaste nõuete kohaselt.

▼M15

b) Kui pädev asutus leiab, et riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid vastavad nõuetele, annab käitaja pädev asutus välja IV liite kohase loa. Loa võib välja anda nii määratud kui ka määramata ajaks. Loal määratakse kindlaks tingimused, mille kohaselt käitajal on lubatud käitada üht või mitut kõrge riskitasemega ärilist erilendu.

([1]) Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12).

([2]) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

▼M4

c) Loa muutmise taotluse saamise korral kontrollib käitaja pädev asutus, kas käitaja vastab alapunktides a ja b sätestatud nõuetele. Pädev asutus määrab kindlaks tingimused, mille kohaselt käitaja võib kõnealuste muudatuste tegemise ajal tegutseda, välja arvatud juhul, kui pädev asutus leiab, et loa kehtivus tuleb peatada.

d) Loa pikendamise taotluse saamise korral kontrollib käitaja pädev asutus, kas käitaja vastab alapunktides a ja b sätestatud nõuetele. Käitaja pädev asutus võib arvesse võtta varasemat loa väljaandmise menetlust ning varasema järelevalve tulemusi.

e) Kui käitaja pädev asutus on teinud kindlaks, et käitaja rakendab muudatusi muudetud riskianalüüsi ja standardseid käitamisprotseduure esitamata, peatab käitaja pädev asutus asjaomase käitaja loa, tunnistab selle kehtetuks või kehtestab sellele piirangud, ilma, et see mõjutaks täiendavaid täitemeetmeid.

f) Kõrge riskitasemega piiriüleste äriliste erilendude loa taotlemisel hindab käitaja pädev asutus asjaomase käitaja riskianalüüsidokumente ning ühe või mitme kavandatava erilennuga seotud standardseid käitamisprotseduure (SOP) koostöös selle koha pädeva asutusega, kus asjaomaseid erilende on kavas käitada. Kui mõlemad pädevad asutused leiavad, et riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid vastavad nõuetele, annab käitaja pädev asutus loa välja.

ARO.OPS.155. Rendilepingud

a) Pädev asutus kiidab heaks kolmandas riigis registreeritud õhusõidukit või kolmanda riigi käitajat hõlmava rendilepingu, kui asjaomane äriliste erilendude käitaja on tõendanud, et ta vastab punkti ORO:SPO.100 nõuetele.

b) Kuivrendilepingule antud heakskiit peatatakse või tunnistatakse kehtetuks asjaomase õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaadi peatamise või kehtetuks tunnistamise korral.

▼B

II JAOTIS

Load

ARO.OPS.200. Eriloa menetlus

a) Eriloa või selle muudatuste taotluse saamisel hindab pädev asutus taotlust V lisa (SPA-osa) asjaomaste nõuete kohaselt ning teostab vajaduse korral käitaja suhtes asjakohase kontrolli.

▼M1

b) Kui pädev asutus on veendunud, et käitaja vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta loa välja või muudab seda. Loa kohta tehakse märge:

▼M29

1) lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude korral ning VCAdega tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude korral II liites sätestatud käitamistingimustesse või

▼M15

2) mitteärilise lennutegevuse ja erilendude korral III liites esitatud erilubade loendisse.

▼B

ARO.OPS.205. Minimaalvarustuse loetelu kinnitamine

a) Käitajalt minimaalvarustuse loetelu (MEL) esmase kinnitamise või selle muudatuse kinnitamise taotluse saamise korral hindab pädev asutus enne kinnituse andmist kõiki asjaomaseid osi, et kontrollida vastavust kohaldatavatele nõuetele.

b) Pädev asutus kinnitab käitaja kohaldatavate käitamisvälpade B, C ja D pikendamise menetlust, kui käitaja tõendab punkti ORO.MLR.105 alapunktis f sätestatud tingimuste täitmist ning pädev asutus on seda kontrollinud.

▼B

c) Pädev asutus annab asjaomase heakskiidu igale üksikjuhtumile, mil õhusõidukit käitatakse väljaspool minimaalvarustuse loetelu (MEL) piiranguid, kuid kooskõlas minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) nõuetega, kui käitaja on tõendanud punktis ORO.MLR.105 sätestatud tingimuste täitmist ning pädev asutus on seda kontrollinud.

▼M4

ARO.OPS.210. Kohaliku piirkonna kindlaksmääramine

Pädev asutus võib seoses lennutegevusega kindlaks määrata kohaliku piirkonna.

▼B

ARO.OPS.215. Loa andmine kopterilendudeks väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal

a) Liikmesriik määrab kindlaks piirkonnad, kus kopterilende võib vastavalt punktile CAT.POL.H.420 teostada ilma, et oleks tagatud ohutu hädamaandumise võimalus.

b) Enne punktis CAT.POL.H.420 osutatud loa väljaandmist peab pädev asutus kaaluma käitaja põhjendusi selle kohta, miks nõuetekohaseid suutlikkuskriteeriume ei ole võimalik täita.

▼M27

ARO.OPS.220. Loa andmine kopterilendudeks avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või sealt tagasi

a) Kui pädev asutus saab taotluse avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või sealt tagasi tehtava kopterilennu loa väljaandmiseks või muutmiseks, hindab ta taotlust vastavalt IV lisa punktile CAT.POL.H.225 ja viib vajaduse korral läbi lennuettevõtja täiendava hindamise.

b) IV lisa punktis CAT.POL.H.225 osutatud luba sisaldab lennuettevõtja poolt kindlaks määratud avalikes huvides kasutatava(te) käitamiskoh(t)a(de) ja helikopteritüübi või -tüüpide loetelu, mille suhtes luba kohaldatakse.

c) Luba kohaldatakse üksnes selliste avalikes huvides kasutatavate käitamiskohtade suhtes, mis on kasutusele võetud enne 1. juulit 2002 või selliste avalikes huvides kasutatavate käitamiskohtade suhtes, mis on kasutusele võetud enne 28. oktoobrit 2014 ja mille puhul kohaldatakse IV lisa punktist CAT.POL.H.225 artikli 6 lõike 6 alusel tehtud erandit, millest on teavitatud nii komisjoni kui ka ametit.

d) Kui avalikes huvides kasutatava käitamiskoha puhul teatatakse selle läheduses asuvate takistustega seotud muudatustest või avastatakse need, hindab pädev asutus, kas load, mille ta on andnud kopterilendudeks asjaomasesse käitamiskohta või sealt tagasi, jäävad kehtima. Kui käitamiskoha läheduses asuvate takistuste püsivatel muudatustel on märkimisväärne negatiivne mõju ohutusele, kohaldatakse järgmist:

1) pädev asutus piirab IV lisa punkti CAT.POL.H.225 kohaselt antud asjakohastest lubadest tulenevaid õigusi, et välja jätta kopterilennud kõnealusesse käitamiskohta ja sealt tagasi ning kustutada käitamiskoht alapunkti b kohasest loetelust, mis loale lisatakse;

2) käitamiskoht ei kvalifitseeru enam IV lisa punkti CAT.POL.H.225 kohaseks avalikes huvides kasutatavaks käitamiskohaks;

3) kui uued takistused kõrvaldatakse, võivad lennuettevõtjad konkreetsele käitamiskohale taotleda või uuesti taotleda IV lisa punkti CAT.POL.H.225 kohast kopterilendude luba.

e) Pädev asutus ei anna pärast takistustega seotud muudatusi IV lisa punkti CAT.POL.H.225 kohast luba avalikes huvides kasutatavale käitamiskohale, mida varem käitati 1. suutlikkusklassi nõuete kohaselt.

▼M29

ARO.OPS.224. Kütuse-/energiakavade heakskiitmine uuendusliku õhuliikluse lendude korral

a) Pädev asutus kiidab heaks uuendusliku õhuliikluse käitaja esitatud kütuse-/energiakava, kui käitaja tõendab, et ta täidab IX lisa punktide UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, ►C4 UAM.OP.VCA.195 ja UAM.OP.MVCA.192 nõudeid ◄.

▼M29

b) Lisaks sellele teeb pädev asutus järgmist:

1) hindab, kas uuendusliku õhuliikluse käitaja juhtimissüsteem ja ohutusriskide juhtimise kord suudavad toetada kavandatud konkreetse kütuse-/energiakava rakendamist, ja

2) kehtestab järelevalvekava uuendusliku õhuliikluse käitaja praeguse kütuse-/energiakava perioodiliseks hindamiseks, et kontrollida kava vastavust kohaldatavatele nõuetele või otsustada, kas kava tuleks muuta või tühistada.

ARO.OPS.225. Kütuse-/energiakavade heakskiitmine lennukite ja kopterite korral

▼M20

a) Pädev asutus kiidab heaks ärilise lennutranspordi käitaja esitatud kütuse-/energiakava, kui käitaja tõendab, et ta täidab kõiki käesolevas määruses sätestatud nõudeid, mis on seotud ärilise lennutranspordiga seotud lennukite või kopterite kütuse/energiaga.

b) Pädev asutus hindab ja kontrollib kütuse-/energiakavadega seotud kütuse/-energia planeerimist ja lennuaegset ümberplaneerimist, lennuvälja valimist ning kütuse-/energiakavadega seotud kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat lennu ajal ning kõnealuste kütuse-/energiakavade rakendamist toetavaid protsesse.

c) Lisaks punktidele a ja b teeb pädev asutus individuaalsete kütuse-/energiakavade heakskiitmisel järgmist:

1) kontrollib, et käitaja on tõendanud kehtiva kütuse-/energiakava baasohutustaset;

2) hindab käitaja suutlikkust toetada kavandatud individuaalse kütuse-/energiakava rakendamist; arvesse võetakse vähemalt järgmisi elemente:

i) käitaja juhtimissüsteemi,

ii) käitaja tegevussuutlikkust;

3) kontrollib, et käitaja kavandatud individuaalset kütuse-/energiakava toetava ohutusriskide hindamise abil saavutatakse kehtiva kütuse-/energiakava ohutustasemega samaväärne ohutustase ning

4) kehtestab järelevalvekava heakskiidetud individuaalse kütuse-/energiakava perioodiliseks hindamiseks, et kontrollida kava nõuetele vastavust või otsustada, kas kava tuleks muuta või tühistada.

d) Punkti CAT.OP.MPA.182 alapunkti d alapunktis 2 osutatud luba peab sisaldama nende eraldatud lennuväljade loetelu, mille käitaja on kindlaks määranud iga õhusõidukitüübi kohta, mille suhtes luba kehtib.

e) Ilma et see piiraks punkti ARO.GEN.120 alapunktide d ja e kohaldamist, teavitab pädev asutus ametit kütuse-/energiasüsteemidega seotud nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamise algusest.

▼M18

ARO.OPS.226. Tõenduspõhise koolituse kavade heakskiitmine ja järelevalve

(a) Kui pädev asutus kiidab tõenduspõhise koolituse kava heaks, peavad inspektorid saama kvalifikatsiooni ja väljaõppe tõenduspõhise koolituse põhimõtete, kohaldamis- ja heakskiitmismenetluste ning pideva järelevalve alal.

(b) Pädev asutus hindab ja kontrollib tõenduspõhise koolituse kava ning protsesse, millega toetatakse tõenduspõhise koolituse kava rakendamist ja selle tulemuslikkust.

(c) Tõenduspõhise koolituse kava heakskiitmise taotluse saamisel teeb pädev asutus järgmist:

▼M18

(1) tagab esimese astme puuduste kõrvaldamise valdkondades, millega toetatakse tõenduspõhise koolituse kava kohaldamist;

(2) hindab käitaja suutlikkust toetada tõenduspõhise koolituse kava rakendamist. Arvesse võetakse vähemalt järgmisi elemente:

(i) käitaja juhtimissüsteemi valmisolek ja suutlikkus valdkondades, millega toetatakse tõenduspõhise koolituse kava rakendamist, eelkõige lennumeeskonna koolituse vallas;

(ii) käitaja tõenduspõhise koolituse kava sobivus – tõenduspõhise koolituse kava peab vastama käitaja suurusele ning tema tegevuse laadile ja keerukusele, võttes arvesse selle tegevusega kaasnevaid ohte ja olemuslikke riske;

(iii) käitaja andmete säilitamise süsteemi piisavus, eelkõige lennumeeskonna koolitus-, kontrolli- ja kvalifikatsiooniandmete seisukohast ning punkti ORO.GEN.220 ja punkti ORO.MLR.115 alapunktide c ja d kohaselt;

(iv) käitaja hindamissüsteemi sobivus pilootide pädevuste hindamiseks;

(v) tõenduspõhise koolituse kavaga seotud juhendajate ja muude töötajate pädevus ning kogemused tõenduspõhise koolituse kava rakendamist toetavate protsesside ja protseduuride kasutamisel ning

(vi) käitaja tõenduspõhise koolituse rakenduskava ja tõenduspõhise koolituse kava toetav ohutusriski hinnang, et näidata, kuidas on võimalik saavutada praeguse koolitusprogrammiga samaväärne ohutustase.

(d) Pädev asutus kiidab tõenduspõhise koolituse kava heaks, kui hindamisel jõutakse järeldusele, et on tagatud vastavus vähemalt punktide ORO.FC.146, ORO.FC.231 ja ORO.FC.232 nõuetele.

(e) Ilma et see piiraks punkti ARO.GEN.120 alapunktide d ja e kohaldamist, teavitab pädev asutus ametit, kui ta alustab tõenduspõhise koolitusega seotud nõuete täitmise alternatiivsete meetodite hindamist.

▼M3

ARO.OPS.230. Puhkeaega häirivate töögraafikute määratlemine

Lennuaja piirangute kohaldamisel määrab pädev asutus vastavalt III lisa punkti ORO.FTL.105 mõistete „varane tüüp” ja „hiline tüüp” määratlustele, kumb puhkeaega häiriva töögraafiku liik on tema järelevalve all kohaldatav kõigile ärilise lennutegevuse ettevõtjatele.

ARO.OPS.235. Individuaalsete lennuaja spetsifikatsiooniskeemide heakskiitmine

(a) Pädev asutus kiidab heaks ärilise lennutegevuse ettevõtjate pakutud individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid, kui käitaja on tõendanud nende vastavust määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja käesoleva määruse III lisa FTL-alajaole.

(b) Kui käitaja pakutud individuaalne lennuaja spetsifikatsiooniskeem erineb kohaldatavatest ameti väljastatud sertifitseerimistingimustest, kasutab pädev asutus määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 22 lõikes 2 kirjeldatud menetlust.

(c) Kui käitaja pakutud individuaalne lennuaja spetsifikatsiooniskeem erineb kohaldatavatest rakenduseeskirjadest, kasutab pädev asutus määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikes 6 kirjeldatud menetlust.

(d) Heakskiidetud kõrvalekaldeid või erandeid hinnatakse pärast kohaldamist, et teha kindlaks, kas sellised kõrvalekalded või erandid tuleks kinnitada või neid tuleks muuta. Pädev asutus ja amet viivad läbi sõltumatu hindamise, mis põhineb käitaja esitatud teabel. Kõnealune hindamine on proportsionaalne, läbipaistev ja põhineb teaduslikel põhimõtetel ja teadmistel.

▼M9

ARO.OPS.240. Eriluba nõutava navigatsioonitäpsusega ja nõutava loaga lähenemise (RNP AR APCH) korral

a) Kui taotleja on tõendanud vastavust punktis SPA.PBN.105 sätestatud nõuetele, väljastab pädev asutus RNP AR APCH-protseduuri jaoks üldise eriloa või protseduuripõhise eriloa.

b) Protseduuripõhise eriloa korral toimib pädev asutus järgmiselt:

1) loetleb PBN-loas heakskiidetud konkreetsete lennuväljade instrumentaallähenemise protseduurid;

2) vajaduse korral koordineerib tegevust kõnealuste lennuväljade üle järelevalvet teostavate pädevate asutustega ja

3) arvestab taotlejale RNP AR APCH-protseduuride jaoks juba väljastatud erilubadest tulenevat võimalikku varasemat kogemust või kvalifikatsiooni.

▼M4

III JAOTIS

Lennutegevuse järelevalve

ARO.OPS.300. Tutvustuslennud

Pädev asutus võib kehtestada liikmesriigi territooriumil NCO-osa kohaselt käitatavate tutvustuslendude suhtes lisatingimusi. Sellised tingimused peavad tagama ohutu käitamise ja olema proportsionaalsed.

▼B

RAMP-ALAJAGU

TEISE RIIGI REGULATIIVSE JÄRELEVALVE ALLA KUULUVATE KÄITAJATE ÕHUSÕIDUKITE KONTROLLIMINE SEISUPLATSIL

ARO.RAMP.005. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida pädev asutus või amet peab järgima oma ülesannete ja kohustuste täitmisel seoses aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumil asuvatele lennuväljadele maandunud kolmandate riikide käitajate või teise liikmesriigi regulatiivse järelevalve alla kuuluvate käitajate õhusõidukite kontrollimisega seisuplatsil.

ARO.RAMP.100. Üldist

a) Õhusõidukite ja nende meeskondade puhul kontrollitakse kohaldatavate nõuete täitmist.

b) Lisaks punkti ARO.GEN.305 kohaselt kehtestatud järelevalveprogrammis sisalduvatele õhusõidukite kontrollimistele seisuplatsil kontrollib pädev asutus seisuplatsil ka selliseid õhusõidukeid, mille puhul kahtlustatakse kohaldatavate nõuete rikkumist.

c) Punkti ARO.GEN.305 kohaselt kehtestatava järelevalveprogrammi väljatöötamisel koostab pädev asutus õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise iga-aastase kava. Kõnealune kava:

1) põhineb arvutusmeetodil, mille puhul võetakse arvesse senist teavet käitajate arvu ja liikide kohta, maandumiste arvu kohta asjaomase riigi lennuväljadel ning samuti ohutusriskide kohta, ja

2) võimaldab pädeval asutusel prioriseerida õhusõidukite kontrollimist vastavalt punkti ARO.RAMP.105 alapunktis a osutatud nimekirjale.

d) Kui amet seda vajalikuks peab, võib ta koostöös liikmesriikidega, kelle territooriumil kontroll toimub, viia läbi õhusõidukite kontrollimise seisuplatsil, et uurida kohaldatavatele nõuetele vastavust seoses järgmisega:

1) ametile määrusega (EÜ) nr 216/2008 määratud sertifitseerimisülesanded;

▼B

2) liikmesriigi standardimiskontrollid või

3) organisatsiooni kontrollimine, et vaadelda kohaldatavatele nõuetele vastavust potentsiaalsetes ohuolukordades.

ARO.RAMP.105. Prioriseerimiskriteeriumid

a) Amet edastab pädevatele asutustele õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiste prioriseerimiseks nimekirja potentsiaalselt ohtlikuks tunnistatud käitajatest ja õhusõidukitest.

b) Nimekiri sisaldab järgmist:

1) ettevõtjad, kes käitavad punkti ARO.RAMP.150 alapunkti b alapunkti 4 kohase olemasolevate andmete analüüsi põhjal välja valitud õhusõidukeid;

2) ettevõtjad, kes käitavad õhusõidukeid, millest ametile on teatanud Euroopa Komisjon ning mille valik põhineb:

i) lennuohutuskomitee poolt määruse (EÜ) nr 2111/2005 rakendamise käigus esitatud arvamusel selle kohta, et nõuetekohaste ohutusstandardite tulemusliku järgmise täiendavaks kontrollimiseks tuleb kohaldada õhusõidukite süstemaatilist kontrollimist seisuplatsil, või

ii) Euroopa Komisjonile liikmesriikidelt määruse (EÜ) nr 2111/2005 artikli 4 lõike 3 kohaselt laekunud teabel;

3) õhusõidukeid, mille lende aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumile käitavad lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005 tegevuskeeldu ja kes on kantud kõnealuse määruse B lisasse;

4) õhusõidukeid, mida käitavad ettevõtjad on sertifitseeritud riigis, kes teostab regulatiivset järelevalvet punktis 3 osutatud nimekirja kantud lennuettevõtjate üle;

▼M15

5) selliseid kolmandate riikide käitajate kasutatavaid õhusõidukeid, millega lennatakse aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumile, kohaldamisterritooriumil või sealt väljapoole esmakordselt, või millele määruse (EL) nr 452/2014 kohaselt välja antud luba on pärast peatamist või tühistamist taastatud või selle suhtes kohaldatakse piiranguid.

▼B

c) Nimekiri antakse välja ameti kehtestatud menetluste kohaselt pärast määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohase ühenduse nimekirja (millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse tegevuskeeldu) iga ajakohastamist ning igal juhul vähemalt kord nelja kuu jooksul.

▼M12

ARO.RAMP.106. Alkoholijoobe kontroll

a) Pädev asutus kontrollib lennu- ja salongimeeskonnaliikmete alkoholijoovet.

b) Amet esitab pädevatele asutustele alkoholijoobekontrolli prioriseerimiseks õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise programmi raames punkti ARO.RAMP.105 kohase nimekirja liidu ja kolmandate riikide käitajatest, tuginedes ameti teostatud riskihindamisele ja võttes arvesse psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe kontrollimiseks kasutatavate programmide usaldusväärsust ja tõhusust.

c) Pädev astus valib punkti b kohaselt koostatud nimekirja põhjal välja käitajad, kelle lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoovet kontrollitakse.

▼M12

d) Kui alkoholijoobe kontrollimist käsitlevad andmed sisestatakse punkti ARO.RAMP.145 alapunkti b kohasesse kesksesse andmebaasi, tagab pädev asutus, et selliste andmete hulgast eemaldatakse asjaomase meeskonnaliikme isikuandmed.

e) Põhjendatud juhul või kahtluse korral võib alkoholijoovet kontrollida igal ajal.

f) Alkoholijoobe kontrollimise meetodi puhul kohaldatakse tunnustatud kvaliteedistandardeid, millega tagatakse täpsed kontrollitulemused.

g) Lennu- või salongimeeskonna liikmel, kes keeldub kontrollist või kellel on positiivse kontrollitulemusega kindlaks tehtud alkoholijoove, ei tohi lubada jätkata tööülesannete täitmist.

▼B

ARO.RAMP.110. Teabe kogumine

Pädev asutus kogub ja töötleb igasugust teavet, mida peetakse õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise puhul vajalikuks.

ARO.RAMP.115. Seisuplatsil kontrollimist teostavate inspektorite kvalifitseerimine

a) Pädeval asutusel ja ametil peavad olema õhusõidukite seisuplatsil kontrollimiseks kvalifitseeritud inspektorid.

b) Seisuplatsil kontrollimist teostavad inspektorid peavad vastama järgmistele nõuetele:

1) omama vajalikku lennundusalast haridust või praktilist kogemust kontrollitavas valdkonnas;

2) olema edukalt läbinud:

i) nõuetekohase teoreetilise ja praktilise erikoolituse ühes või mitmes järgmistest valdkondadest:

A) piloodikabiin;

B) salongi ohutus;

C) õhusõiduki seisund;

D) last;

ii) asjakohase väljaõppe töökohal pädeva asutuse või ameti määratud kogenud seisuplatsiinspektori juhendamisel;

▼M15

3) peavad oma kvalifikatsiooni säilitamiseks osalema täiendkoolitusel ning tegema iga kalendriaasta jooksul vähemalt 12 kontrolli.

▼B

c) Alapunkti b alapunkti 2 alapunktis i osutatud koolituse peab olema korraldanud kas pädev asutus või punkti ARO.RAMP.120 alapunkti a kohaselt sertifitseeritud koolitusorganisatsioon.

d) Amet töötab välja ja säilitab koolituskavad ning edendab inspektoritele koolituskursuste ja õpikodade korraldamist, et parandada käesolevast alajaost arusaamist ja tagada selle ühetaoline kohaldamine.

e) Amet soodustab ja koordineerib inspektorite vahetuse programmi, mis võimaldab inspektoritel omandada praktilisi kogemusi ning aitab ühtlustada protseduure.

ARO.RAMP.120. Koolitusorganisatsioonide sertifitseerimine

a) Pädev asutus sertifitseerib vastava liikmesriigi territooriumil peamist tegevuskohta omava koolitusorganisatsiooni, kui ta on veendunud, et koolitusorganisatsioon vastab järgmistele nõuetele:

1) organisatsioon on määranud koolitusjuhi, kellel on head juhivõimed, et tagada pakutava koolituse korraldamine vastavalt kohaldatavatele nõuetele;

▼B

2) koolitusorganisatsioon omab läbiviidavat liiki koolituseks sobivaid rajatisi ja õppevahendeid;

3) viib koolitust läbi kooskõlas ameti poolt punkti ARO.RAMP.115 alapunkti d kohaselt välja töötatud kavadega;

4) kasutatakse kvalifitseeritud koolitajaid.

b) Pädeva asutuse taotluse korral viib amet läbi alapunktis a osutatud nõuetele vastavuse ja jätkuva vastavuse kontrolli.

c) Koolitusorganisatsiooni sertifikaat hõlmab üht või mitut järgmistest koolitusliikidest:

1) teoreetiline algkoolitus;

2) praktiline algkoolitus;

3) jätkuõpe.

ARO.RAMP.125. Õhusõidukite kontrollimine seisuplatsil

▼M15

a) Õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil standardiseeritult.

▼B

b) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimisel teeb inspektor kõik endast oleneva, et vältida kontrollitava õhusõiduki põhjendamatut hilinemist.

▼M15

c) Õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise lõpetamisel tehakse õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise tulemused teatavaks õhusõiduki kaptenile või tema puudumise korral mõnele lennumeeskonna liikmele või käitaja esindajale.

▼B

ARO.RAMP.130. Puuduste liigitus

Iga kontrollitava punkti puhul on puudustena kindlaks määratud kolm kohaldatavate nõuete võimaliku rikkumise kategooriat. Need puuduste kategooriad on järgmised:

1) 3. kategooria puudus on kohaldatavate nõuete või sertifikaadi tingimuste oluline rikkumine, millel on ohutusele ulatuslik mõju;

2) 2. kategooria puudus on kohaldatavate nõuete või sertifikaadi tingimuste rikkumine, millel on ohutusele märkimisväärne mõju;

3) 1. kategooria puudus on kohaldatavate nõuete või sertifikaadi tingimuste rikkumine, millel on ohutusele väike mõju.

ARO.RAMP.135. Puudustega seotud järelmeetmed

a) 2. või 3. kategooria puuduse korral teeb pädev asutus või vajaduse korral amet järgmist:

1) teatab puudusest kirjalikult käitajale ning palub esitada tõendid parandusmeetmete võtmise kohta ning

2) teavitab käitaja päritoluriigi pädevat asutust ja vajaduse korral riiki, kus õhusõiduk on registreeritud ja kus on välja antud lennumeeskonna luba. Vajaduse korral palub pädev asutus või amet neil kinnitada nõusolekut parandusmeetmetega, mille käitaja punktide ARO.GEN.350 või ARO.GEN.355 kohaselt võtab.

b) Lisaks alapunktile a astub pädev asutus 3. kategooria puuduse korral viivitamatult järgmised sammud:

1) kehtestab õhusõidukile lennutegevuse piirangu;

2) nõuab viivitamatute parandusmeetmete võtmist;

3) kehtestab õhusõidukile punkti ARO.RAMP.140 kohaselt lennukeelu või

4) kehtestab viivitamatult tegevuskeelu vastavalt määruse (EÜ) nr 2111/2005 artiklile 6.

▼B

c) Kui amet on tuvastanud 3. kategooria puuduse, palub ta selle riigi pädeval asutusel, kus õhusõiduk on maandunud, võtta asjakohased meetmed vastavalt alapunktile b.

ARO.RAMP.140. Õhusõidukile lennukeelu kehtestamine

a) Kui leitakse 3. kategooria puudus ning on näha, et õhusõidukiga kavatsetakse lennata või tõenäoliselt lennatakse enne, kui käitaja või omanik on asjakohase parandusmeetme lõpule viinud, teeb pädev asutus järgmist:

1) teatab õhusõiduki kaptenile või käitajale, et õhusõidukil ei ole lubatud lendu alustada, kuni ei ole antud teistsugust korraldust, ning

2) kehtestab õhusõidukile lennukeelu.

b) Selle riigi pädev asutus, kus õhusõiduk lennukeelu sai, teavitab vastavalt vajadusele viivitamata käitaja päritoluriigi ja lennuki registririigi pädevat asutust ning ametit, juhul kui lennukeelu sai kolmanda riigi käitaja kasutuses olnud õhusõiduk.

c) Pädev asutus määrab käitaja päritoluriigi või registririigiga kooskõlastades tingimused, mille täitmise korral õhusõiduk võib saada stardiloa.

d) Kui rikkumine mõjutab õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaadi kehtivust, tühistab pädev asutus lennukeelu üksnes juhul, kui käitaja tõendab, et ta on teinud järgmist:

1) taastanud vastavuse kohaldatavatele nõuetele;

▼M15

2) ELi liikmesriigis registreeritud õhusõiduki puhul hankinud komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 kohase lennuloa;

▼B

3) ELi või kolmanda riigi käitaja käitatava ja kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul hankinud registririigi või käitaja päritoluriigi lennuloa või samaväärse dokumendi ning

4) vajaduse korral ülelennuload kolmandatelt riikidelt.

ARO.RAMP.145. Aruandlus

a) Punkti ARO.RAMP.125 alapunkti a kohaselt kogutud teave sisestatakse punkti ARO.RAMP.150 alapunkti b alapunktis 2 osutatud kesksesse andmebaasi 21 kalendripäeva jooksul alates kontrolli läbiviimisest.

b) Pädev asutus või amet sisestab kesksesse andmebaasi kogu teabe, millest on kasu määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldamisel ning ametile käesoleva lisaga määratud ülesannete täitmisel, sealhulgas punktis ARO.RAMP.110 osutatud asjakohase teabe.

c) Kui punktis ARO.RAMP.110 osutatud teave viitab potentsiaalsele ohutusriskile, edastatakse asjaomane teave viivitamata ka kõikidele pädevatele asutustele ja ametile.

d) Kui isik annab pädevale asutusele teavet õhusõiduki puudujääkide kohta, anonümiseeritakse punktis ARO.RAMP.110 ja punkti ARO.RAMP.125 alapunktis a osutatud teave selliselt, et nimetatud teabe allikat ei ole võimalik kindlaks teha.

▼B

ARO.RAMP.150. Ameti koordineerimisülesanded

a) Amet haldab ja rakendab vahendeid ja protseduure, mis on vajalikud järgmiste andmete säilitamiseks ja vahetamiseks:

▼M15

1) punktis ARO.RAMP.145 osutatud teave.

▼B

2) teave, mida edastavad ELiga asjakohased lepingud sõlminud kolmandad riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid või määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 27 lõike 2 alusel ametiga asjakohase korra kokku leppinud organisatsioonid.

b) Haldamine hõlmab järgmisi ülesandeid:

1) liikmesriikide edastatud ja aluslepingu sätete kohaldamisterritooriumil asuvatele lennuväljadele maanduvate õhusõidukite ohutusteavet käsitlevate andmete säilitamine;

2) kõiki alapunkti a alapunktides 1 ja 2 osutatud teavet sisaldava keskse andmebaasi väljaarendamine, haldamine ja pidev ajakohastamine;

3) vajalike muudatuste ja täienduste sisseviimine andmebaasirakendusse;

4) keskse andmebaasi ning õhusõidukite ja lennuettevõtjate ohutusega seotud muu teabe analüüsimine, mille alusel tehakse järgmist:

i) komisjonile ja pädevate asutustele antakse soovitusi viivitamatuks tegutsemiseks või järelmeetmete väljatöötamiseks;

ii) komisjoni ja pädevaid asutusi teavitatakse potentsiaalsetest ohutusprobleemidest;

iii) komisjonile ja pädevatele asutustele esitatakse vajaduse korral ohutusalaseid ettepanekuid kooskõlastatud tegevuseks ning tagatakse kõnealuse tegevuse koordineerimine;

5) suhtlemine teiste Euroopa institutsioonide ja asutuste, rahvusvaheliste organisatsioonide ja kolmandate riikide pädevate asutustega teabevahetuse teemadel.

ARO.RAMP.155. Aastaaruanne

Amet koostab ja esitab komisjonile õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise süsteemi aastaaruande, mis sisaldab vähemalt järgmist teavet:

a) andmed süsteemi edukuse kohta;

b) andmed aasta jooksul tehtud kontrollide kohta;

c) kontrollitulemuste analüüs koos ülevaatega puuduste kategooriatest;

d) aasta jooksul võetud meetmed;

e) ettepanekud õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise süsteemi edasiarendamiseks ning

f) lisad, mis sisaldavad kontrollinimekirju riikide, õhusõidukitüüpide, käitajate ja iga punkti puhul tuvastatud puuduste kaupa.

▼B

ARO.RAMP.160. Avalikkuse teavitamine ja teabekaitse

a) Liikmesriigid kasutavad punktide ARO.RAMP.105 ja ARO.RAMP.145 alusel saadud teavet ainult määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade järgimiseks ning kaitsevad kõnealust teavet kooskõlas asjaomaste nõuetega.

b) Amet avaldab igal aastal ja teeb üldsusele kättesaadavaks kokkuvõtliku teabearuande, mis sisaldab punkti ARO.RAMP.145 kohaselt laekunud teabe analüüsi. Aruanne peab olema selge ja arusaadav ning teabeallikad peavad olema anonümiseeritud.

▼M29

I liide

<table>
<tr><td colspan="3">LENNUETTEVÕTJA SERTIFIKAAT
(Lennuettevõtjate lubatud tegevused)
Käitamise liigid:
äriline lennutransport ☐ reisijad ☐ kaup ☐ muud ([1]): .....
uenduslik õhuliiklus ☐ reisijad ☐ kaup ☐ muud ([1]): .....</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Käitaja päritoluriik ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Loa välja andnud asutus ([3])</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Lennuettevõtja sertifikaadi nr ([6]):</td><td rowspan="4">Käitaja nimi ([7])
Kasutatav ärinimi ([8])
Käitaja aadress ([10]):
Telefon ([11]):
Faks:
E-post:</td><td rowspan="4">Kontaktisikud lennutegevuse küsimustes: ([9])
Kontaktandmed, mille kaudu saab viivitamata ühendust tegevjuhtkonnaga, on loetletud … ([12]).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">☐ Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et … ([13]) on õigus teha ärilise lennutranspordi lende vastavalt sertifikaadile lisatud käitamistingimustele, tegevuskäsiraamatule, määruse (EL) 2018/1139 V lisale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.
☐ Käesoleva sertifikaadiga tõendatakse, et … ([13]) on õigus teha uendusliku õhuliikluse lende vastavalt sertifikaadile lisatud käitamistingimustele, tegevuskäsiraamatule, määruse (EL) 2018/1139 V lisale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.</td></tr>
<tr><td>Väljaandmise kuupäev ([14]):</td><td colspan="2">Nimi ja allkiri ([15]):
Ametinimetus:</td></tr>
<tr><td colspan="3">([1]) Muu transpordiliik (täpsustada).
([2]) Asendada lennuettevõtja asukohariigi nimega.
([3]) Asendada väljaandva pädeva asutuse nimega.
([4]) Pädeva asutuse märkuste jaoks.
([5]) Pädeva asutuse märkuste jaoks.
([6]) Pädeva asutuse antud sertifikaadi viitenumber.
([7]) Asendada käitaja registrijärgse nimega.
([8]) Käitaja ärinimi, kui see on erinev. Ärinime ette lisada märge „Dba“ (Doing business as).
([9]) Kontaktandmed on telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga ja e-posti aadress (kui on olemas), millel saab tegevjuhtkonnaga viivitamata ühendust lennutegevuse, lennukõlblikkuse, lennumeeskonna ja salongimeeskonna liikmete pädevuse, ohtlike kaupade ja vajaduse korral muudes küsimustes.
([10]) Käitaja peamise tegevuskoha aadress.
([11]) Käitaja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. E-posti aadress, kui on olemas.
([12]) Lisada pardal asuv kontrollitud dokument kontaktandmetega ning viide vastavale punktile või leheküljele. Näiteks: „Kontaktandmed … on loetletud tegevuskäsiraamatus, üldosa 1. peatükk, punkt 1.1“ või „… on loetletud käitamistingimustes, lk 1“ või „… on loetletud käesoleva dokumendi lisas“.
([13]) Käitaja registrijärgne nimi.
([14]) Lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa).
([15]) Pädeva asutuse esindaja amet, nimi ja allkiri. Lisaks võib lennuettevõtja sertifikaadile panna ametliku templi.
EASA vorm 138 – versioon 3</td></tr>
</table>

▼**M29**

▼**C4**

II liide

KÄITAMISTINGIMUSED **(vastavalt tegevuskäsiraamatus kinnitatud tingimustele)**			
Käitamistingimused välja andnud asutuse kontaktandmed Telefon ([1]): _____; faks: _____; e-post: _____			
Lennuettevõtja sertifikaat ([2]):	Käitaja nimi ([3]):	Kuupäev ([4]):	Allkiri:
	Kasutatav ärinimi		
Käitamistingimuste nr:			
Õhusõiduki mudel ([5]): Registreerimistunnused ([6]):			
Käitamise liigid: äriline lennutransport (CAT) □ reisijad □ kaup □ muu ([7]): _____ uuenduslik õhuliiklus (IAM) □ reisijad □ kaup □ muu ([7]): _____			
Käitamispiirkond ([8]):			
Eripiirangud ([9]):			

Eriload	Jah	Ei	Spetsifikatsioon ([10])	Märkused
Ohtlikud kaubad	□	□		
Halva nähtavusega lennud				
Start	□	□	Nähtavus rajal ([11]): ... m	
Lähenemine ja maandumine	□	□	CAT ([12]) .... DA/H: ... jalga, nähtavus rajal: ... m	
Vähendatud käitamismiinimumid	□	□	CAT ([13]) …. DA/H: ... jalga, nähtavus rajal: ... m	
RVSM ([14]) □ ei kohaldata	□	□		
ETOPS ([15]) □ ei kohaldata	□	□	Maksimaalne ümbersuunamisaeg ([16]): ... minutit	
Keerukad navigatsiooninõuded suutlikkusel põhineva navigatsiooniga lendudel ([17])	□	□		([18])
Navigatsiooni miinimumnõuded	□	□		
Ühe turbiinmootoriga lennuki käitamine öösel või instrumentaallennuilma (SET-IMC) tingimustes	□	□	([19])	
Öönägemissüsteemiga kopterilennud	□	□		
Kopterite ripplastiga lennud	□	□		
Kopterite kiirabilennud	□	□		
Kopterite avamerelennud	□	□		

▼M29

▼C4

Kopteri punktlähenemised ja -väljumised vähendatud VFR-käitamismiinimumidega	□	□		
VTOL-võimekusega õhusõidukite kiirabilennud	□	□		
Salongimeeskonna koolitus ([20])	□	□		
Salongitöötaja tunnistuse väljaandmine ([21])	□	□		
B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste kasutamine	□	□	([22])	
Jätkuv lennukõlblikkus	□	□	([23])	
Muud ([24])				

([1]) Pädeva asutuse telefoninumber ning riigi kood. E-posti aadress ja faks, kui on olemas.
([2]) Märkida vastava lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number.
([3]) Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märge „Dba“ (Doing business as).
([4]) Käitamistingimuste väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.
([5]) Märkida Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või üldseeria (kui on olemas) (näiteks Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232) või VTOL-võimekusega õhusõiduki mark, mudel ja seeria (vajaduse korral).
([6]) Registreerimistunnused on loetletud kas käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele. Kui konkreetse õhusõidukimudeli suhtes kõiki erilube ei kohaldata, võib õhusõiduki registreerimistunnuse märkida konkreetse eriloa juurde veergu „Märkused“.
([7]) Muu täpsustatav transpordiliik (näiteks kiirabilennud).
([8]) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geokoordinaadid või konkreetsed marsruudid, lennuinfopiirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
([9]) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (näiteks üksnes VFR, üksnes päeval jne).
([10]) Selles veerus tuleb loetleda iga eriloa või eriloa liigi kõige leebemad kriteeriumid (koos asjaomaste kriteeriumidega).
([11]) Märkida kinnitatud minimaalne stardi-RVR meetrites. Kui välja antakse mitu eriluba, võib iga loa märkida eraldi reale.
([12]) Märkida kohaldatav täppislähenemise kategooria: CAT II või CAT III. Märkida minimaalne RVR meetrites ja DH jalgades. Iga lähenemisekategooria märkida eraldi reale.
([13]) Märkida kohaldatav vähendatud käitamismiinimum: SA CAT I, SA CAT II, EFVS jne. Märkida minimaalne RVR meetrites ja DH jalgades. Iga vähendatud käitamismiinimum märkida eraldi reale.
([14]) Kasti „ei kohaldata“ võib märke teha üksnes juhul, kui õhusõiduki maksimaalne lennukõrgus on alla FL290.
([15]) Suurendatud käitamisulatusega lennud (ETOPS-lennud) on praegu lubatud üksnes kahemootorilistele õhusõidukitele. Seega võib kasti „ei kohaldata“ teha märke juhul, kui õhusõidukimudelil on vähem või rohkem kui kaks mootorit.
([16]) Lisaks võib märkida lubatud vahemaa (NM) ja mootoritüübi.
([17]) Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN): iga terviklik PBN-eriluba (nt RNP AR APCH jaoks) märkida eraldi reale ning asjaomased piirangud veergu „Tingimused“ või „Märkused“ või mõlemasse veergu. Protseduuripõhiste RNP AR APCH protseduuride eriload võib loetleda käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
([18]) Täpsustada, kas eriluba kehtib üksnes teatavate rajalõpualade või lennuväljade või mõlema suhtes.
([19]) Lisada konkreetne plaaneri või mootori kombinatsioon.
([20]) Luba selliste koolituskursuste ja eksamite läbiviimiseks, mille peavad sooritama määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohase salongitöötaja tunnistuse taotlejad.
([21]) Luba määruse (EL) nr 1178/2011 V lisa (CC-osa) kohaste salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks.
([22]) B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduste loetelu ja riistvara (kaasaskantava elektroonilise lennudokumentatsiooni puhul) viite lisamine. Loetelu esitatakse kas käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb asjaomastesse käitamistingimustesse lisada viide tegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
([23]) Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise eest vastutava organisatsiooni sertifikaadi viitenumber ja viide asjakohasele määrusele (näiteks määruse (EL) nr 1321/2014 Vc lisa (CAMO-osa)).
([24]) Siia võib märkida muud load või andmed, iga luba eraldi real (või mitmerealises lõigus) koos vastava loaga (nt lühimaa maandumised, järsud lähenemised, vähendatud nõutav maandumisdistants, kopterilennud avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta või sellisest kohast, kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud piirkonda asuva maandumiseks sobimatu ala kohal, kopterilennud tagatud ohutu hädamaandumise võimaluseta, lennud suurendatud kalletega, maksimumkaugus sobivast lennuväljast kahemootorilistel ETOPS-loata lennukitel, mitteäriliseks otstarbeks kasutatavad õhusõidukid).

EASA vorm 139 – versioon 9

▼**M15**

III liide

Erilubade loend

Mitteäriline lennutegevus

Erilennud

(teostatakse vastavalt loas sätestatud ning lennutegevuskäsiraamatus või piloodi käsiraamatus sisalduvatele tingimustele)

Loendi välja andnud asutus ([1]):		
Erilubade loend # ([2]): Lennuettevõtja nimi: Kuupäev ([3]): Allkiri:		
Õhusõiduki mudel ja registreerimistunnused ([4]):		
Erilendude (SPO) liigid, vajaduse korral: □ ([5])…		
Eriload ([6])	Spetsifikatsioon ([7])	Märkused
…		
…		
…		
…		

([1]) Märkida nimi ja kontaktandmed.
([2]) Märkida vastav number.
([3]) Erilubade väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.
([4]) Märkida CAST/ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777–232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: http://www.intlaviationstandards.org/
Registreerimistunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
([5]) Märkida erilennu liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam, tehnilised kontroll-lennud.
([6]) Sellesse veergu märkida lubatud toimingud, nt ohtlikud kaubad, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) Selles veerus loetleda iga loa või loaliigi kõige leebemad kriteeriumid, nt CAT II otsusekõrguse ja RVRi miinimumid.

EASA vorm 140, versioon 2

▼**M15**

IV liide

KÕRGE RISKITASEMEGA ÄRILISTE ERILENDUDE LUBA	
Loa välja andnud asutus: (1) Loa number: (2)	
Lennuettevõtja nimi: (3) Lennuettevõtja aadress: (4) Telefon: (5) Faks: E-post:	
Õhusõiduki mudel ja registreerimistunnused: (6)	
Lubatud erilennud: (7)	
Lennutegevuseks lubatud piirkond või käitamiskoht: (8)	
Eripiirangud: (9)	
Käesolevaga kinnitatakse, et … on lubatud teostada kõrge riskitasemega ärilisi erilende vastavalt käesolevale loale, asjaomase lennuettevõtja standardsete käitamisprotseduuridele, määruse (EL) 2018/1139 V lisale ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.	
Väljaandmise kuupäev (10):	Nimi ja allkiri (11): Ametinimetus:

(1) Pädeva asutuse nimi ja kontaktandmed.
(2) Lisada asjaomase loa number.
(3) Märkida lennuettevõtja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märge „Dba” (*Doing business as*).
(4) Lennuettevõtja peamise tegevuskoha aadress.
(5) Lennuettevõtja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Lisada e-posti aadress, kui see on olemas.
(6) Märkida CAST/ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777–232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: http://www.intlaviationstandards.org. Registreerimistunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.
(7) Märkida erilennu liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam, tehnilised kontroll-lennud.
(8) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geograafilised koordinaadid või lennuinfopiirkond või riigi- või piirkonnapiirid).
(9) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).
(10) Loa väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa).
(11) Pädeva asutuse esindaja nimi, amet ja allkiri. Lisaks võib loale panna ametliku templi.

EASA vorm 151, versioon 2;

———————

▼B

III LISA

NÕUDED ORGANISATSIOONIDELE

(ORO-OSA)

▼M29

ORO.GEN.005. Reguleerimisala

Käesoleva lisaga kehtestatakse nõuded järgmistes valdkondades tegutsevatele lennuettevõtjatele:

a) ärilise lennutranspordi lennud;

b) ärilised erilennud;

c) keerukate mootorõhusõidukite mitteärilised lennud;

d) keerukate mootorõhusõidukite mitteärilised erilennud;

e) uuendusliku õhuliikluse lennud.

▼B

GEN-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

1. JAOTIS

Üldist

ORO.GEN.105. Pädev asutus

Käesoleva lisa tähenduses on pädev asutus, mis teostab järelevalvet selliste käitajate üle, kes peavad olema sertifitseeritud ►M1 või kellel on deklareerimiskohustus ►M4 või kellele on välja antud erilendude luba ◄ ◄, ja kelle peamine tegevuskoht asub mõnes liikmesriigis, asjaomase liikmesriigi määratud asutus.

ORO.GEN.110. Käitaja kohustused

▼M4

a) Käitaja vastutab õhusõiduki käitamise eest vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale (vastavalt vajadusele), käesoleva lisa asjaomastele nõuetele ning oma lennuettevõtja sertifikaadile (AOC), erilendude (SPO) loale või deklaratsioonile.

▼B

b) Kõik lennud tuleb läbi viia vastavalt lennutegevuskäsiraamatu sätetele.

c) Käitaja peab kehtestama süsteemi, et teostada kontrolli temale väljaantud sertifikaadis ►M4 või erilendude loas ◄ ►M1 või deklaratsioonis ◄ sätestatud tingimuste alusel toimuva lennutegevuse üle, ja kõnealust süsteemi haldama.

d) Käitaja peab tagama, et tema õhusõidukite varustus ja meeskondade kvalifikatsioon oleksid kooskõlas asjaomase lennutegevuse piirkonna ja lennutegevuse liigi suhtes kohaldatavatele nõuetega.

e) Käitaja tagab, et kogu maapealsesse või lennutegevusse määratud või sinna otseselt kaasatud personal on nõuetekohaselt instrueeritud, näidanud oma suutlikkust täita konkreetseid tööülesandeid ja teadlik oma vastutusest ning tööülesannete rollist kogu käitamistegevuses tervikuna.

▼M5

f) Käitaja kehtestab iga õhusõidukitüübi ohutu käitamise protseduurid ja juhendid, mis hõlmavad maapealse personali ja meeskonnaliikmete kohustusi ja vastutust nii maa peal kui ka lennu ajal kõikide lennutegevuse liikide lõikes. Nende protseduuride ja juhenditega nõutakse meeskonnaliikmelt lennu kriitilistel etappidel vaid selliste toimingute sooritamist, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks käitamiseks. Lisatakse ka häirimatu kabiinitööajaga seotud protseduurid ja juhendid.

▼B

g) Käitaja tagab, et kõik töötajad on teadlikud sellest, et nad peavad täitma kõiki lendude toimumiskohaks olevates riikides kehtivaid seadusi, eeskirju ja protseduure, mis on seotud nende tööülesannete täitmisega.

▼M15

h) Käitaja võtab lennutegevuskäsiraamatu käitamisprotseduuridest kinnipidamise tagamiseks iga õhusõidukitüübi jaoks kasutusele kontroll-lehe, mida meeskonnaliikmed kasutavad õhusõiduki käitamiseks kõikidel lennuetappidel tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades. Kontroll-lehtede koostamisel ja kasutamisel juhindutakse inimteguriga seotud põhimõtetest ning võetakse arvesse tüübiprojekti omaniku uusimat asjakohast dokumentatsiooni.

▼B

i) Käitaja peab kehtestama lennuplaneerimisprotseduurid, millega tagatakse lennu ohutu teostamine, võtte arvesse õhusõiduki suutlikkust ja muid käitamispiiranguid ning kavandataval marsruudil ja asjaomastel lennuväljadel või käitamiskohtades eeldatavalt valitsevaid tingimusi. Need protseduurid kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.

▼M10

j) Käitaja kehtestab töötajatele asjaomase tehnilise juhendi nõudeid järgides ohtlikke kaupu käsitlevad koolitusprogrammid. Koolitusprogrammid on kooskõlas töötajate vastutuse ulatusega. ►C1 Koolitusprogrammid, mis on ette nähtud ärilise transpordi lendude käitajatele, sõltumata sellest, kas nad veavad ohtlikke kaupu või mitte, ja käitajatele, kes käitavad ORO.GEN.005 alapunktides b, c ja d osutatud muid kui ärilise transpordi lende ja kes veavad ohtlikke kaupu, peab läbi vaatama ja heaks kiitma pädev asutus. ◄

▼M14

k) Olenemata alapunktist j tagab käitaja, kes teostab ärilist lennutegevust allpool esitatud õhusõidukitega, et lennumeeskond on läbinud ohtlikke kaupu käsitleva asjakohase koolituse või saanud asjakohast teavet selle kohta, kuidas ära tunda reisijate poolt õhusõiduki pardale toodud või kaubana veetavaid deklareerimata ohtlikke kaupu:

1) ühemootorilised propellerlennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on kuni 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis ning mida käitatakse lennul, mille start ja maandumine on samal lennuväljal või samas käitamiskohas, päeva ajal visuaallennureeglite kohaselt (VFR);

2) muud kui keerukad ühemootorilised kopterid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis ning mida käitatakse lennul, mille start ja maandumine on samal lennuväljal või samas käitamiskohas, päeva ajal visuaallennureeglite kohaselt (VFR).

▼B

ORO.GEN.115. ►M4 Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) taotlemine ◄

a) Lennuettevõtja sertifikaadi taotlus või olemasoleva sertifikaadi muutmise taotlus esitatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavaid nõudeid.

b) Esmase sertifikaadi taotlejad peavad pädevale asutusele esitama dokumendid, milles kirjeldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega kehtestatud nõuete täitmise kavandatavaid meetodeid. Need dokumendid peavad sisaldama heakskiitu mitte nõudvate muudatuste haldamise ja pädevale asutusele teatavakstegemise protseduuri.

▼B

ORO.GEN.120. Nõuete täitmise meetodid

a) Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada lisaks ameti heakskiidetud nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele ka nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid.

b) Kui sertifitseerimiskohustusega käitaja soovib määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks kasutada ameti kehtestatud nõuete täitmise aktsepteeritud meetodist erinevat alternatiivset meetodit, peab ta enne selle rakendamist esitama pädevale asutusele nõuete täitmise alternatiivse meetodi üksikasjaliku kirjelduse. Kirjeldus peab sisaldama kõiki asjaomaste käsiraamatute ja protseduuride muudatusi ning rakenduseeskirjade täitmist tõendavat hinnangut.

Käitaja võib eespool nimetatud nõuete täitmise alternatiivseid meetodeid rakendada pärast pädeva asutuse eelnevat heakskiitu ning punkti ORO.GEN.120 alapunkti d kohase teate saamist.

▼M1

c) Tegevuse deklareerimise kohustusega käitaja peab pädevale asutusele esitama loetelu nõuete täitmise alternatiivsetest meetoditest, mida kasutatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks.

▼M4

d) Kui erilendude (SPO) loa kohustusega käitaja soovib kasutada alternatiivseid nõuete täitmise meetodeid, peab ta juhul, kui alternatiivsed meetodid mõjutavad loas sisalduvaid standardseid käitamisprotseduure, täitma alapunkti b nõudeid, ning deklareeritud organisatsiooni ja tegevuse puhul alapunkti c nõudeid.

▼B

ORO.GEN.125. ►M4 Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku sertifitseerimise tingimused ja õigused ◄

Sertifitseeritud käitaja peab järgima lennuettevõtja sertifikaadile lisatud käitamistingimustes kindlaksmääratud reguleerimisala ja õigusi.

ORO.GEN.130. ►M4 Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omanikuga seotud muudatused ◄

a) Mis tahes muudatus, mis mõjutab:

1) sertifikaadi reguleerimisala või käitaja käitamistingimusi või

2) punkti ORO.GEN.200 alapunkti a alapunktide 1 ja 2 kohase juhtimissüsteemi osi,

peab olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.

b) Käitaja peab heakskiidu taotlemiseks ja selle saamiseks esitama pädevale asutusele kõik muudatused, mis määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt tuleb eelnevalt heaks kiita. Taotlus tuleb esitada enne muudatuse tegemist, et pädeval asutusel oleks võimalik kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade jätkuvat järgimist ning vajaduse korral muuta käitaja sertifikaati ja sellele lisatud asjaomaseid sertifitseerimistingimusi.

Käitaja peab pädevale asutusele esitama kõik asjakohased dokumendid.

▼B

Muudatused tehakse alles pärast seda, kui pädev asutus on andnud punkti ARO.GEN.330 kohase ametliku heakskiidu.

Muudatuste tegemise ajal peab käitaja vajaduse korral tegutsema pädeva asutuse poolt ette nähtud tingimustel.

c) Kõiki muudatusi, mis ei nõua eelnevat heakskiitu, hallatakse ja tehakse pädevale asutusele teatavaks, järgides pädeva asutuse poolt punkti ARO.GEN.310 alapunkti c kohaselt kinnitatud protseduuri.

ORO.GEN.135. ►M4 Lennuettevõtja sertifikaadi kehtivuse kestus ◄

▼M15

a) Lennuettevõtja sertifikaat kehtib juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) käitaja vastab jätkuvalt määruse (EL) 2018/1139 ja selle määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuetele, võttes arvesse käesoleva lisa punkti ORO.GEN.150 kohaseid puuduste menetlemist käsitlevaid sätteid;

2) pädevale asutusele on tagatud käesoleva lisa punktis ORO.GEN.140 kindlaksmääratud juurdepääs käitajale, et kontrollida tema jätkuvat vastavust määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ning rakendusaktide nõuetele;

3) sertifikaadist ei ole loobutud ja seda ei ole kehtetuks tunnistatud.

▼B

b) Kui sertifikaat tühistatakse või sellest loobutakse, tagastatakse sertifikaat viivitamata pädevale asutusele.

ORO.GEN.140. Juurdepääs

▼M15

a) Selleks et kontrollida määruse (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ning rakendusaktides sätestatud asjakohaste nõuete järgimist, tagab käitaja igal ajal juurdepääsu kõikidele rajatistele, õhusõidukitele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, protseduuridele või mis tahes muudele tema sertifitseeritava, erilendude loa kohase või deklareeritava tegevusega (sealhulgas allhangetega) seotud materjalidele, sellistele isikutele, keda on selleks volitanud:

1) käesoleva määruse III lisa punktis ORO.GEN.105 kindlaks määratud pädev asutus;

2) punkti ARO.GEN.300 alapunkti d, punkti ARO.GEN.300 alapunkti e või käesoleva määruse II lisa RAMP-alajao sätete kohaselt tegutsev asutus.

▼M29

b) Alapunktis a osutatud juurdepääs õhusõidukile hõlmab:

i) lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude puhul võimalust siseneda õhusõidukisse ja lennu ajal seal viibida, kui õhusõiduki komandör ei otsusta ohutuse huvides punkti CAT.GEN.MPA.135 kohaselt kabiini kohta teisiti;

ii) VCAdega tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude puhul võimalust siseneda õhusõidukisse ja lennu ajal seal viibida, kui õhusõiduki kapten ei otsusta ohutuse huvides punkti IAM.GEN.MVCA.135 kohaselt teisiti.

▼B

ORO.GEN.150. Puudused

Puuduste kohta teate saamisel teeb käitaja järgmist:

a) teeb kindlaks nõuete rikkumise algpõhjuse;

▼B

b) töötab välja parandusmeetmete kava ning

c) tõendab parandusmeetmete kava rakendamist pädevale asutusele vastuvõetaval viisil punkti ARA.GEN.350 alapunktis d sätestatud asutusega kokkulepitud aja jooksul.

ORO.GEN.155. Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja rakendab:

a) kõiki pädeva asutuse poolt punkti ARO.GEN.135 alapunkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ning

b) ameti väljastatud mis tahes asjaomast kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkust käsitlevaid ettekirjutusi.

ORO.GEN.160. Vahejuhtumitest teatamine

▼M15

a) Käitaja teatab pädevale asutusele ja vajaduse korral teistele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja vahejuhtumitest, nagu need on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 ([1]) ja määruses (EL) nr 376/2014.

▼M2

b) Ilma et see mõjutaks alapunkti a kohaldamist, teatab käitaja pädevale asutusele ja õhusõiduki projekteerimise eest vastutavale organisatsioonile igast intsidendist, rikkest, tehnilisest defektist, lubatud tehniliste piiride ületamisest või vahejuhtumist, mis võib osutada määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete ebatäpsusele, ebatäielikkusele või mitmetimõistetavusele, ning muudest eeskirjadevastastest asjaoludest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõiduki ohutut käitamist, kuid mis ei põhjustanud õnnetust või tõsist intsidenti.

▼M15

c) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ja määruse (EL) nr 376/2014 kohaldamist, edastatakse alapunktides a ja b nimetatud teated pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil ning need peavad sisaldama kõiki käitajale vastava seisundi kohta teada olevaid andmeid.

▼B

d) Teade edastatakse võimalikult kiiresti, kuid igal juhul 72 tunni jooksul pärast seda, kui käitaja on kindlaks teinud olukorra, mille kohta teade saadetakse, v.a juhul, kui erakorralised asjaolud seda takistavad.

e) Vajaduse korral koostab käitaja järelmeetmete aruande, et täpsemalt kirjeldada tulevikus selliste vahejuhtumite vältimiseks kavandatavaid meetmeid, niipea kui need meetmed on kindlaks määratud. Aruanne koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.

2. JAOTIS

Juhtimine

ORO.GEN.200. Juhtimissüsteem

a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab järgmist:

1) selgelt kindlaksmääratud vastutuspiire ja vastutavaid isikuid kogu organisatsioonis, sealhulgas tegevjuhi otsest ohutusalast vastutust;

2) käitaja üldiste ohutusalaste ideede ja põhimõtete kirjeldust, mida nimetatakse ohutuspoliitikaks;

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

▼B

3) käitaja tegevusega kaasnevate lennuohutust mõjutavate ohtude kindlakstegemist, neile hinnangu andmist ning kõnealuste ohtudega seotud riskide juhtimist, sealhulgas riskide vähendamise meetmete võtmist ja nende tulemuslikkuse kontrolli;

4) tööülesannete täitmiseks vajalike koolituste korraldamist töötajate hulgas ning nende pädevuse tagamist;

5) kõikide juhtimissüsteemi põhiprotsesside dokumentatsiooni, sealhulgas töötajatele nende vastutusalade teadvustamise korda ning kõnealuse dokumentatsiooni muutmise protseduuri;

6) toimingut, mille abil jälgitakse käitaja vastavust asjaomastele nõuetele. Vastavuse jälgimine hõlmab süsteemi, millega tegevjuhile antakse puuduste kohta tagasisidet, et tagada vajaduse korral tulemuslike parandusmeetmete võtmine ning

7) käesoleva lisa ja muude kohaldatavate lisade asjaomaste alajagudega ette nähtud täiendavaid nõudeid.

b) Juhtimissüsteem peab olemas kooskõlas käitaja suurusega ning tema toimingute laadi ja keerukusega, võttes arvesse asjaomaste toimingutega kaasnevaid ohte ja nendega seotud riske.

▼M4

ORO.GEN.205. Allhanketoimingud

▼M15

a) Juhul kui käitaja oma tegevuse käigus tellib allhankena või ostab mis tahes teenuseid või tooteid, peab ta tagama, et täidetud oleksid kõik alljärgnevad tingimused:

1) allhankena tellitud või ostetud teenused või tooted vastavad kohaldatavatele nõuetele;

2) käitaja juhtimissüsteemis on arvesse võetud allhankena tellitud või ostetud teenuste või toodetega seotud lennuohutust mõjutavaid ohte.

▼M4

b) Kui sertifitseeritud käitaja või erilendude (SPO) luba omav käitaja tellib osa oma toimingutest allhankena organisatsioonilt, mis ise ei ole selleks tegevuseks käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud ega oma erilendude (SPO) luba, peab allhankijast organisatsioon töötama käitaja heakskiidu alusel. Allhanget telliv organisatsioon peab tagama pädeva asutuse juurdepääsu allhankijast organisatsioonile, et see saaks kontrollida kohaldatavate nõuete jätkuvat järgimist.

▼B

ORO.GEN.210. Personalinõuded

a) Käitaja määrab tegevjuhi, kelle ülesanne on tagada, et kõikide toimingute rahastamine ja teostamine oleks kooskõlas kohaldatavate nõuetega. Tegevjuht vastutab tulemusliku juhtimissüsteemi kehtestamise ja haldamise eest.

b) Käitaja määrab isiku või isikute rühma, kes vastutab selle eest, et käitaja tegutseb jätkuvalt kooskõlas kohaldatavate nõuetega. See isik või isikute rühm allub otse tegevjuhile.

c) Käitajal peab olema kavandatavateks ülesanneteks ja kohaldatavatele nõuetele vastavateks toiminguteks piisav hulk kvalifitseeritud töötajaid.

d) Käitaja peab alapunkti c nõuete järgimise tõendamiseks säilitama vajalikke andmeid kogemuste, kvalifikatsiooni ja koolituste kohta.

e) Käitaja peab tagama, et kõik töötajad oleksid teadlikud oma tööülesannete täitmisega seotud eeskirjadest ja protseduuridest.

▼B

ORO.GEN.215. Nõuded vahenditele

Käitajal peavad olema piisavad vahendid kõikide kavandatavate ülesannete ja toimingute täitmiseks ja juhtimiseks kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

ORO.GEN.220. Andmete säilitamine

a) Käitaja võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab nõuetekohaselt talletada ja usaldusväärselt jälgida kõiki tehtavaid toiminguid ning hõlmab eelkõige kõiki punkti ORO.GEN.200 kohaseid elemente.

b) Andmete vorming määratakse kindlaks käitaja protseduurides.

c) Andmeid säilitatakse viisil, mis tagab nende kaitse kahjustuste, muutmise ja varguse eest.

▼M15

3. JAOTIS

Täiendavad organisatsioonilised nõuded

▼M29

ORO.GEN.310. Lennuettevõtja sertifikaadis loetletud lennukite või kopterite kasutamine mitteäriliste lendude ja erilendude puhul

a) Käitaja lennuettevõtja sertifikaadis loetletud lennuk või kopter võivad jääda lennuettevõtja sertifikaadile, kui nende käitamine toimub mõnes järgmises olukorras:

1) lennuettevõtja sertifikaadi omanik kasutab asjaomaseid õhusõidukeid erilendudeks vastavalt VIII lisa (SPO-osa) nõuetele;

2) muud käitajad kasutavad asjaomaseid õhusõidukeid mootorõhusõidukitega tehtavateks mitteärilisteks lendudeks või erilendudeks vastavalt VI lisa (NCC-osa), VII lisa (NCO-osa) või VIII lisa (SPO-osa) nõuetele, kui asjaomaseid õhusõidukeid kasutatakse kuni 30 päeva pikkuse pideva ajavahemiku jooksul.

b) Kui lennukit või kopterit kasutatakse vastavalt alapunkti a alapunktile 2, kehtestavad lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes lennuki või kopteri käitamiseks andis, ja asjaomast lennukit või kopterit kasutav käitaja menetluse,

1) milles iga lennu puhul määratakse selgelt kindlaks, kumb käitaja vastutab asjaomase lennu käituskontrolli eest, ja milles kirjeldatakse, kuidas toimub käituskontrolli üleandmine asjaomaste lennuettevõtjate vahel;

2) milles kirjeldatakse menetlust, mida kohaldatakse lennuki või kopteri tagastamisel lennuettevõtja sertifikaadi omanikule.

See menetlus lisatakse iga käitaja tegevuskäsiraamatule või lepingule, mille on sõlminud ühelt poolt lennuettevõtja sertifikaadi omanik ja teiselt poolt käitaja, kes kasutab lennukit või kopterit vastavalt alapunkti a alapunktile 2. Lennuettevõtja sertifikaadi omanik kehtestab selle lepingu vormi. Nende lepingute suhtes kohaldatakse punkti ORO.GEN.220.

Lennuettevõtja sertifikaadi omanik ja õhusõiduki käitaja, kes kasutab lennukit või kopterit vastavalt alapunkti a alapunktile 2, tagavad, et asjaomaseid töötajaid teavitatakse lepingute säilitamise menetlusest.

c) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik esitab alapunktis b osutatud menetluse kirjelduse eelneva heakskiidu saamiseks pädevale asutusele. Lennuettevõtja sertifikaadi omanik lepib pädeva asutusega kokku, milliste vahenditega ja kui sageli ta edastab punkti ORO.GEN.130 alapunkti c kohase käituskontrolli üleandmist käsitlevat teavet.

d) Alapunkti a kohaselt kasutatava lennuki või kopteri jätkuvat lennukõlblikkust korraldab organisatsioon, kes vastutab asjaomasele lennuettevõtja sertifikaadile kantud lennukite või kopterite jätkuva lennukõlblikkuse eest vastavalt määrusele (EL) nr 1321/2014.

▼M29

e) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes annab lennuki või kopteri vastavalt alapunktile a teisele käitajale kasutamiseks, peab tegema järgmist:

1) märkima oma tegevuskäsiraamatusse teisele käitajale kasutamiseks antud lennuki või kopteri registreerimistunnused ja selle lennukiga või kopteriga tehtavate lendude liigi;

2) olema pidevalt informeeritud igast käitajast, kes omab mis tahes ajahetkel kontrolli asjaomase lennuki või kopteri käitamise üle, seni, kuni kõnealune lennuk või kopter tagastatakse lennuettevõtja sertifikaadi omanikule, ja säilitama asjaomast teavet;

3) tagama, et tema ohutegurite kindlakstegemise, riski hindamise ja selle vähendamise meetmete puhul on võetud arvesse kõiki kõnealuste lennukite või kopteritega tehtavaid lende.

f) VI lisa (NCC-osa) ja VIII lisa (SPO-osa) kohaste lendude puhul peab lennukit või kopterit alapunkti a alusel kasutav käitaja tagama, et täidetud on kõik järgmised tingimused:

1) kõik tema käituskontrolli all toimuvad lennud kantakse lennuki või kopteri tehnilise päeviku süsteemi;

2) lennuki või kopteri süsteeme ega konfiguratsiooni ei muudeta;

3) alapunktis d osutatud organisatsiooni teavitatakse kõikidest defektidest või tehnilistest riketest, mis ilmnevad ajal, mil lennuk või kopter on asjaomase käitaja käituskontrolli all;

4) lennuettevõtja sertifikaadi omanik saab koopia kõikidest ettekannetest lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta seoses lendudega, mis on tehtud asjaomase lennuki või kopteriga vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 ja komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2015/1018 ([1]).

▼B

AOC-ALAJAGU

LENNUETTEVÕTJA SERTIFITSEERIMINE

▼M29

ORO.AOC.100. Lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine

a) Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 ([2]) kohaldamist, peab käitaja enne ärilise lennutranspordi alustamist lennuki või kopteriga või uuendusliku õhuliikluse lendude alustamist VCAga taotlema ja saama lennuettevõtja sertifikaadi, mille annab välja pädev asutus.

b) Käitaja esitab pädevale asutusele järgmised andmed:

1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;

2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus, sealhulgas käitatavate õhusõidukite tüüp/tüübid ning arv;

3) juhtimissüsteemi, sealhulgas organisatsiooni struktuuri kirjeldus;

4) vastutava juhi nimi;

5) nende isikute nimed, kelle määramist nõutakse punkti ORO.AOC.135 alapunktiga a, ning nende kvalifikatsioon ja kogemused;

([1]) Komisjoni 29. juuni 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1018, millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada (ELT L 163, 30.6.2015, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

▼M29

6) punkti ORO.MLR.100 kohase tegevuskäsiraamatu koopia;

7) kinnitus selle kohta, et taotleja on kontrollinud kõiki pädevale asutusele esitatud dokumente ja et need on kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

c) Taotleja peab pädevale asutusele tõendama, et:

1) ärilise lennutranspordi lennud lennukite ja kopteritega vastavad määruse (EL) 2018/1139 V lisas, käesoleva määruse III lisas (ORO-osa), IV lisas (CAT-osa) ja V lisas (SPA-osa) ning määruse (EL) 2015/640 I lisas (osa 26) sätestatud olulistele nõuetele ([1]);

1a) uuendusliku õhuliikluse lennud VCAga vastavad määruse (EL) 2018/1139 V lisas, käesoleva määruse III lisas (ORO-osa), V lisas (SPA-osa) ja IX lisas (IAM-osa) ning määruse (EL) 2015/640 I lisas (osa 26) sätestatud olulistele nõuetele;

2) kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on määruse (EL) nr 748/2012 kohane lennukõlblikkussertifikaat või need on võetud kuivrendile vastavalt punkti ORO.AOC.110 alapunktile d ja

3) taotleja organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud.

▼B

ORO.AOC.105. Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimused ja õigused

Käitaja õigused, sealhulgas V lisa (SPA-osa) kohaselt antud õigused, sätestatakse sertifikaadi käitamistingimustes.

ORO.AOC.110. Rendileping

Mis tahes rendilevõtmine

a) Ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 1008/2008 sätteid, peab pädev asutus eelnevalt kinnitama kõik käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud lennuettevõtja kasutatavate õhusõidukite rendilepingud.

▼M7

b) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja ei või võtta rendile käitajalt, kes on kantud nende käitajate nimekirja, kelle suhtes kohaldatakse käitamispiiranguid, õhusõidukit, mis on registreeritud riigis, mille järelevalve all olevate kõikide käitajate suhtes kohaldatakse tegevuskeeldu, ega õhusõidukit käitajalt, kelle suhtes kohaldatakse tegevuskeeldu vastavalt määrusele (EÜ) nr 2111/2005.

▼M15

Märgrendile võtmine

c) Kolmanda riigi käitaja õhusõiduki märgrendile võtmiseks kinnituse taotleja peab pädevale asutusele tõendama kõike alljärgnevat:

1) kolmanda riigi käitajal on kehtiv lennuettevõtja sertifikaat, mis on välja antud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisale;

2) asjaomase kolmanda riigi käitaja kohaldatavad lennukõlblikkuse ja lennutegevusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EL) nr 1321/2014 ja käesolevas määruses sätestatud kohaldatavate nõuetega;

3) õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat, mis on välja antud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 8. lisale.

([1]) Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 (ELT L 106, 24.4.2015, lk 18; ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

▼M7

Kuivrendile võtmine

d) Kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki kuivrendile võtmiseks kinnituse taotleja peab pädevale asutusele tõendama järgmist:

1) kindlaks on tehtud selline lennutegevusega seotud vajadus, mida ELis registreeritud õhusõiduki rentimise abil ei ole võimalik rahuldada;

2) kuivrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevast 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul;

3) tagatakse määruses (EL) nr 1321/2014 sätestatud asjakohaste nõuete järgimine ning

4) õhusõiduk on varustatud kooskõlas lennutegevust käsitlevate ELi eeskirjadega.

▼B

Kuivrendile andmine

e) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja, kes kavatseb mõne oma õhusõiduki kuivrendile anda, peab selleks taotlema pädevalt asutuselt eelneva kinnituse. Taotlusele lisatakse kavandatava rendilepingu koopiad või renditingimuste, välja arvatud rahaliste tingimuste kirjeldus ning kõik muud asjaomased dokumendid.

Märgrendile andmine

f) Enne õhusõiduki märgrendile andmist teatab käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja sellest pädevale asutusele.

ORO.AOC.115. Koodijagamiskokkulepped

a) Ilma et see mõjutaks ELi poolt kolmandate riikide käitajate ja õhusõidukite suhtes kehtestatud ohutusnõudeid, võib käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja sõlmida kolmanda riigi käitajaga koodijagamislepinguid pärast järgmiste tingimuste täitmist:

1) ta on kontrollinud, kas asjaomane kolmanda riigi käitaja vastab kohaldatavatele ICAO standarditele, ning

2) ta on esitanud pädevale asutusele kirjaliku teabe, mis võimaldab asjaomasel pädeval asutusel järgida punkti ARO.OPS.105 nõudeid.

b) Käitaja jälgib koodijagamislepingu rakendamise käigus, kas asjaomane kolmanda riigi käitaja tegutseb jätkuvalt kooskõlas ICAO standarditega ja hindab korrapäraselt ICAO standardite järgimist asjaomase kolmanda riigi käitaja poolt.

c) Käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud käitaja ei müü ega väljasta pileteid kolmanda riigi käitaja käitatavale lennule, kui asjaomase kolmanda riigi käitaja suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 2111/2005 alusel tegevuskeeldu või kui asjaomane kolmanda riigi käitaja ei suuda järgida kohaldatavaid ICAO standardeid.

ORO.AOC.120. Load salongipersonali koolituse korraldamiseks ja salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks

a) Kui käitaja kavatseb korraldada ►M4 määruse (EL) nr 1178/2011 ◄ V lisa (CC-osa) kohase koolituskursuse, peab ta taotlema selleks pädeva asutuse luba ja vastava loa ka saama. Loa saamiseks peab taotleja tõendama, et koolituskursuse korraldus ja sisu vastab eespool nimetatud lisa punktides CC.TRA.215 ja CC.TRA.220 sätestatud nõuetele, ning esitama pädevale asutusele järgmised andmed:

1) kavandatav tegevuse alustamise aeg;

2) asjaomaste koolitusteemadega seotud koolitajate isikuandmed ja kvalifikatsioon;

▼B

3) peamiste koolituskohtade nimi/nimed ja aadress/aadressid, kus koolitust läbi viiakse;

4) kavandatavate koolitusvahendite ja -meetodite, juhendite ning jäljendusvahendite kirjeldus ja

5) koolituskursuse kava ning sellega seotud programmid.

b) Kui liikmesriik otsustab kooskõlas ►M4 määruse (EL) nr 1178/2011 ◄ VI lisa (ARA-osa) punktiga ARA.CC.200, et käitajale võib anda loa salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks, peab taotleja lisaks alapunktis a sätestatud nõuete täitmisele tegema järgmist:

1) tõendama pädevale asutusele, et:

i) organisatsioon on võimeline asjaomast ülesannet täitma ja selle täitmise eest vastutama;

ii) eksameid korraldavad töötajad on nõuetekohase kvalifikatsiooniga ja neil puudub huvide konflikt, ning

2) esitama protseduurid ja kindlaksmääratud tingimused järgmiste toimingute kohta:

i) punkti CC.TRA.220 kohaselt nõutava eksami korraldamine;

ii) salongitöötaja tunnistuste väljaandmine ning

iii) pädeva asutuse varustamine asjaomase organisatsiooni väljaantud salongitöötaja tunnistusi ja nende omanikke käsitleva teabe ja dokumentidega, et asjaomane pädev asutus saaks säilitada andmeid, teostada järelevalvet ja võtta täitemeetmeid.

c) Alapunktides a ja b osutatud load lisatakse käitamistingimustesse.

▼M29

ORO.AOC.125. Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku lennuettevõtja sertifikaadis loetletud lennukite või kopterite mitteärilised lennud

a) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib kooskõlas VI lisaga (NCC-osa) või VII lisaga (NCO-osa) käitada mitteärilisi lende lennukite või kopteritega, mis on loetletud tema lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes või tegevuskäsiraamatus, tingimusel et lennuettevõtja sertifikaadi omanik on tegevuskäsiraamatus esitanud selliste lendude üksikasjaliku kirjelduse, milles muu hulgas:

1) määratakse kindlaks kohaldatavad nõuded;

2) kirjeldatakse ärilise lennutranspordi lendude ja mitteäriliste lendude käitamisprotseduuride erinevusi;

3) kirjeldatakse vahendeid, millega tagatakse, et kõik käitamisega tegelevad töötajad on põhjalikult tutvunud kõikide käitamisprotseduuridega.

b) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik peab tegema järgmist:

1) tehniliste kontroll-lendude tegemisel keerukate mootorõhusõidukitega järgima VIII lisa (SPO-osa) nõudeid;

2) tehniliste kontroll-lendude käitamisel muude õhusõidukitega kui keerukad mootorõhusõidukid järgima VII lisa (NCO-osa) nõudeid.

c) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes käitab alapunktides a ja b osutatud lende, ei ole kohustatud esitama käesoleva lisa kohast deklaratsiooni.

▼M29

d) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik määrab lennuga seotud dokumentides (operatsiooniline lennuplaan, lastileht ja muud asjassepuutuvad dokumendid) kindlaks lennu liigi, mis on märgitud tegevuskäsiraamatus.

▼M7

ORO.AOC.130. Lennuandmete seire – lennukid

a) Käitaja võtab selliste lennukite jaoks, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, kasutusele juhtimissüsteemi integreeritud lennuandmete seire programmi ja haldab seda.

b) Lennuandmete seire programm ei ole karistava eesmärgiga ja see peab sisaldama piisavalt andmeallikate kaitsevahendeid.

▼B

ORO.AOC.135. Personalinõuded

▼M15

a) Käitaja määrab vastavalt punkti ORO.GEN.210 alapunktile b isikud, kes vastutavad järgmiste valdkondade juhtimise ja järelevalve eest:

1) lennutegevus;

2) salongimeeskonna liikmete koolitamine;

3) maapealne teenindus;

4) määruse (EL) nr 1321/2014 kohane jätkuv lennukõlblikkus või kõnealuse määruse kohaselt jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks sõlmitud leping (vastavalt vajadusele).

▼B

b) *Töötajate piisavus ja nende pädevus*

1) Käitajal peab olema kavandatavaks maapealseks ja lennutegevuseks piisav hulk töötajaid.

2) Kõik maapealseks ja lennutegevuseks määratud või sellega otseselt seotud töötajad peavad vastama järgmistele nõuetele:

i) nad peavad olema läbinud vastava koolituse;

ii) tõendama oma suutlikkust täita neile määratud ülesandeid ning

iii) olema teadlikud oma kohustustest ning oma tööülesannete rollist kogu käitamistegevuses tervikuna.

c) *Töötajate järelevalve*

1) Käitaja määrab töötajate üle järelevalve teostamiseks piisava arvu isikuid, võttes arvesse käitaja organisatsiooni struktuuri ning töötajate arvu.

2) Selleks et järelevalve teostajad saaksid oma kohustusi täita, tuleb kindlaks määrata nende tööülesanded ja ning teha muud vajalikud korraldused.

3) Meeskonnaliikmete ja lennutegevuses osalevate töötajate järelevalvet peavad teostama isikud, kellel on piisavalt kogemusi ja oskusi, et tagada lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud standardite järgimine.

ORO.AOC.140. Nõuded vahenditele

Vastavalt punktile ORO.GEN.215 peab käitaja tegema järgmist:

a) kasutama asjakohaseid maapealse teeninduse rajatisi ja seadmeid, et tagada oma lendude ohutu teenindamine;

b) omama käitamise põhibaasis lennutegevuse piirkonnale ja liigile vastavaid lennutegevust toetavaid rajatisi ja seadmeid ning

▼B

c) tagama, et kõikides lennutegevuse baasides oleks piisavalt tööruumi sellistele töötajatele, kelle tegevus võib mõjutada lennutegevuse ohutust. Arvesse tuleb võtta maapealsete töötajate, lennutegevuse juhtimise ning põhidokumentide hoidmise ja kättesaadavaks tegemisega tegelevate töötajate ning meeskondade lennu planeerimisega seotud vajadusi.

ORO.AOC.150. Nõuded dokumentatsioonile

a) Käitaja korraldab käsiraamatute ja muu vajaliku dokumentatsiooni koostamise ning neisse muudatuste tegemise.

b) Käitaja peab olema suuteline viivitamata jagama käitamisjuhendeid ja muud teavet.

▼M1

DEC-ALAJAGU

DEKLARATSIOON

ORO.DEC.100. Deklaratsioon

▼M4

Käitaja, kes tegeleb keerukate mootorõhusõidukite mitteärilise käitamise või mitteäriliste erilendude käitamisega, ning äriliste erilendude käitaja peavad tegema järgmist:

▼M1

a) esitama enne tegevuse alustamist pädevale asutusele kogu asjassepuutuva teabe käesoleva lisa I liites esitatud vormil;

b) teatama pädevale asutusele, missuguseid alternatiivmeetodeid ta on kasutanud nõuete täitmiseks;

c) säilitama vastavuse kohaldatavatele nõuetele ja deklaratsioonis esitatud teabele;

d) teatama pädevale asutusele viivitamata kõikidest deklaratsiooni muudatustest või nõuete täitmiseks kasutatavate meetodite muudatustest, esitades muudetud deklaratsiooni käesoleva lisa I liites esitatud vormil, ning

e) teatama pädevale asutusele oma tegevuse lõpetamisest.

▼M4

SPO-ALAJAGU

ÄRILISED ERILENNUD

ORO.SPO.100. Äriliste erilendude käitajate suhtes kehtivad üldnõuded

a) Äriliste erilendude käitaja peab lisaks punktis ORO.DEC.100 sätestatud nõuetele vastama ka punktides ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 ja ORO.AOC.150 sätestatud nõuetele.

b) Õhusõidukil peab olema määruse (EL) nr 748/2012 kohane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) või õhusõiduk peab olema renditud alapunkti c kohaselt.

▼M15

c) Äriliste erilendude käitaja peab saama pädevalt asutuselt eelneva heakskiidu ja täitma järgmisi nõudeid:

1) kui õhusõiduk võetakse märgrendile kolmanda riigi käitajalt:

i) asjaomase kolmanda riigi käitaja kohaldatavad lennukõlblikkuse ja lennutegevusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EL) nr 1321/2014 ([1]) ja käesolevas määruses sätestatud kohaldatavate nõuetega;

([1]) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

▼M15

ii) kolmanda riigi käitaja õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat, mis on välja antud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 8. lisale;

iii) märgrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevast 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul;

2) kui õhusõiduk võetakse kuivrendile kolmanda riigi käitajalt:

i) kindlaks on tehtud operatiivne vajadus, mida ei saa rahuldada liidus registreeritud õhusõidukit rentides;

ii) kuivrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevast 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul;

iii) asjaomase kolmanda riigi õhusõiduki suhtes kohaldatavad jätkuva lennukõlblikkusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EL) nr 1321/2014 sätestatud kohaldatavate nõuetega;

iv) õhusõidukil on VIII lisa (SPO-osa) kohane varustus.

▼M4

ORO.SPO.110. Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa väljaandmine

a) Äriliste erilendude käitaja peab taotlema ja saama pädevalt asutuselt erilendude loa enne, kui ta alustab järgmisi kõrge riskitasemega ärilisi erilende:

1) lennud, mis toimuvad piirkonnas, kus õhusõiduk võib hädaolukorda sattudes ohustada maapinnal asuvaid kolmandaid isikuid, või

2) lennud, mille puhul selle toimumise piirkonna pädev asutus on kindlaks määranud, et lennu konkreetse olemuse ja kohaliku keskkonna tõttu kujutavad need suurt ohtu eelkõige maapinnal asuvatele kolmandatele isikutele.

b) Käitaja peab esitama pädevale asutusele järgmise teabe:

1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;

2) juhtimissüsteemi, sealhulgas organisatsiooni struktuuri kirjeldus;

3) kavandatava lennutegevuse kirjeldus, sealhulgas käitatavate õhusõidukite tüüp/tüübid ning arv;

4) riskianalüüsi dokumendid ja punkti SPO.OP.230 nõuetele vastavad asjakohased standardsed käitamisprotseduurid;

5) kinnitus selle kohta, et käitaja on kontrollinud kõiki pädevale asutusele esitatud dokumente ning et need on kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

c) Äriliste erilendude loa taotlus või olemasoleva loa muutmise taotlus tuleb esitada pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavaid nõudeid.

ORO.SPO.115. Muudatused

a) Pädev asutus peab eelnevalt heaks kiitma kõik muudatused, mis mõjutavad loa reguleerimisala või loal märgitud lende. Esialgse riskihindamisega hõlmamata muudatuste korral tuleb pädevale asutusele esitada muudetud riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid.

▼M4

b) Muudatuse heakskiitmise taotlus tuleb esitada enne muudatuse tegemist, et pädeval asutusel oleks võimalik kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade jätkuvat järgimist ning vajaduse korral muuta luba. Käitaja peab pädevale asutusele esitama kõik asjakohased dokumendid.

c) Muudatused tehakse alles pärast seda, kui pädev asutus on andnud punkti ARO.OPS.150 kohase ametliku heakskiidu.

d) Muudatuste tegemise ajal peab käitaja vajaduse korral tegutsema pädeva asutuse poolt ette nähtud tingimustel.

ORO.SPO.120. Kehtivuse kestus

a) Erilendude loa omanik peab järgima loas kindlaksmääratud reguleerimisala ja õigusi.

b) Käitajale väljaantud luba kehtib järgmistel tingimustel:

1) käitaja täidab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaseid nõudeid, võttes arvesse punkti ORO.GEN.150 kohaseid puuduste menetlemise sätteid;

2) pädevale asutusele on tagatud punkti ORO.GEN.140 kohane juurdepääs käitajale, et kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuetele jätkuvat järgimist, ning

3) loast ei ole loobutud ja seda ei ole kehtetuks tunnistatud.

c) Kui luba tunnistatakse kehtetuks või sellest loobutakse, tagastatakse see viivitamata pädevale asutusele.

▼B

MLR-ALAJAGU

KÄSIRAAMATUD, PÄEVIKUD JA DOKUMENDID

ORO.MLR.100. Lennutegevuskäsiraamat – üldist

a) Käitaja peab koostama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.b sätestatud lennutegevuskäsiraamatu (OM).

▼M29

b) Tegevuskäsiraamatu sisu peab vajaduse korral käsitlema käesolevas lisas, IV lisas (CAT-osa), V lisas (SPA-osa), VI lisas (NCC-osa), VIII lisas (SPO-osa) ja IX lisas (IAM-osa) sätestatud nõudeid ega tohi olla vastuolus käitamistingimustega, mis on esitatud lennuettevõtja sertifikaadis (AOC), erilendude loas või deklaratsioonis ja erilubade loendis (vajaduse korral).

▼B

c) Lennutegevuskäsiraamatu (OM) võib välja anda mitmes osas.

d) Kõikidele lennutegevuses osalevatele töötajatele peab olema tagatud hõlbus juurdepääs nende tööülesandeid käsitlevatele lennutegevuskäsiraamatu osadele.

e) Lennutegevuskäsiraamatut (OM) ajakohastatakse. Kõiki töötajaid teavitatakse nende tööülesannetega seotud muudatustest.

f) Igale meeskonnaliikmele antakse isiklik eksemplar tema tööülesandeid käsitlevast lennutegevuskäsiraamatu (OM) osast. Lennutegevuskäsiraamatu (OM) või selle asjaomaste osade omanikud vastutavad oma eksemplari ajakohastamise eest käitaja tehtavate muudatuste ja täiendustega.

▼B

g) Lennuettevõtja sertifikaadi omanikud peavad tegema järgmist:

1) punkti ORO.GEN.115 alapunkti b ja punkti ORO.GEN.130 alapunkti c kohaselt teatamiskohustusega hõlmatud muudatuste puhul saatma kavandatavad muudatused enne nende jõustumiskuupäeva pädevale asutusele ning

2) punkti ORO.GEN.130 kohaselt eelnevat heakskiitu vajavate punktidega seotud protseduuride muutmise puhul saama enne muudatuste jõustumist asjakohase heakskiidu.

▼M4

g1) Loas märgitud standardsete käitamisprotseduuride muutmise korral peab erilendude loa omanik saama enne muudatuse jõustumist pädevalt asutuselt eelneva heakskiidu.

▼B

h) Olenemata ►M4 alapunktidest g ja g1 ◄ võib juhul, kui muudatusi või täiendusi on ohutuse huvides vaja teha viivitamata, kõnealused muudatused või täiendused viivitamata avaldada ja neid rakendada, tingimusel et nõutava heakskiidu saamiseks on taotlus esitatud.

i) Käitaja teeb lennutegevuskäsiraamatusse kõik pädeva asutuse nõutud muudatused ja täiendused.

j) Käitaja tagab kinnitatud dokumentidest ja nende muudatustest pärineva teabe korrektse esitamise lennutegevuskäsiraamatus (OM). See nõue ei takista käitajal lennutegevuskäsiraamatus (OM) rangemate andmete ja protseduuride kasutamist.

k) Käitaja peab tagama, et kõik käitamisega seotud töötajad saavad aru keelest, milles on kirjutatud nende tööülesandeid ja kohustusi käsitlevad lennutegevuskäsiraamatu (OM) osad. Lennutegevuskäsiraamatu (OM) sisu esitatakse lihtsalt kasutatavas ja inimtegurit arvestavas vormis.

▼M29

ORO.MLR.101. Tegevuskäsiraamatu struktuur ärilise lennutranspordi ja uuendusliku õhuliikluse lendude korral

Tegevuskäsiraamatu põhistruktuur on järgmine, välja arvatud juhul, kui tegemist on päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvate lendudega, mida tehakse ühemootorilise propellerlennukitega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis, või ühemootoriliste mittekeerukate kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on kuni viis, ning mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal või samas käitamiskohas:

a) A osa: üldteave/põhiteave, sealhulgas kõik tüübiga mitteseotud käitamispõhimõtted, juhised ja protseduurid;

b) B osa: õhusõidukite käitamisega seotud küsimused, sealhulgas kõik tüübijuhised ja -protseduurid, võttes arvesse käitaja kasutatavate tüüpide/klasside, variantide ja konkreetsete õhusõidukite vahelisi erinevusi;

c) C osa: ärilise lennutranspordi lennud lennukite ja kopteritega, sealhulgas marsruutide/rollide/piirkondade ning lennuväljade/käitamiskohtadega seotud juhendid ja teave, või uuendusliku õhuliikluse lennud VCAdega, sealhulgas marsruutide/rollide/piirkondade ning vertiportide/ümbersuunamiskohtade/käitamiskohtadega seotud juhendid ja teave;

d) D osa: koolitus, sealhulgas kõigi käitamise ohutuse tagamisega seotud töötajate koolitusjuhendid.

▼B

ORO.MLR.105. Minimaalvarustuse loetelu

▼M5

a) Kehtestatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.a.3 sätestatud minimaalvarustuse loetelu (MEL), mille aluseks on vastav minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL), mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud andmetes. Kui käitussobivuse andmete ühe osana ei ole kehtestatud minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL), võib minimaalvarustuse loetelu (MEL) aluseks võtta minimaalvarustuse sellise asjakohase üldloetelu (MMEL), mille on vastavalt vajadusele heaks kiitnud kas lennuettevõtja asukohariik või registririik.

▼B

b) Minimaalvarustuse loetelu (MEL) ja selle muudatused peab kinnitama pädev asutus.

c) Käitaja muudab minimaalvarustuse loetelu (MEL) kõikide minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) asjaomaste muudatuste korral nõuetekohase aja jooksul.

d) Lisaks esemete loetelule peab minimaalvarustuse loetelu (MEL) sisaldama järgmist:

1) sissejuhatust, sealhulgas suuniseid ja mõisteid minimaalvarustuse loetelu (MEL) kasutavatele lennumeeskondadele ja hooldustöötajatele;

2) minimaalvarustuse loetelu (MEL) aluseks oleva minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) versiooni ja minimaalvarustuse loetelu (MEL) versiooni;

3) minimaalvarustuse loetelu (MEL) reguleerimisala, ulatust ja eesmärki.

e) Käitaja peab tegema järgmist:

1) kehtestama käitamisvälbad iga minimaalvarustuse loetelus (MEL) nimetatud mittetoimiva instrumendi, varustusühiku ja funktsiooni parandamiseks. Minimaalvarustuse loetelu (MEL) käitamisvälbad ei tohi olla leebemad kui vastavad käitamisvälbad minimaalvarustuse üldloetelus (MMEL);

2) kehtestama tulemusliku parandusmeetmete programmi;

3) käitama õhusõidukit pärast miinimumvarustuse loetelus (MEL) märgitud käitamisvälba lõppemist üksnes juhul, kui:

i) viga on parandatud või

ii) käitamisvälpa on alapunkti f kohaselt pikendatud.

f) Kui pädev asutus selle heaks kiidab, võib käitaja kasutada B-, C- ja D-kategooria käitamisvälba ühekordse pikendamise menetlust, tingimusel et:

1) käitamisvälba pikendamine on õhusõidukitüübi minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) kohaselt lubatud;

2) käitamisvälba pikendus ei kesta kauem kui minimaalvarustuse loetelus (MEL) märgitud käitamisvälp;

3) käitamisvälba pikendamine ei ole minimaalvarustuse loetelu (MEL) elementide parandamisel tavapärane ning seda kasutatakse üksnes juhul, kui parandamine ei ole olnud võimalik käitajast sõltumatutel põhjustel;

4) käitaja on kehtestanud pikenduste kontrollimisega seotud eriülesannete ja kohustuste kirjelduse;

5) pädevat asutust teavitatakse kõikidest kohaldatava käitamisvälba pikendustest ning

6) kehtestatud on kava paranduse võimalikult kiireks teostamiseks.

g) Käitaja kehtestab minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduurid, võttes arvesse minimaalvarustuse üldloetelus (MMEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduure. Need protseduurid peavad sisalduma käitaja käsiraamatutes või minimaalvarustuse loetelus (MEL).

h) Käitaja muudab minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduure pärast iga muudatust minimaalvarustuse üldloetelus (MMEL) osutatud käitamis- ja hooldusprotseduurides.

i) Kui minimaalvarustuse loetelus (MEL) ei ole märgitud teisiti, peab käitaja tegema järgmist:

▼B

1) järgima minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud käitamisprotseduure juhul, kui ta kavatseb lennata või lendab loetelus sisalduva mittetoimiva elemendiga, ning

2) järgima minimaalvarustuse loetelus (MEL) osutatud hooldusprotseduure juhul, kui ta kavatseb lennata või lendab loetelus sisalduva mittetoimiva elemendiga

j) Kui pädev asutus on selle konkreetsel juhul heaks kiitnud, võib käitaja käitada mittetoimivate mõõteriistade, seadmete või funktsioonidega õhusõidukit väljaspool minimaalvarustuse loetelu (MEL) piiranguid, kuid vastavalt minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) piirangutele, tingimusel et:

▼M2

1) asjaomased mõõteriistad, seadmed või funktsioonid kuuluvad minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) kohaldamisalasse, nagu see on kindlaks määratud alapunktis a;

2) väljaspool minimaalvarustuse loetelu (MEL) piiranguid toimuva käitamise heakskiitmine ei ole tavapärane ning seda kasutatakse üksnes juhul, kui minimaalvarustuse loetelu (MEL) nõuete täitmine ei ole olnud võimalik käitajast sõltumatutel põhjustel;

3) käitaja on kehtestanud nimetatud heakskiidu alusel õhusõiduki käitamise kontrollimisega seotud eriülesannete ja kohustuste kirjelduse ning

4) käitaja on kehtestanud kava mittetoimivate mõõteriistade, varustusühikute või funktsioonide võimalikult kiireks parandamiseks või õhusõiduki minimaalvarustuse loetelu (MEL) piirangute kohase käitamise võimalikult kiireks taastamiseks.

ORO.MLR.110. Lennupäevik

Õhusõiduki, selle meeskonna ja kõikide lendude või lennuseeriate andmed talletatakse lennupäevikus või samaväärsel viisil.

ORO.MLR.115. Andmete säilitamine

▼M29

a) Järgmisi andmeid säilitatakse vähemalt viis aastat:

1) lennukeid ja koptereid kasutavate ärilise lennutranspordi käitajate ning VCAsid kasutavate uuendusliku õhuliikluse käitajate puhul punktis ORO.GEN.200 osutatud toimingute andmed;

2) deklaratsiooni esitanud käitajate puhul käitaja deklaratsiooni koopia, asjaomasele käitajale välja antud lubade üksikasjad ning tegevuskäsiraamat;

3) erilendude (SPO) loa omanike puhul lisaks alapunkti a alapunktis 2 nimetatud dokumentidele punkti SPO.OP.230 kohaselt tehtud riskianalüüsiga seotud andmed ning asjakohased standardsed käitamisprotseduurid.

▼B

b) Lennu ettevalmistamiseks ja teostamiseks kasutatud järgmist teavet ning sellega seotud aruandeid säilitatakse kolm kuud:

1) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas;

2) marsruuditeade/marsruuditeated lennutegevusega seotud töötajatele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenuste (AIS) dokumendid, kui käitaja on neid muutnud;

3) massi ja balansseeringuga seotud dokumendid;

4) erilastiteatised, sealhulgas ohtlikke kaupu ►M4 (vajaduse korral) ◄ käsitlevad kirjalikud teated õhusõiduki kaptenile;

5) lennupäevik või samaväärne logi ning

6) ettekanded kõikide lennul aset leidnud juhtumite üksikasjade või muude sündmuste kohta, mida õhusõiduki kapten peab vajalikuks ette kanda või registreerida.

▼B

c) Personaliandmeid säilitatakse allpool märgitud tähtaegadeni:

Lennumeeskonna luba ja salongitöötaja tunnistus	Nii kaua kui lennumeeskonna või salongimeeskonna liige teostab oma loast või tunnistusest tulenevaid õigusi õhusõiduki käitaja juures
Meeskonnaliikmete koolitus, kontrollimine ja kvalifikatsioon	Kolm aastat
Meeskonnaliikme hiljutise lennukogemuse andmed	15 kuud
Meeskonnaliikme marsruudi ja lennuväljaga / ülesannete ja piirkonnaga seotud pädevusmärge, kui see on olemas	Kolm aastat
Ohtlike kaupade veo koolitus, kui see on läbitud	Kolm aastat
Koolitus- või kvalifikatsioonidokumendid muude töötajate kohta, kelle puhul koolitus on nõutav	Dokumendid kahe viimase koolituse kohta

d) Käitaja peab tegema järgmist:

1) säilitama andmeid iga meeskonnaliikme koolituse, kontrollimise ja kvalifikatsiooni kohta vastavalt ORO-osale ning

2) tegema need andmed asjaomase meeskonnaliikme taotluse korral talle kättesaadavaks.

e) Käitaja säilitab lennu ettevalmistamiseks ja teostamiseks kasutatud teabe ning töötajate koolitusandmeid vastavalt alapunktis c sätestatud tähtaegadele ka pärast seda, kui konkreetse õhusõiduki käitamine või meeskonnaliikmega sõlmitud töösuhe on lõpetatud.

f) Kui meeskonnaliige asub meeskonnaliikmena tööle teise käitaja juures, teeb käitaja meeskonnaliikme andmed uuele käitajale kättesaadavaks, kui alapunktis c sätestatud tähtajad ei ole möödunud.

SEC-ALAJAGU

TURVALISUS

▼M16

ORO.SEC.100. Lennumeeskonna kabiini turvalisus – lennukid

a) Lennukis, mille lennumeeskonna kabiinil on turvauks, peab seda ust olema võimalik lukustada ja lisaks sellele peavad olema olemas vahendid, mille abil salongitöötajad saavad lennumeeskonda teavitada kahtlasest tegevusest või turvareeglite rikkumisest salongis.

b) Kõikidel reisijate ärilise transpordiga tegelevate reisilennukite lennumeeskonna kabiinidel peab olema sertifitseeritud turvauks, mida saab lukustada ja lukust avada mõlema piloodi istmelt ning mille konstruktsioon vastab kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, kui asjaomane lennuk kuulub ühte järgmistest kategooriatest;

1) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 54 500 kg;

2) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, või

▼M16

3) lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 60.

c) Kõikidel lennukitel, millele vastavalt alapunktile b on paigaldatud lennumeeskonna kabiini uks,

1) tuleb kõnealune uks sulgeda enne mootori käivitamist startimiseks ning hoida see lukus, kui julgestusprotseduurid või kapten seda nõuavad, kuni mootori väljalülitamiseni pärast maandumist, välja arvatud juhul, kui kooskõlas tsiviillennunduse riikliku julgestusprogrammiga peetakse vajalikuks lasta volitatud isikuid kabiini sisse või sealt välja;

2) peavad olema mõlema piloodi istmelt väljaspool lennumeeskonna kabiini ust paikneva ala jälgimist võimaldavad seadmed, mille abil on võimalik kindlaks teha lennumeeskonna kabiini siseneda soovivaid isikuid ning kahtlast käitumist või võimalikku ohtu.

▼M4

ORO.SEC.105. Lennumeeskonna kabiini turvalisus – kopterid

▼B

Reisijateveoks kasutatava kopteri lennumeeskonna kabiini uks peab olemasolu korral olema kabiini poolelt lukustatav, et takistada loata juurdepääsu.

FC-ALAJAGU

LENNUMEESKOND

▼M29

ORO.FC.005. Reguleerimisala

Selle alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtjad peavad täitma seoses lennumeeskonna koolituse, kogemuse ja kvalifikatsiooniga, ning alajagu sisaldab järgmist:

a) 1. JAOTIS, milles sätestatakse ühised nõuded;

b) 2. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded, mida kohaldatakse lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude, välja arvatud ärilise lennutranspordi alla kuuluva sellise reisijateveo suhtes, mida tehakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal või samas käitamiskohas või toimub pädeva asutuse määratud kohalikus piirkonnas:

1) ühemootoriliste propellerlennukitega, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on kuni 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis, või

2) ühemootoriliste kopteritega, mis ei ole keerukad kopterid ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis;

c) 3. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded, mida kohaldatakse äriliste erilendude ja alapunkti b alapunktides 1 ja 2 osutatud lendude suhtes;

d) 4. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

▼M1

1. JAOTIS

Üldnõuded

▼B

ORO.FC.100. Lennumeeskonna koosseis

a) Lennumeeskonna koosseis ja lennumeeskonna liikmete arv kindlaksmääratud kohtadel ei tohi olla alla õhusõiduki lennukäsiraamatus või õhusõidukile kehtestatud käitamispiirangutes ettenähtud miinimumi.

▼B

b) Kui lennutegevuse liik seda nõuab, peavad lennumeeskonda kuuluma lisaliikmed ning lennumeeskonna liikmete arv ei või olla väiksem lennutegevuskäsiraamatus ettenähtust.

c) Kõikidel meeskonnaliikmetel peavad olema komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 ([1]) kohaselt välja antud või tunnustatud ning neile määratud ülesannete täitmiseks sobivad load ja pädevusmärked.

▼M21

d) Lennumeeskonna liikme ülesanded juhtimisseadmete taga võib lennu ajal üle võtta mõni teine sobiva kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.

▼B

e) Vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate lennumeeskonna liikmete teenuste kasutamisel peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete ja määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) asjaomaste osade, sealhulgas hiljutise kogemuse nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki lennumeeskonna liikme teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks järgmine:

1) käitatud õhusõidukitüüpide või -variantide koguarv ning

2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.

▼M21

f) Erinõuded kopterilendudele

Kui kopterit käitatakse kahest piloodist koosneva meeskonnaga, kohaldatakse mõlema piloodi suhtes järgmist:

1) nad peavad omama tõendit määruse (EL) nr 1178/2011 kohase kopterite lennumeeskonna koostöökursuse (MCC) eduka läbimise kohta või

2) nad peavad olema lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilendudel.

▼M29

ORO.FC.105. Õhusõiduki kapteniks/komandöriks määramine

a) Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktiga 8.6 määrab käitaja ühe lennumeeskonda kuuluva piloodi, kellel on määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohane õhusõiduki kapteni kvalifikatsioon, täitma õhusõiduki kapteni või lennukite ja kopteritega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude puhul õhusõiduki komandöri ülesandeid.

b) Käitaja määrab õhusõiduki kapteniks või komandöriks üksnes sellise lennumeeskonna liikme, kelle puhul on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) tal on tegevuskäsiraamatus sätestatud miinimumkogemus;

2) tal on piisavad teadmised kasutatavast marsruudist või piirkonnast ning kasutatavatest lennuväljadest, sealhulgas varulennuväljadest, vertiportidest, rajatistest ja protseduuridest;

3) mitmepiloodilendude puhul on ta läbinud käitaja korraldatava kaptenikursuse, kui piloot edutatakse teisest piloodist õhusõiduki kapteniks/komandöriks.

([1]) ELT L 311, 25.11.2011, lk 1.

▼M29

c) Nii lennuki või kopteriga tehtavate ärilise lennutranspordi lendude korral kui ka VCAga tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude korral peab õhusõiduki kapten või komandör, kellele võib delegeerida lennu juhtimise, olema läbinud esmase tutvumiskoolituse kasutatava marsruudi või piirkonna ning asjaomaste lennuväljade, vertiportide, ümbersuunamiskohtade, rajatiste ja protseduuride kohta ning ta peab oma teadmisi ajakohasena hoidma järgmiselt:

1) lennuvälja või vertiporti käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomasele lennuväljale või vertipordile lennata vähemalt üks kord 12 kalendrikuu jooksul;

2) marsruuti või piirkonda või ümbersuunamiskohta käsitlevate teadmiste säilitamiseks tuleb asjaomast marsruuti, piirkonda või ümbersuunamiskohta kasutada vähemalt üks kord 36 kalendrikuu jooksul. Lisaks nõutakse marsruuti või piirkonda käsitlevate teadmiste alast täiendkoolitust, kui eespool nimetatud 36-kalendrikuulise ajavahemiku sisse jääb 12 kuud, mille jooksul asjaomasel marsruudil või asjaomasesse piirkonda ei lennatud.

d) Olenemata alapunktist c võib selliste lendude puhul, mida tehakse B- ja C-suutlikkusklassi lennukite ja kopteritega päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, marsruudi ja lennuväljade tutvumiskoolituse asendada piirkonna tutvumiskoolitusega.

▼B

ORO.FC.110. Pardainsener

Kui lennukisse on projekteeritud eraldi pardainseneri töökoht, peab lennumeeskonnas olema üks meeskonnaliige, kellel on vastav kehtivate riigisiseste eeskirjade kohane kvalifikatsioon.

ORO.FC.115. Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus

a) Enne lennutegevuses osalemist peab lennumeeskonna liige olema läbinud oma lennutegevuskäsiraamatu kohasele rollile vastava meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse.

b) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse teemad lisatakse õhusõidukitüübi- või õhusõidukiklassi koolitusse, jätkuõppesse ning kaptenikoolitusse.

ORO.FC.120. Käitaja ümberõpe

▼M29

a) Lennumeeskonna liige peab enne järelevalveta liinilendudele lubamist läbima käitaja ümberõppekursuse:

1) kui ta hakkab lendama õhusõidukiga, mille jaoks on vaja uut tüübi- või klassipädevusmärget;

2) iga kord, kui lennumeeskonna liige asub käitaja juures tööle.

▼B

b) Käitaja ümberõpe peab hõlmama õhusõiduki pardaseadmete koolitust vastavalt lennumeeskonna liikmete rollidele.

▼M21

ORO.FC.125. Erinevus- ja tutvumiskoolitus, varustuse ja protseduuridega seotud õpe

a) Lennumeeskonna liikmed läbivad erinevus- või tutvumiskoolituse, kui seda nõutakse määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) alusel.

b) Lennumeeskonna liikmed läbivad varustuse ja protseduuridega seotud õppe, kui varustuse või protseduuride muutmine nõuab lisateadmisi käitatavate tüüpide või variantide kohta.

c) See, kas selline erinevus- või tutvumiskoolitus või varustuse ja protseduuridega seotud õpe on nõutav, täpsustatakse tegevuskäsiraamatus.

▼B

ORO.FC.130. Jätkuõpe ja kontroll

▼M21

a) Iga lennumeeskonna liige peab igal aastal läbima lennu- ja maapealse tegevuse jätkuõppe käitatava õhusõidukitüübi või -variandi ja selle varustuse osas, sealhulgas kõikide õhusõiduki pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutuse ja kasutamise osas.

▼B

b) Kõikide lennumeeskonna liikmete puhul kontrollitakse regulaarselt tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduuride tundmist.

ORO.FC.135. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal

Sellised lennumeeskonna liikmed, keda võidakse määrata täitma tööülesandeid ükskõik kummal piloodikohal, peavad läbima asjakohase koolituse ja kontrolli vastavalt lennutegevuskäsiraamatule.

▼M21

ORO.FC.140. Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

a) Rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga lendavad lennumeeskonna liikmed peavad vastama iga tüübi või variandi suhtes käesoleva osa nõuetele, välja arvatud juhul, kui asjaomaste tüüpide või variantide kohta on ette nähtud koolituse, lennuoskuse kontrolli ja hiljutise lennukogemuse nõuete arvestamine vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikule osale.

b) Käitaja võib kindlaks määrata ühe mootoriga kopteritüüpide rühmad. Ühe kopteritüübi käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll kehtib kõigi teiste rühma kuuluvate tüüpide puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

1) asjaomasesse rühma kuuluvad kas ainult ühe turbiinmootoriga kopterid, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) kohaselt, või ainult ühe kolbmootoriga kopterid, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) kohaselt;

2) ärilise lennutranspordi puhul tehakse kolmeaastase tsükli jooksul iga kopteritüübi kohta vähemalt kaks käitaja korraldatavat lennuoskuse tasemekontrolli.

c) Erilendude puhul võib õhusõiduki/lennutreeningseadme (FSTD) koolituse ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli elemente, mis hõlmavad eriülesandega seotud asjakohaseid aspekte ja mis ei ole seotud asjaomase tüübi või tüüpide rühmaga, arvesse võtta teiste rühmade või tüüpide puhul, tuginedes käitaja tehtud riskihindamisele.

▼M29

d) Lendude puhul, mida tehakse rohkem kui ühe piisavalt sarnaste lendude käitamiseks kasutatava kopteritüübi või -variandiga või VCA tüübi või -variandiga, pikendatakse iga liinilennu kontrolli puhul, kui seda tehakse vaheldumisi eri tüüpidel või variantidel, sellise kontrolli kehtivust ka teiste asjaomaste kopteritüüpide või variantide või VCA tüüpide või variantide kohta.

▼M21

e) Asjakohased protseduurid ja võimalikud käitamispiirangud lendamiseks rohkem kui ühe tüübi või variandiga määratakse kindlaks tegevuskäsiraamatus.

▼M18

ORO.FC.145. Koolitus, kontroll ja hindamine

a) Kogu käesolevaga alajaoga ette nähtud koolitus, kontroll ja hindamine toimub vastavalt käitaja poolt lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud koolitusprogrammidele ja -kavadele.

▼M18

b) Koolitusprogrammide ja -kavade kehtestamisel lisab käitaja asjaomastele koolitusprogrammidele ja -kavadele asjakohased elemendid, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas.

▼M29

c) Nii lennuki või kopteriga tehtavate ärilise lennutranspordi lendude korral kui ka VCAga tehtavate uuendusliku õhuliikluse lendude korral peab koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas koolituskavad ja kava täitmise vahendite, näiteks konkreetsete lennutreeningseadmete ja muude koolituslahenduste kasutamise heaks kiitma pädev asutus.

▼M21

d) Käesoleva alajao nõuete täitmiseks kasutataval lennutreeningseadmel (FSTD) peab olema määruse (EL) nr 1178/2011 kohane kvalifikatsioon ja see peab võimalikult täpselt kujutama käitaja kasutatavat õhusõidukit. Lennutreeningseadme (FSTD) ja õhusõiduki erinevusi kirjeldatakse ja käsitletakse vastavalt vajadusele tutvustuse või koolituse raames.

▼M18

e) Käitaja peab kehtestama süsteemi lennutreeningseadme (FSTD) muudatuste nõuetekohaseks järelevalveks ning tagama, et muudatused ei mõjutaks koolitusprogrammide nõuetekohasust.

▼M21

f) Käitaja jälgib iga jätkuõppe ja kontrolli kehtivust.

g) Käesolevas alajaos nõutud kehtivusaegu arvestatakse alates selle kuu lõpust, mil täideti hiljutise lennukogemuse nõuded ja läbiti koolitus või kontroll.

▼M18

ORO.FC.146. Koolitus-, kontrolli- ja hindamistöötajad

a) Kogu käesolevaga alajaoga ette nähtud koolitust, kontrolli ja hindamist viivad läbi nõuetekohase kvalifikatsiooniga töötajad.

▼M21

b) Töötajad, kes viivad läbi lennutreeninguid, lennutreeningseadmetega seotud koolitusi, kontrolle ja hindamisi, peavad omama määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohast kvalifikatsiooni. Lisaks peavad erilendudel koolitust ja kontrolle läbi viivad töötajad olema vastava lennu jaoks sobiva kvalifikatsiooniga.

▼M18

c) Tõenduspõhise koolituse kava hindamist ja koolitamist läbi viivad töötajad peavad:

1) omama I lisa (FCL-osa) kohast instruktori- või kontrollpiloodi tunnistust;

2) läbima käitaja tõenduspõhise koolituse instruktori standardimisprogrammi. See hõlmab esialgset standardimisprogrammi ja korduvat standardimisprogrammi.

Pärast käitaja tõenduspõhise koolituse instruktori esialgse standardimisprogrammi läbimist kvalifitseerub instruktor viima läbi EBT tõenduspõhise koolituse praktilist hindamist.

▼M21

d) Ilma et see piiraks alapunkti b kohaldamist, võib liiniga seotud pädevuse hindamise läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten (liinilennu hindaja), kelle on määranud tõenduspõhise koolituse mõistetes ja pädevuse hindamises standarditud käitaja.

▼M29

e) Olenemata alapunktist b võib õhusõiduki/lennutreeningseadme koolituse ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli teha sobiva kvalifikatsiooniga komandör või uuendusliku õhuliikluse lendude korral sobiva kvalifikatsiooniga kapten, kellel on lennuinstruktori/tüübipädevuse instruktori/lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus ja kelle käitaja on määranud mis tahes järgmiseks lennutegevuseks:

1) punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 2 määratletud kriteeriumidele vastavate kopteritega tehtavad ärilise lennutranspordi lennud;

▼M29

2) muude kui keerukate mootorkopteritega tehtavad ärilise lennutranspordi lennud, mida käitatakse päevasel ajal ja visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel;

3) B-suutlikkusklassi lennukite ärilise lennutranspordi lennud, mis ei vasta punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 1 määratletud kriteeriumidele;

4) VCAga tehtavad uuendusliku õhuliikluse lennud päevasel ajal ja marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi.

▼M21

f) Olenemata alapunktist b võib õhusõiduki/lennutreeningseadme (FSTD) koolituse ja pädevuse tõendamise/käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten, kelle käitaja on määranud mis tahes järgmiseks lennutegevuseks:

1) erilennud;

▼M26

2) punkti ORO.FC.005 alapunkti b alapunktis 1 määratletud kriteeriumidele vastavate lennukite ärilise lennutranspordi lennud.

▼M21

g) Olenemata alapunktist b võib liinilennu kontrolli läbi viia sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kapten, kelle on määranud käitaja.

h) Käitaja teavitab pädevat asutust alapunktide e–g kohaselt määratud isikutest.

▼M1

2. JAOTIS

Ärilise lennutranspordi lendude suhtes kohaldatavad lisanõuded

▼B

ORO.FC.200. Lennumeeskonna koosseis

a) Lennumeeskonnas ei tohi olla rohkem kui üks kogemusteta meeskonnaliige.

b) Õhusõiduki kapten võib delegeerida lennu juhtimise teisele määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohase kvalifikatsiooniga piloodile, kui on täidetud punkti ORO.FC.105 alapunkti b alapunktide 1 ja 2 ning alapunkti c nõuded.

c) Erinõuded instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel toimuvatele lennukilendudele.

1) Kõikidel turbopropellerlennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, ning kõikidel turboreaktiivlennukitel peab lennumeeskond koosnema vähemalt kahest piloodist.

2) Alapunkti c alapunktis 1 nimetamata lennukite käitamise korral peab lennumeeskond koosnema vähemalt kahest piloodist, välja arvatud juhul, kui on täidetud punkti ORO.FC.202 nõuded ning lennukit võib käitada ainupiloot.

▼M21

d) Erinõuded kopterilendudele.

Kõigi lendude puhul kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksateistkümne, ning IFR-lendude puhul kopteritega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab lennumeeskond koosnema minimaalselt kahest piloodist.

▼B

ORO.FC.A.201. Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal

a) Õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegeerida:

1) teisele õhusõiduki kapteni kvalifikatsiooni omanikule või

▼B

2) lennutasandist (FL) 200 kõrgemal toimuvate lendude puhul piloodile, kellel on järgmine miinimumkvalifikatsioon:

i) liinipiloodi luba (ATPL);

ii) ta on läbinud punkti ORO.FC.220 kohase ümberõppe ja kontrolli, sealhulgas tüübipädevuskoolituse;

iii) ta on läbinud täies mahus punktide ORO.FC.230 ja ORO.FC.240 kohase jätkuõppe ja kontrolli;

iv) tal on punkti ORO.FC.105 kohane marsruudi/piirkonna ja lennuväljade pädevusmärge.

b) Teist pilooti võib asendada:

1) teine sobiva kvalifikatsiooniga piloot;

2) lennutasandist (FL) 200 kõrgemal toimuvate lendude puhul teise piloodi vahetuspiloot, kellel on järgmine miinimumkvalifikatsioon:

i) kehtiv ametipiloodi luba (CPL) koos instrumentaallennupädevusega;

ii) ta on läbinud punkti ORO.FC.220 kohase ümberõppe ja kontrolli, sealhulgas tüübipädevuskoolituse, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus;

▼M30

iii) ta on läbinud punkti ORO.FC.230 kohase jätkuõppe ja kontrolli järgmistel tingimustel:

A) kontroll ei hõlma stardimanöövreid;

B) kontroll hõlmab maandumismanöövreid, milles ta on osalenud vähemalt jälgiva piloodina;

▼B

c) Pardainseneri võib lennu ajal asendada lennumeeskonna liige, kellel on kehtivate riigisiseste eeskirjade kohane sobiv kvalifikatsioon.

ORO.FC.202. Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel toimuvad ühe piloodiga lennud

▼M21

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohase või öösel toimuva lennu puhul ühest piloodist koosneva minimaalse lennumeeskonnaga peavad olema täidetud järgmised nõuded:

▼B

a) käitaja peab lennutegevuskäsiraamatule lisama piloodi ümber- ja jätkuõppeprogrammi, mis hõlmab ühe piloodiga lendude suhtes kohaldatavaid lisanõudeid. Piloot peab olema läbinud käitaja protseduuride koolituse eelkõige järgmistes valdkondades:

1) mootorite juhtimine ja käitamine hädaolukordades;

2) tava-, ebahariliku ja hädaolukorra kontroll-lehe kasutamine;

3) lennujuhtimisside;

4) väljumis- ja lähenemisprotseduurid;

5) vajaduse korral autopiloodi kasutamine;

6) lihtsustatud lennudokumentide kasutamine;

7) ühe piloodiga meeskonna töö korraldamine.

▼M21

b) TÜHJAKS JÄETUD

▼B

c) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvate lennukilendude puhul peab piloot vastama järgmistele nõuetele:

▼B

1) tal peab olema vähemalt 50 tundi IFR-lendude kogemust vastava lennukitüübi või -klassiga, sealhulgas 10 tundi õhusõiduki kaptenina, ning

2) ta peab olema eelnenud 90 päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga sooritanud:

i) viis IFR-lendu, sealhulgas kolm instrumentaallähenemist ainupiloodi rollis, või

ii) IFR-instrumentaallähenemise kontrolli.

d) Öiste lennukilendude puhul peab piloot vastama järgmistele nõuetele:

1) tal peab olema vähemalt 15 tundi öölennukogemust, mis võib moodustada osa alapunkti c alapunktis 1 sätestatud 50 IFR-lennutunnist, ning

2) ta peab olema eelnenud 90 päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga sooritanud:

i) kolm öist starti ja maandumist ainupiloodi rollis või

ii) öise startimise ja maandumise kontrolli.

e) Instrumentaallennureeglite järgi toimuvate kopterilendude puhul peab piloot vastama järgmistele nõuetele:

1) tal peab olema kokku 25 tundi IFR-lendude kogemust vastavas käitamiskeskkonnas ning

2) 25 tundi lennukogemust konkreetse ühe piloodiga IFR-lendudeks sertifitseeritud kopteritüübi ainupiloodina, millest 10 tundi võib olla lennatud järelevalve all, sealhulgas viis arvestuslikku IFR marsruutlendu liinilennul järelevalve all, kasutades ainupiloodi protseduure, ning

3) ta peab olema eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud:

i) viis IFR-lendu ainupiloodina, sealhulgas kolm instrumentaallähenemist vastavalt sertifitseeritud kopteriga, või

ii) IFR-instrumentaallähenemise kontrolli ainupiloodina vastava kopteritüübiga, lennuelementide imitaatoril (FTD) või lennu täisimitaatoril (FFS).

ORO.FC.205. Kaptenikursus

a) Lennuki- ja kopterilendude kaptenikursus peab sisaldama vähemalt järgmisi elemente:

1) treening lennutreeningseadmel (FSTD), sealhulgas marsruutlennutreening (LOFT) ja/või lennutreening;

2) käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll kapteni ülesannetes;

3) kapteni kohustuste koolitus;

4) liinikoolitus kaptenistažöörina, mis hõlmab vähemalt:

i) 10 vahemaandumiseta lendu lennukite puhul ja

▼B

ii) 10 tundi, sealhulgas vähemalt 10 vahemaandumiseta lendu kopterite puhul;

5) kaptenite jaoks ette nähtud liinilennukontrolli sooritamine ning piisavate teadmiste tõendamine seoses lennu toimumise marsruudi või piirkonna ning kasutatavate lennuväljadega, mis muu hulgas hõlmab ka teadmisi varulennuväljade, rajatiste, seadmete ja protseduuride kohta, ning

6) meeskonnatöö korraldamise koolitus.

ORO.FC.215. Käitaja korraldatav meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolitus

a) Enne järelevalveta liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitaja korraldatava meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolituskursuse.

b) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolituse viib läbi vähemalt üks meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade käsitlemisel abistada eksperdid.

c) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem liinipiloodi loa (ATPL) tasandil inimtegurite valdkonna teooriaõpet saanud, peab ta enne meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolitust või sellega samaaegselt läbima käitaja korraldatava teooriakursuse, mis põhineb määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohasel inimvõimeid ja nende piire käsitleval õppekaval, mis on ette nähtud liinipiloodiloa (ATPL) taotlejatele.

ORO.FC.220. Käitaja korraldatav ümberõpe ja kontroll

a) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus integreeritakse käitaja ümberõppekursusega.

▼M21

b) Pärast käitaja korraldatava ümberõppekursuse algust ei määrata lennumeeskonna liiget lendudele teise õhusõidukitüübi või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on läbitud või lõpetatud. Üksnes B-suutlikkusklassi lennukeid käitavaid meeskonnaliikmeid võib ümberõppekursuse ajal määrata teiste B-suutlikkusklassi lennukitega käitatavatele lendudele, kui see on vajalik lennutegevuse jätkamiseks. Meeskonnaliikmeid võib määrata lendudele ühemootorilistel kopteritel käitaja korraldatava ümberõppekursuse ajal ühemootorilistel kopteritel, tingimusel et see ei mõjuta koolitust.

▼B

c) Lennumeeskonna liikmele vajaliku ümberõppekursuse maht määratakse kindlaks vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kvalifikatsiooni- ja kogemusestandarditele, võttes arvesse tema eelnevat koolitust ja kogemusi.

d) Lennumeeskonna liige peab läbima:

1) enne järelevalve all toimuvate liinilendude (LIFUS) alustamist käitaja korraldatava tasemekontrolli ning avariivarustuse ja ohutusvahendite koolituse ning kontrolli ja

2) järelevalve all toimuvate liinilendude lõpetamisel liinilennukontrolli. B-suutlikkusklassi lennukite puhul võib järelevalve all toimuvad liinilennud (LIFUS) sooritada ükskõik millise sama klassi lennukiga.

▼M2

e) Lennukipiloodid, kes on saanud tüübipädevusmärke lennusimulaatoril toimuva koolituse (ZFTT) alusel, peavad:

1) alustama järelevalve all toimuvaid liinilende hiljemalt 21 päeva pärast lennueksamit või käitaja korraldatud asjaomast koolitust. Koolituse sisu peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus;

2) sooritama 21 päeva jooksul pärast lennueksamit lennutreeningseadmel (FSTD) kuus starti ja maandumist teisel piloodikohal istuva lennukite tüübipädevusinstruktori (TRI(A)) järelevalve all. Startide ja maandumiste arvu võib vähendada, kui määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas on kindlaks määratud varasema kogemuse või kvalifikatsiooni arvestamine. Kui nimetatud stardid ja maandumised ei ole 21 päeva jooksul sooritatud, peab käitaja korraldama täienduskoolituse, mille sisu kirjeldatakse lennutegevuskäsiraamatus;

3) sooritama esimesed neli starti ja maandumist lennukiga järelevalvealustel liinilendudel (LIFUS), teisel piloodikohal istuva lennukite tüübipädevusinspektori (TRI(A)) järelevalve all. Startide ja maandumiste arvu võib vähendada, kui määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas on kindlaks määratud varasema kogemuse või kvalifikatsiooni arvestamine.

▼M21

f) Kui käitamist puudutavad asjaolud, näiteks uue lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine või lennukiparki uue õhusõidukitüübi või -klassi lisamine, ei võimalda käitajal täita alapunkti d nõudeid, võib käitaja välja töötada spetsiaalse ümberõppekursuse, mida kasutatakse ajutiselt piiratud arvu pilootide puhul.

ORO.FC.230. Jätkuõpe ja kontroll

a) Iga lennumeeskonna liige peab läbima käitatavat õhusõidukitüüpi või -varianti ja selle varustust käsitleva jätkuõppe ja kontrolli.

b) *Käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll*

1) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima tavalise lennumeeskonna koosseisus käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli.

2) Kui lennumeeskonna liige peab käitama IFR-lende, tuleb käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll vajaduse korral läbi viia väliste visuaalsete viideteta.

3) Käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad kuus kalendrikuud. Päevaste VFR-lendude puhul, mida teostatakse B-suutlikkusklassi lennukitega kuni kaheksa järjestikust kuud vältavate hooaegade kaupa, piisab ühest käitaja korraldatavast lennuoskuse tasemekontrollist. Lennuoskuse tasemekontroll tuleb läbi viia enne ärilise lennutranspordi lendude alustamist.

c) *Liinilennukontroll*

Kõik lennumeeskonna liikmed peavad õhusõidukil läbima liinilennukontrolli. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

▼M21

d) *Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolitus ja kontroll*

Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima õhusõiduki pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutust ja kasutamist käsitleva jätkuõppe ja kontrolli. Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolituse ja kontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

e) *Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolitus*

1) Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse teemad.

2) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse olulisemad teemad tuleb läbi võtta moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdsete vahemikega iga kolme aasta jooksul.

f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad vähemalt üks kord iga 12 kuu jooksul läbima maapealse koolituse ja lennukoolituse lennutreeningseadme (FSTD) või õhusõidukiga või nende kombinatsioonis.

▼M18

ORO.FC.231. Tõenduspõhine koolitus

a) TÕENDUSPÕHISE KOOLITUSE KAVA

(1) Käitaja võib asendada punkti ORO.FC.230 nõuete täitmise pädeva asutuse poolt heaks kiidetud sobiva tõenduspõhise koolituse kava koostamise, rakendamise ja haldamisega.

Käitaja tõendab oma suutlikkust toetada tõenduspõhise koolituse kava (sealhulgas rakenduskava) rakendamist ja hindab ohutusriske, näidates, kuidas saavutatakse samaväärne ohutustase.

(2) Tõenduspõhise koolituse kava peab:

(i) vastama käitaja suurusele ning tema tegevuse laadile ja keerukusele, võttes arvesse selle tegevusega kaasnevaid ohte ja olemuslikke riske;

(ii) tagama pilootide pädevuse, hinnates ja arendades pilootide pädevusi, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks, tulemuslikuks ja tõhusaks käitamiseks;

(iii) tagama, et iga piloot läbib punkti ORO.FC.232 kohaselt välja töötatud hindamis- ja koolitusteemad;

(iv) sisaldama vähemalt kuut tõenduspõhise koolituse moodulit, mis läbitakse kolmeaastase programmi jooksul; iga tõenduspõhise koolituse moodul peab koosnema hindamis- ja koolitusetapist. Tõenduspõhise koolituse mooduli kehtivusaeg on 12 kuud;

(A) Hindamisetapp hõlmab liinilennustsenaariumi (või stsenaariume), et hinnata kõiki pädevusi ja teha kindlaks individuaalsed koolitusvajadused.

▼**M18**

(B) Koolitusetapp koosneb järgmistest osadest:

(a) manöövrikoolitusetapp, mis hõlmab teatavate kindlaksmääratud manöövritega seotud oskuste omandamist;

(b) stsenaariumipõhine koolitusetapp, mis hõlmab liinilennustsenaariumi (või stsenaariume), et arendada pädevusi ja täita individuaalsed koolitusvajadused.

Koolitusetapp viiakse läbi õigeaegselt pärast hindamisetappi.

(3) Käitaja tagab, et iga tõenduspõhise koolituse kavas osalev piloot läbiks:

(i) tüübipädevuse kehtivusajal vähemalt kaks tõenduspõhise koolituse moodulit, mida eraldab vähemalt kolme kuu pikkune ajavahemik. Tõenduspõhise koolituse moodul on läbitud, kui:

(A) selle tõenduspõhise koolituse mooduli puhul on läbitud tõenduspõhise koolituse kava sisu (piloot on läbinud hindamis- ja koolitusteemad) ning

(B) kõigi vaadeldud pädevuste puhul on tõendatud nõutavat tulemuslikkuse taset;

(ii) liiniga seotud pädevuse hindamised ning

(iii) maapealne koolitus.

(4) Käitaja koostab tõenduspõhise koolituse instruktori standardimis- ja vastavuse tagamise programmi, et tagada tõenduspõhise koolituse kava instruktorite nõuetekohane kvalifikatsioon oma ülesannete täitmiseks.

(i) Selle programmi peavad läbima kõik instruktorid.

(ii) Käitaja kasutab vastavuse hindamiseks asjakohaseid meetodeid ja mõõdikuid.

(iii) Käitaja tõendab, et instruktorite vastavus oleks piisav.

(5) Tõenduspõhise koolituse kava võib sisaldada erandolukorra protseduure ettenägematute asjaolude puhuks, mis võivad mõjutada tõenduspõhise koolituse moodulite esitamist. Käitaja tõendab nende protseduuride vajalikkust. Protseduuridega tagatakse, et piloot ei jätka liinilende, kui vaadeldud tulemuslikkuse tase jäi allapoole minimaalset nõutavat taset. Protseduurid võivad hõlmata järgmist:

(i) muu ajavahemik tõenduspõhise koolituse moodulite vahel ning

(ii) tõenduspõhise koolituse mooduli etappide teistsugune järjestus.

b) PÄDEVUSRAAMISTIK

Käitaja kasutab pädevusraamistikku tõenduspõhise koolituse kava kõikide hindamis- ja koolitusaspektide puhul. Pädevusraamistik:

(1) on terviklik, täpne ja kasutatav;

▼**M18**

(2) hõlmab ohutuks, tulemuslikuks ja tõhusaks käitamiseks vajalikke vaadeldavaid käitumisviise;

(3) sisaldab kindlaksmääratud kogumit pädevusi, nende kirjeldusi ja nendega seotud vaadeldavaid käitumisviise.

c) KOOLITUSSÜSTEEMI TULEMUSLIKKUS

(1) Tõenduspõhise koolituse süsteemi tulemuslikkust mõõdetakse ja hinnatakse tagasisideprotsessi abil, et:

(i) käitaja tõenduspõhise koolituse kava valideerida ja seda täpsustada;

(ii) veenduda, et käitaja tõenduspõhise koolituse kavaga arendatakse pilootide pädevusi.

(2) Tagasisideprotsess lisatakse käitaja juhtimissüsteemi.

(3) Käitaja töötab välja tõenduspõhise koolituse andmekaitsekorra.

d) HINDAMISSÜSTEEM

(1) Käitaja kasutab pilootide pädevuste hindamiseks hindamissüsteemi. Hindamissüsteem tagab:

(i) piisava üksikasjalikkuse individuaalse tulemuslikkuse täpse ja kasuliku mõõtmise võimaldamiseks;

(ii) iga pädevuse jaoks tulemuslikkuse kriteeriumi ja skaala koos punktiga, mis määrab kindlaks liinilendude käitamiseks nõutava minimaalse vastuvõetava taseme. Käitaja töötab välja protseduurid piloodi madala tulemuslikkuse tõstmiseks;

(iii) andmetervikluse;

(iv) andmeturbe.

(2) Käitaja kontrollib kriteeriumidel põhineva süsteemi alusel korrapäraselt hindamissüsteemi täpsust.

e) SOBIVAD TREENINGSEADMED JA KÄITAJA TÕENDUSPÕHISE KOOLITUSE KAVA LÄBIMISEKS VAJALIKUD TUNNID

1) Tõenduspõhise koolituse iga moodul viiakse läbi piisava kvalifikatsioonitasemega lennutreeningseadmel, et tagada hindamis- ja koolitusteemade nõuetekohane esitamine.

2) Käitaja tagab piisava hulga tunde sobival lennutreeningseadmel, et piloodil oleks võimalik läbida käitaja tõenduspõhise koolituse kava. Tõenduspõhise koolituse kava mahu kindlaksmääramise kriteeriumid on järgmised:

(i) maht vastab tõenduspõhise koolituse kava ulatusele ja keerukusele;

(ii) maht on tõenduspõhise koolituse kava läbimiseks piisav;

(iii) mahuga tagatakse, et tõenduspõhise koolituse kava oleks tulemuslik, võttes arvesse ICAO, ameti ja pädeva asutuse soovitusi;

(iv) maht vastab kasutatavate treeningseadmete tehnoloogiale.

f) RIKETE VÕRDVÄÄRSUS

(1) Iga pilooti hinnatakse ja koolitatakse õhusõiduki süsteemide rikete haldamise vallas.

▼**M18**

(2) Õhusõiduki süsteemide rikked, mis nõuavad ka pädevalt meeskonnalt täiendavaid jõupingutusi, süstematiseeritakse järgmiste näitajate alusel:

(i) kiireloomulisus;

(ii) keerukus;

(iii) õhusõiduki juhitavuse halvenemine;

(iv) mõõteriistade rike;

(v) tagajärgede haldamine.

(3) Iga piloot parandab vähemalt ühe rikke iga omaduse kohta sagedusega, mis on kindlaks määratud hindamis- ja koolitusteemade tabelis.

(4) Ühe rikke haldamisel tõendatud pädevust käsitatakse samaväärsena muude samade omadustega rikete haldamisel tõendatud pädevusega.

g) LENNUTEGEVUSEGA SEOTUD LÄHENEMISE LIIKIDE SAMAVÄÄRSUS

(1) Käitaja tagab, et iga piloot saab regulaarset koolitust lennutegevusega seotud lähenemise liikide ja meetodite kasutamise kohta.

(2) Kõnealune koolitus hõlmab lähenemise liike, mis nõuavad ka pädevalt meeskonnalt täiendavaid jõupingutusi.

(3) Kõnealune koolitus hõlmab lähenemise liike, mille puhul on vastavalt käesoleva määruse V lisale (SPA-osa) nõutav eriluba.

h) LIINIGA SEOTUD PÄDEVUSE HINDAMINE

1) Iga piloot läbib õhusõidukil korrapäraselt liiniga seotud pädevuse hindamise, et tõendada lennutegevuskäsiraamatus kirjeldatud tavapäraste liinilendude ohutut, tulemuslikku ja tõhusat läbiviimist.

2) Liiniga seotud pädevuse hindamise kehtivusaeg on 12 kuud;

3) Tõenduspõhise koolituse heakskiidu saanud käitaja võib pädeva asutuse loal pikendada liiniga seotud pädevuse kehtivust:

i) kas kaks aastat, läbides riskihindamise;

ii) või kolm aastat, osaledes liinilendude seire tagasiside andmise protsessis, mille raames tuvastatakse käitamist ähvardavad ohud, minimeeritakse selliste ohtude riske ja rakendatakse meetmeid käitamisel esinevate inimeksimuste ohjamiseks.

4) Liiniga seotud pädevuse edukaks hindamiseks tõendab piloot nõutavat tulemuslikkuse taset kõigi vaadeldud pädevuste puhul.

i) MAAPEALNE KOOLITUS

1) Iga piloot läbib iga 12 kalendrikuu järel:

(i) maapealse tehnilise koolituse;

(ii) õhusõiduki pardal oleva kogu avarii- ja ohutusvarustuse asukoha ja kasutamise hindamise ja koolituse.

▼M18

2) Käitaja võib pädeva asutuse loal ja riskihindamise läbimise korral pikendada õhusõiduki pardal oleva kogu avarii- ja ohutusvarustuse asukoha ning kasutamisega seotud hindamise ja koolituse kehtivusaega 24 kuuni.

ORO.FC.232. Tõenduspõhise koolituse kava hindamis- ja koolitusteemad

(a) Käitaja tagab, et iga piloot läbib hindamis- ja koolitusteemad.

(b) Hindamis- ja koolitusteemad:

(1) põhinevad ohutus- ja operatiivandmetel, mida kasutatakse pilootide koolituse täiustamiseks ja prioriteetide seadmiseks, et suunata sobivate tõenduspõhise koolituse kavade koostamist;

(2) leiavad kindlaksmääratud sagedusega aset kolmeaastase ajavahemiku jooksul;

(3) vastavad õhusõidukitüübile või -variandile, millega piloot lendab.

▼M21

ORO.FC.235. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal – lennukid

a) Lennukikaptenid, kelle tööülesanded nõuavad töötamist mõlemal piloodikohal ja teise piloodi ülesannete täitmist, ning koolitus- või kontrolliülesandeid täitvad kaptenid peavad läbima lisakoolituse ja kontrolli, tagamaks nende pädevuse asjaomaste tava-, erakorraliste ja hädaolukorra protseduuride teostamisel mõlemal piloodikohal. Selline koolitus ja kontroll täpsustatakse tegevuskäsiraamatus. Kontrolli võib läbi viia koos punkti ORO.FC.230 alapunktis b sätestatud ning käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolliga või punktis ORO.FC.231 sätestatud tõenduspõhise koolituse kavaga.

b) Lisakoolitus ja kontroll peab hõlmama vähemalt järgmist:

1) mootoririke stardi ajal;

2) lähenemine ja kordusringile minek ühe mittetöötava mootoriga ning

3) maandumine ühe mittetöötava mootoriga.

c) Tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Heakskiidetud tõenduspõhise koolituse (EBT) kavaga käitajate puhul määratakse tulemuste kehtivus kindlaks punkti ORO.FC.232 kohaste hindamis- ja koolitusteemade alusel.

d) Lisaks peavad teise piloodi kohal töötades punkti ORO.FC.230 kohaselt nõutavad kontrollid või ORO.FC.231 kohaselt õhusõiduki kapteni kohal töötamiseks nõutav hindamine ja koolitus olema kehtivad ja ajakohased.

e) Õhusõiduki kaptenit asendav piloot peab olema punkti ORO.FC.230 alapunkti b kohase käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli või punkti ORO.FC.231 kohaselt nõutava hindamise ja koolituse ajal näidanud nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis tavaliselt ei kuulu asenduspiloodi kohustuste hulka. Kui vasak- ja parempoolsel kohal töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal kohal.

f) Õhusõiduki kapteni kohal töötav piloot, kes ei ole õhusõiduki kapten, peab punkti ORO.FC.230 alapunkti b kohase käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli või punkti ORO.FC.231 kohaselt nõutava hindamise ja koolituse ajal näitama nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis kuuluvad jälgiva piloodina tegutseva õhusõidukikapteni kohustuste hulka. Kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi, võib harjutusi sooritada ükskõik kummal istmel.

▼M21

ORO.FC.236. Piloodi kvalifikatsioon töötamiseks mõlemal piloodikohal – kopterid

a) Kopteripiloodid, kelle tööülesanded nõuavad töötamist mõlemal piloodikohal, peavad läbima lisakoolituse ja kontrolli, tagamaks nende pädevuse asjaomaste tava-, erakorraliste ja hädaolukorra protseduuride teostamisel mõlemal piloodikohal. Kvalifikatsioon kehtib 12 kalendrikuud.

b) Asjaomase kopteritüübi praeguste lennuinstruktorite (FI) või tüübipädevuse instruktorite (TRI) puhul loetakse alapunkti a nõue täidetuks juhul, kui nad on tegutsenud asjaomasel tüübil ja kopteril lennuinstruktorina (FI) või tüübipädevuse instruktorina (TRI) viimase kuue kuu jooksul.

▼B

ORO.FC.240. Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

a) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatud ja pädeva asutuse kinnitatud protseduurid või käitamispiirangud lendamiseks rohkem kui ühel tüübil või variandil hõlmavad järgmist:

1) lennumeeskonna liikmete minimaalse kogemuse suurust;

2) minimaalse lennukogemuse nõuete täitmist ühel tüübil või variandil enne uue tüübi või variandiga seotud koolituse ja lendude alustamist;

3) korda, mille alusel ühe tüübi või variandiga lendamise kvalifikatsiooni omavale lennumeeskonnale antakse pärast vastava koolituse läbimist kvalifikatsioon teisel tüübil või variandil lendamiseks, ning

4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.

▼M21

b) TÜHJAKS JÄETUD

c) Alapunkti a ei kohaldata selliste B-suutlikkusklassi lennukite lendude suhtes, mis toimuvad ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt.

▼B

ORO.FC.A.245. Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm

▼M21

a) Nõuetekohase kogemusega lennukikäitaja võib pädeva asutuse kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga (ATQP) asendada ühe või mitu järgmist lennumeeskonna koolitus- ja kontrollinõuet:

1) punkti SPA.LVO.120 kohased nõuded lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni kohta;

2) punkti ORO.FC.220 kohased nõuded ümberõppekoolituse ja kontrolli kohta;

3) punkti „ORO.FC.125 kohased nõuded erinevus- ja tutvumiskoolituse, ning varustuse ja protseduuridega seotud õppe kohta;

4) punkti ORO.FC.205 kohased nõuded kaptenikursuse kohta;

5) punkti ORO.FC.230 kohased nõuded jätkuõppe ja kontrolli kohta ning

6) punkti ORO.FC.240 kohased nõuded rohkem kui ühel tüübil või variandil lendamise kohta.

▼B

b) Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (ATQP) peab hõlmama koolitust ja kontrolli, millega saavutatakse ja säilitatakse vähemalt sama lennuoskuse tase kui punktide ORO.FC.220 ja ORO.FC.230 sätete täitmisel. Enne alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) kinnitamist pädeva asutuse poolt tuleb tõendada lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni taset.

▼B

c) Alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) kinnitamist taotlev käitaja peab pädevale asutusele esitama rakenduskava koos lennumeeskonna koolituse ja kvalifikatsiooni kavandatava taseme kirjeldusega.

▼M21

d) Lisaks määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) punktide ORO.FC.230 ja FCL.060 kohaselt nõutavatele kontrollidele peab iga lennumeeskonna liige läbima lennutreeningseadmel (FSTD) toimuva liinilennukontrolli (LOE). Liinilennukontrolli (LOE) tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Liinilennukontroll (LOE) loetakse läbituks, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:

1) liinilennukontrolli (LOE) õppekava on täidetud ning

2) lennumeeskonna liige on tõendanud nõuetekohast suutlikkustaset.

e) Pärast kaheaastast tegutsemist kinnitatud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi (ATQP) alusel võib käitaja pädeva asutuse heakskiidul pikendada punktis ORO.FC.230 osutatud kontrollide kehtivusaegu järgmiselt:

1) käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli 12 kalendrikuuni;

2) liinilennukontrolli 24 kalendrikuuni;

3) avariivarustuse ja ohutusvahendite kontrolli 24 kalendrikuuni.

f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse olulisemad teemad tuleb läbi võtta moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdsete vahemikega iga kolme aasta jooksul.

g) Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (ATQP) peab hõlmama 48 tundi lennutreeningseadmel (FSTD) iga lennumeeskonna liikme kohta, jagatuna võrdselt programmi kolme aasta vahel. Käitaja võib vähendada lennutreeningseadme (FSTD) tundide arvu, kuid mitte vähem kui 36 tunnile, tingimusel et ta tõendab, et saavutatud ohutustase on samaväärne sellise programmi ohutustasemega, mida vastavalt alapunktile a võib asendada alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga (ATQP).

▼B

ORO.FC.A.250. Lennuki ametipiloodi luba (CPL(A)) omavad kaptenid

▼M10

a) lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga lennuki kaptenina tegutseda juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

1) reisijateveo lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi lähtelennuväljast kaugemal kui 50 meremiili (90 km) üksnes juhul, kui ta on kogunud vähemalt 500 tundi lennuaega lennukitel või tal on kehtiv instrumentaallennupädevusmärge;

2) mitme mootoriga lennukitüübi lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi üksnes juhul, kui ta on kogunud vähemalt 700 tundi lennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi õhusõiduki kaptenina. Nimetatud lennuaeg peab sisaldama 100 tundi IFR-lende ja 40 tundi lende mitme mootoriga õhusõidukitüüpidel. 400 lennutundi õhusõiduki kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub kaptenina lennatud ühe tunniga, tingimusel et lend toimus tegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel;

3) ühe mootoriga lennukitüübi lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi üksnes juhul, kui ta on kogunud vähemalt 700 tundi lennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi õhusõiduki kaptenina. Neist tundidest 100 peab olema kogutud IFR-lendudelt. 400 lennutundi õhusõiduki kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub kaptenina lennatud ühe tunniga, tingimusel et lend toimus tegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel.

▼B

b) Alapunkti a alapunkti 1 ei kohaldata B-suutlikkusklassi lennukite päevaste VFR-lendude suhtes.

▼B

ORO.FC.H.250. Kopteri ametipiloodi luba (CPL(H)) omavad kaptenid

▼M21

a) Kopteri ametipiloodi loa (CPL(H)) omanik võib ärilises lennutranspordis ühe piloodiga kopteri kaptenina tegutseda ainult järgmistel tingimustel:

1) IFR-lendudel üksnes juhul, kui tal on kogutud vähemalt 700 tundi üldlennuaega kopteritel, sealhulgas 300 tundi kaptenina. Üldlennuaeg kopteritel peab hõlmama 100 tundi IFR-lende. Selle 100 tunni hulka võib arvestada kuni 50 tundi instrumentaalaega B-taseme kopteri instrumentaallennu täisimitaatoril (FFS(H)) või instrumentaallennuõppeks ette nähtud 3. (või sellest kõrgema) taseme lennuelementide imitaatoril (FTD). 300 lennutundi kaptenina võib asendada teise piloodina lennatud tundidega nii, et kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et lend toimus tegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi alusel;

▼B

2) öistel lendudel visuaallennuilma (VMC) tingimustes üksnes juhul, kui tal on:

i) kehtiv instrumentaallennupädevusmärge või

ii) kogutud 300 tundi lennuaega kopteritel, sealhulgas 100 tundi õhusõiduki kaptenina ja 10 tundi piloodina öistel lendudel.

▼M4

3. JAOTIS

Täiendavad nõuded, mida kohaldatakse äriliste erilendude ja punkti ORO.FC.005.alapunkti b alapunktides 1 ja 2 osutatud ärilise lennutranspordi lendude suhtes

▼M21

ORO.FC.320. Käitaja korraldatav ümberõppekoolitus ja kontroll

Käitaja ümberõppekursus peab hõlmama käitaja korraldatavat lennuoskuse tasemekontrolli.

ORO.FC.325 Varustuse ja protseduuridega seotud õpe ja kontroll

Kui lennumeeskonna liige läbib varustuse ja protseduuridega seotud õppe, mis eeldab erilendudega seotud standardsete käitamisprotseduuride alast koolitust asjakohasel lennutreeningseadmel (FSTD) või õhusõidukil, peab lennumeeskonna liige läbima käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli.

ORO.FC.330. Jätkuõpe ja kontroll – käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll

a) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima jätkuõppe ja käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli. Erilendude puhul peab jätkuõpe ja kontroll hõlmama tegevuskäsiraamatus kirjeldatud eriülesannetega seotud asjaomaseid aspekte.

b) Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta lendude käitamist instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal.

c) Käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

▼M29

4. JAOTIS

Täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega

ORO.FC.400. Lennumeeskonna koosseis

Lennumeeskonna miinimumkoosseis VTOL-võimekusega õhusõidukiga tehtavatel uuendusliku õhuliikluse lendudel peab vastama tegevuskäsiraamatu nõuetele, võttes arvesse lennukäsiraamatus või muudes konkreetse õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaadiga (CofA) seotud dokumentides kindlaks määratud miinimumi.

▼M29

ORO.FC.415. Käitaja korraldatav meeskonnatöö korraldamise (CRM) algkoolitus

a) Enne järelevalveta liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitaja korraldatava meeskonnatöö korraldamise algkoolituse.

b) Meeskonnatöö korraldamise algkoolituse viib läbi vähemalt üks meeskonnatöö korraldamise koolitaja, keda võivad spetsiifiliste koolitusvaldkondade käsitlemisel abistada eksperdid.

ORO.FC.420. Käitaja korraldatav ümberõpe ja kontroll

a) Meeskonnatöö korraldamise koolitus integreeritakse käitaja ümberõppekursusega.

b) Pärast uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatava ümberõppekursuse algust ei määrata lennumeeskonna liiget lendudele teise õhusõidukitüübi või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on läbitud või lõpetatud.

c) Lennumeeskonna liikmele vajaliku uuendusliku õhuliikluse käitaja ümberõppekursuse maht määratakse kindlaks vastavalt tegevuskäsiraamatus sätestatud kvalifikatsiooni- ja kogemusestandarditele, võttes arvesse lennumeeskonna liikme eelnevat koolitust ja kogemusi.

d) Lennumeeskonna liige peab läbima:

1) enne järelevalve all toimuvate liinilendude (LIFUS) alustamist uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatava tasemekontrolli ning avariivarustuse ja ohutusvahendite koolituse ning kontrolli ja

2) järelevalve all toimuvate liinilendude lõpetamisel liinilennukontrolli.

e) Kui käitamist puudutavad asjaolud, näiteks uue lennuettevõtja sertifikaadi taotlemine või õhusõidukiparki uue õhusõidukitüübi või -klassi lisamine, ei võimalda uuendusliku õhuliikluse käitajal täita alapunkti d nõudeid, võib käitaja välja töötada spetsiaalse ümberõppekursuse, mida ajutiselt kasutatakse piiratud arvu lennumeeskonna liikmete puhul.

ORO.FC.430. Jätkuõpe ja kontroll

a) Iga lennumeeskonna liige peab läbima käitatavat VCA tüüpi või -varianti ja selle varustust käsitleva jätkuõppe ja kontrolli.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll

1) Iga lennumeeskonna liige peab meeskonna oskuste tavalise täiendamise osana läbima uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatavad lennuoskuse tasemekontrollid, et tõendada oma pädevust tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra toimingute sooritamisel neis aspektides, mis seonduvad tegevuskäsiraamatus kirjeldatud ülesannetega.

2) Reserveeritud.

3) Uuendusliku õhuliikluse käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad kuus kalendrikuud.

c) Liinilennukontroll

Kõik lennumeeskonna liikmed peavad VCA-l läbima liinilennukontrolli. Liinilennukontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

▼M29

d) Avariivarustuse ja ohutusvahendite koolitus ja kontroll

Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima õhusõiduki pardal olevate ohutusvahendite ja avariivarustuse paiknemist ja kasutamist käsitleva jätkuõppe ja kontrolli. Avariivarustuse ja ohutusvahendite kontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud.

e) Meeskonnatöö korraldamise koolitus

1) Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise koolituse teemad.

2) Iga lennumeeskonna liige peab läbima spetsiaalse meeskonnatöö korraldamise moodulkoolituse. Kõik meeskonnatöö korraldamise koolituse olulisemad teemad tuleb läbi töötada moodulkoolituskursustel, mis läbitakse võimalikult võrdse välbaga iga kolmeaastase perioodi jooksul.

f) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad lisaks vähemalt üks kord iga 12 kuu jooksul läbima maapealse koolituse ja lennukoolituse lennutreeningseadme või VCAga või nende kombinatsioonis.

ORO.FC.440. Lendamine rohkem kui ühel tüübil või variandil

a) Tegevuskäsiraamatus sätestatud ja pädeva asutuse kinnitatud protseduurid või käitamispiirangud lendamiseks rohkem kui ühel tüübil või variandil hõlmavad järgmist:

1) lennumeeskonna liikmete minimaalse nõutava kogemuse suurust;

2) minimaalse kogemuse nõuete täitmist ühel tüübil või variandil enne uue tüübi või variandiga seotud koolituse ja lendude alustamist;

3) korda, mille alusel ühe tüübi või variandiga lendamise kvalifikatsiooni omavatele lennumeeskonna liikmetele antakse pärast vastava koolituse läbimist kvalifikatsioon teisel tüübil või variandil lendamiseks, ja

4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.

b) Lennumeeskonna liikmed ei tohi käitada rohkem kui kolme õhusõidukitüüpi või -tüüpide rühma, sealhulgas vähemalt üht püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukitüüpi või -tüüpide rühma.

▼B

CC-ALAJAGU

SALONGIPERSONAL

ORO.CC.005. Reguleerimisala

▼M1

Selle alajaoga kehtestatakse nõuded, mida käitaja peab järgima salongipersonaliga õhusõiduki käitamisel, ja see hõlmab järgmist:

a) 1. jaotis, milles sätestatakse kõikide lendude suhtes kohaldatavad üldnõuded

b) 2. jaotis, milles sätestatakse ärilise lennutranspordi lendude suhtes kohaldatavad lisanõuded.

▼B

1. JAOTIS

▼M1

Üldnõuded

▼M15

ORO.CC.100. Salongimeeskonna suurus ja koosseis

a) Kui õhusõiduki suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja pardal on vähemalt üks reisija, tuleb lennule määrata vähemalt üks salongimeeskonna liige.

b) Alapunkti a nõuete täitmiseks peab salongimeeskonna liikmete miinimumarv olema suurim alljärgnevatest:

1) kohaldatavate sertifitseerimisnõuete kohase sertifitseerimismenetluse käigus kindlaks määratud salongimeeskonna liikmete arv, mida käitaja kasutab asjaomase õhusõiduki salongi reisijakohtade puhul;

2) kui alapunktis 1 sätestatud salongimeeskonna liikmete arv ei ole kindlaks määratud, siis salongimeeskonna liikmete arv, mis on suurima lubatud reisijakohtade arvu jaoks kindlaks määratud õhusõiduki sertifitseerimismenetluse raames ja mida vähendatakse käitaja poolt kasutatava salongimeeskonna liikmete arvu puhul ühe võrra iga 50 reisijakoha kohta, mis jääb alla suurimat lubatud reisijakohtade arvu;

3) üks salongimeeskonna liige iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 reisijakoha või 50 reisijakoha osa kohta.

c) Rohkem kui ühe salongimeeskonna liikmega lendudel määrab käitaja ühe salongimeeskonna liikme vastutavaks õhusõiduki kapteni või komandöri ees.

d) Erandina alapunktist a võib mitteärilisi lende õhusõidukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, käitada salongimeeskonna liiget kaasamata, tingimusel et pädev asutus on selle eelnevalt heaks kiitnud. Heakskiidu saamiseks peab käitaja tagama, et kõik allpool loetletud tingimused oleksid täidetud:

1) õhusõiduki pardal on kuni 19 reisijat;

2) käitaja on asjaomase lennu jaoks välja töötanud protseduurid.

▼B

ORO.CC.110. Töölemääramise tingimused

a) Õhusõidukisse võib tööle määrata salongimeeskonna liikmed, kes vastavad järgmistele nõuetele:

1) nad on vähemalt 18-aastased;

2) nad on määruse (EL) nr 1178/2011 IV lisa (MED-osa) kehtivate nõuete kohaselt hinnatud füüsiliselt ja vaimselt sobivaks täitma ohutult oma ülesandeid ja kohustusi ning

3) nad on edukalt läbinud kõik käesoleva alajaoga ette nähtud koolitused ja kontrollid ning on pädevad täitma neile määratud ülesandeid lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduuride kohaselt.

▼B

b) Enne vabakutselisena või osalise tööajaga töötavate salongimeeskonna liikmete töölemääramist peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki salongitöötaja teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks järgmine:

1) käitatud õhusõidukitüüpide ja -variantide koguarv ning

2) kohaldatavad lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.

c) Reisijatele tuleb anda selget ja arusaadavat teavet tööülesandeid täitvate salongimeeskonna liikmete kohta ning nende rolli kohta reisijate ja lennu ohutuse tagamisel.

ORO.CC.115. Koolituskursuste ja nendega seotud kontrollide korraldamine

a) Käitaja peab iga koolituskursuse jaoks vastavalt käesoleva alajao ja vajaduse korral ►**M4** määruse (EL) nr 1178/2011 ◄ V lisa (CC-osa) nõuetele kehtestama salongimeeskonna liikmete ülesandeid ja kohustusi hõlmava üksikasjaliku programmi ja koolituskava.

b) Iga koolituskursus peab sisaldama teooria- ja praktikaõpet koos individuaalse ja kollektiivse praktikaga vastavalt konkreetse koolitusteema vajadustele, et salongimeeskonna liige saavutaks ja säilitaks käesoleva alajao nõuetele vastava oskuste taseme.

c) Kõik koolituskursused peavad vastama järgmistele nõuetele:

1) need tuleb läbi viia struktureeritud ja realistlikul viisil ning

2) need peab läbi viima hõlmatud koolitusteemade osas nõuetekohaselt kvalifitseeritud personal.

d) Käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse ajal või kogu koolituse läbimise järel peavad kõik salongimeeskonna liikmed läbima kõiki vastava koolitusprogrammi elemente, välja arvatud meeskonnatöö korraldamise (CRM) elemente hõlmava kontrolli. Kontrolli viivad läbi töötajad, kes on nõuetekohaselt kvalifitseeritud kontrollima nõuetele vastava oskuste taseme saavutamist ja/või säilitamist salongimeeskonna liikmete hulgas.

e) Meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituskursused ja meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulid viib läbi salongipersonali meeskonnatöö korraldamise (CRM) instruktor. Meeskonnatöö korraldamise (CRM) moodulite integreerimisel muu koolitusega peab salongipersonali meeskonnatöö korraldamise (CRM) instruktor juhtima õppekava kehtestamist ja rakendamist.

ORO.CC.120. Algkoolituskursus

a) Kõikide selliste tööleasujate suhtes, kellel veel ei ole ►**M4** määruse (EL) nr 1178/2011 ◄ V lisa (CC-osa) kohaselt välja antud kehtivat salongitöötaja tunnistust, kohaldatakse järgmist:

1) neile pakutakse võimalus läbida käesoleva lisa punkti CC.TRA.220 kohane algkoolituskursus ning

▼B

2) nad peavad edukalt sooritama asjaomase eksami enne käesoleva alajaoga ette nähtud muu koolituse algust.

b) Algkoolituskursuse teemad võib ühendada esimese õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja korraldatava ümberõppega, tingimusel et on täidetud punkti CC.TRA.220 nõuded ning nimetatud teema(d) tähistatakse asjaomaste salongimeeskonna liikmete koolitusandmetes algkoolituskursuse elementidena.

ORO.CC.125. Õhusõidukitüübikoolitus ja käitaja korraldatav ümberõpe

a) Kõik salongimeeskonna liikmed peavad olema läbinud asjakohase õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja ümberõppe ning sellega seotud kontrollid, enne kui:

1) käitaja määrab salongimeeskonna liikme esimest korda tööle või

2) käitaja määrab salongimeeskonna liikme tööle teisele õhusõidukitüübile.

▼M2

b) Õhusõidukitüübikoolituse ning käitaja ümberõppe koolitusprogrammide ja -kavade kehtestamisel lisab käitaja võimaluse korral asjakohased elemendid, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas.

▼B

c) Õhusõidukitüübikoolituse programm peab vastama järgmistele nõuetele:

1) sisaldama koolitust ja praktikat õhusõidukil või seda jäljendaval treeningseadmel ning

2) hõlmama vähemalt järgmiseid konkreetse õhusõidukitüübiga seotud koolituselemente:

i) õhusõiduki kirjeldus salongipersonali tööülesannete seisukohalt;

ii) kõik pardal olevad ohutusvahendid ja -süsteemid, mis on seotud salongipersonali tööülesannetega;

iii) kõikide eri tüüpi harilike ja avariiuste ja -väljapääsude kasutamine ja reaalne avamine iga salongimeeskonna liikme poolt nii tava- kui ka avariiolukorras;

iv) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine;

v) tule- ja suitsutõrjeseadmed, kui need on olemas;

▼B

vi) päästeliugtee koolitus, kui päästeliugtee on olemas;

vii) istme, turvasüsteemi ja hapnikusüsteemi kasutamine piloodi töövõimetuse korral.

d) Käitaja ümberõppeprogramm igale käitatavale õhusõidukitüübile peab vastama järgmistele nõuetele:

1) sisaldama koolitust ja praktikat õhusõiduki või seda jäljendava treeningseadmega;

2) sisaldama käitaja standardsete tööprotseduuride koolitust käitaja poolt esmakordselt tööle määratavatele salongimeeskonna liikmetele;

3) hõlmama vähemalt järgmiseid konkreetse käitajaga seotud koolituselemente seoses konkreetse õhusõidukitüübiga:

i) salongikonfiguratsiooni kirjeldus;

ii) pardal olevate mobiilsete ohutusvahendite ja avariivarustuse leidmine, väljavõtmine ja kasutamine;

iii) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid;

iv) reisijate haldamine ja rahvahulga juhtimine;

v) tule- ja suitsutõrjekoolitus, sealhulgas pardalolevate jäljendavate tuletõrje- ja kaitsevahendite kasutamine;

vi) evakueerimisprotseduurid;

vii) protseduurid piloodi töövõimetuse korral;

viii) kohaldatavad julgestusnõuded ja -protseduurid;

ix) meeskonnatöö korraldamine.

ORO.CC.130. Erinevusõpe

a) Lisaks punkti ORO.CC.125 kohaselt nõutavale koolitusele peab salongimeeskonna liige läbima erinevusi käsitleva õppe ja kontrolli enne töölemääramist:

1) käitatava õhusõidukitüübi mõnele teisele variandile või

2) käitatavale õhusõidukitüübile või variandile, millel on:

i) erinevad ohutusvahendid;

ii) ohutusvahendite ja avariivarustuse erinev paigutus või

▼B

iii) erinevad tava- ja hädaolukorra protseduurid.

b) Erinevusõppe programm peab vastama järgmistele nõuetele:

1) see koostatakse vastavalt vajadusele võrdluses koolitusprogrammiga, mille salongimeeskonna liige on antud õhusõidukitüübi puhul läbinud vastavalt punkti ORO.CC.125 alapunktidele c ja d, ning

2) asjaomane programm hõlmab koolitust ja praktikat õhusõidukil või seda jäljendaval treeningseadmel vastavalt erinevusõppe raames käsitletavale teemale.

▼M2

c) Juba kasutusel oleva õhusõidukitüübi variandiga seotud erinevusõppe koolitusprogrammide ja -kavade kehtestamisel lisab käitaja võimaluse korral asjakohased elemendid, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas.

▼B

ORO.CC.135. Tutvumisõpe

Pärast õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja korraldatava ümberõppe läbimist peab iga salongimeeskonna liige läbima asjaomasel õhusõidukitüübil nõuetekohase järelevalvega tutvumisõppe, enne kui ta määratakse tööle punkti ORO.CC.100 kohase minimaalse suurusega salongimeeskonna liikmena.

ORO.CC.140. Jätkuõpe

a) Kõik salongimeeskonna liikmed peavad igal aastal läbima jätkuõppe ja vastava kontrolli.

b) Jätkuõpe peab hõlmama igale salongimeeskonna liikmele määratud ülesandeid tava- ja hädaolukorra protseduuride puhul ning iga käitatavat õhusõidukitüüpi ja/või varianti käsitlevaid õppusi.

c) Õhusõidukitüübikoolituse teemade suhtes kohaldatakse järgmist.

1) Jätkuõpe peab hõlmama kõigi salongimeeskonna liikmete iga-aastast õppust, et treenida kõiki tüüpi harilike ja avariiuste ja -väljapääsude kasutamist reisijate evakueerimiseks.

2) Jätkuõpe peab igal kuni kolmeaastasel ajavahemikul hõlmama ka järgmist:

i) õhusõidukis või seda jäljendaval treeningseadmel kõiki tüüpi harilike ja avariiuste ja -väljapääsude kasutamine ja reaalne avamine iga salongimeeskonna liikme poolt nii tava- kui ka avariiolukorras;

ii) kabiini turvaukse kasutamine iga salongimeeskonna liikme poolt õhusõidukis või seda jäljendaval treeningseadmel nii tava- kui ka avariiolukorras ning istme ja turvasüsteemi kasutamine ja piloodi töövõimetuse puhul kasutatava hapnikusüsteemi seadmete kasutamise demonstreerimine;

iii) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine ning

iv) päästeparve või liugtee kasutamise demonstreerimine, kui need on olemas.

▼B

d) Käitaja korraldatava erikoolituse teemad.

1) Jätkuõpe peab igal aastal hõlmama järgmist:

i) iga salongimeeskonna liikme poolt:

A) õhusõidukisse paigaldatud või pardal olevate mobiilsete ohutusvahendite ja avariivarustuse leidmist ja kasutamist ning

B) päästevestide ja kantavate hapniku- ja hingamisteede kaitsevahendite (PBE) kasutamist;

ii) esemete paigutamist reisijatesalongis;

iii) õhusõiduki välispinna saastumisega seotud protseduure;

iv) hädaolukorra protseduure;

v) evakueerimisprotseduure;

vi) intsidentide ja õnnetuste läbivaatust;

vii) meeskonnatöö korraldamist;

viii) lennundusmeditsiinilisi aspekte ja esmaabi, sealhulgas asjaomaseid seadmeid;

ix) ohutusprotseduure.

2) Jätkuõpe peab igal kuni kolmeaastasel ajavahemikul hõlmama ka järgmist:

i) pürotehniliste vahendite (tegelike või jäljendatud) kasutamine;

ii) lennumeeskonna kontroll-lehtede kasutamise demonstratsioon;

iii) kõikide konkreetse õhusõiduki varustuse hulka kuuluvate tuletõrjevahendite, sealhulgas kaitseriietuse kasutamise praktiline õpetamine tegelikkusele vastavas olukorras;

iv) iga salongimeeskonna liikme poolt:

A) õhusõiduki salongipõlenguga sarnaneva tulekahju kustutamist;

B) hingamisteede kaitsevahendite (PBE) kasutamise harjutamist suletud ja suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas.

e) Kehtivusajad:

1) iga-aastase jätkuõppe kehtivusaeg on 12 kuud alates kontrolli läbimise kuu lõpust;

2) kui alapunktiga a ette nähtud jätkuõpe või kontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõpptähtpäevast;

3) alapunkti c alapunktis 2 ja alapunkti d alapunktis 2 sätestatud kolmeaastase lisakoolituse kehtivusaeg on 36 kuud alates kontrolli läbimise kuu lõpust.

▼B

ORO.CC.145. Täienduskoolitus

a) Kui viimase jätkuõppe ja kontrolli kehtivusajal salongimeeskonna liige eelnenud kuue kuu jooksul:

1) ei ole lendudel töötanud, peab ta enne tagasi tööle määramist läbima iga käitatava õhusõidukitüübi puhul täienduskoolituse ja vastava kontrolli või

2) ei ole töötanud konkreetse õhusõidukitüübi lendudel, peab ta enne tööle tagasi määramist sellel õhusõidukitüübil läbima:

i) täienduskoolituse ja vastava kontrolli või

ii) kaks tutvumislendu kooskõlas punktiga ORO.CC.135.

b) Iga õhusõidukitüübi täienduskoolitusprogramm peab hõlmama vähemalt järgmist:

1) hädaolukorra protseduurid;

2) evakueerimisprotseduurid;

3) kõiki tüüpi harilike ja avariiväljapääsude ning kabiini turvaukse kasutamine ja reaalne avamine iga salongimeeskonna liikme poolt nii tava- kui ka avariiolukorras;

4) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine;

5) õhusõidukisse paigaldatud või pardal olevate mobiilsete ohutusvahendite ja avariivarustuse leidmine ja kasutamine.

c) Käitaja võib otsustada asendada täienduskoolituse jätkuõppega, kui salongimeeskonna liikme ülesanded lennul algavad eelmise jätkuõppe ja kontrolli kehtivusajal. Kui kehtivusaeg on lõppenud, võib täienduskoolituse asendada üksnes punkti ORO.CC.125 kohase õhusõidukitüübikoolituse ja käitaja korraldatava ümberõppega.

2. JAOTIS

Lisanõuded ärilise lennutranspordi lendudele

ORO.CC.200. Vanemsalongitöötaja

a) Kui salongimeeskond peab vastavalt nõuetele koosnema rohkem kui ühest liikmest, peab salongimeeskonna koosseisus olema üks käitaja määratud vanemsalongitöötaja.

b) Käitaja määrab vanemsalongitöötaja ametisse üksnes sellised salongimeeskonna liikmed, kes:

1) omavad vähemalt üheaastast lennukogemust salongimeeskonna liikmena ning

2) on edukalt läbinud vanemsalongitöötaja koolituskursuse ja asjaomase kontrolli.

▼B

c) Vanemsalongitöötaja koolituskursus hõlmab kõiki vanemsalongitöötajate tööülesandeid ja kohustusi ning peab sisaldama vähemalt järgmisi teemasid:

1) lennueelne ettevalmistus;

2) koostöö meeskonnaga;

3) ülevaade käitaja kehtestatud nõuetest ja õigusaktide nõuetest;

4) õnnetustest ja intsidentidest teatamine;

5) inimfaktorid ja meeskonnatöö korraldamine (CRM) ning

6) lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.

d) Vanemsalongitöötaja vastutab õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise ja koordineerimise eest, sealhulgas ohutusega mitteseotud toimingute peatamise eest ohutuse või julgestuse huvides.

e) Käitaja kehtestab protseduurid vanemsalongitöötaja kohale järgmise kõige sobivama kvalifikatsiooniga salongimeeskonna liikme valimiseks, kui ametis olev vanemsalongitöötaja ei ole võimeline edasi töötama. Nimetatud protseduuride muudatused tehakse teatavaks pädevale asutusele.

▼M15

ORO.CC.205. Salongimeeskonna liikmete arvu vähendamine maapealse tegevuse ajaks ja ettenägematute asjaolude puhul

a) Alati, kui õhusõidukis on reisijaid, peab õhusõidukis viibima punkti ORO.CC.100 kohane miinimumarv salongimeeskonna liikmeid, kes on valmis tegutsema.

b) Erandina alapunktist a võib salongimeeskonna liikmete miinimumarvu vähendada järgmistel juhtudel:

1) maapealse tavategevuse ajaks, mil ei toimu kütuse tankimist/paakide tühjendamist ning õhusõiduk on parkimiskohal;

2) ettenägematute asjaolude puhul, kui reisijate arvu lennul on vähendatud. Sel juhul esitatakse pärast lendu pädevale asutusele aruanne;

3) lennuaegse puhkepausi võimaldamiseks reisilennu etapi ajal vastavalt punkti ORO.FTL.205 alapunktile e või käitaja poolt või meetmena, mida rakendatakse väsimusriski maandamiseks.

c) Alapunkti b alapunktide 1 ja 2 kohaldamisel tagatakse käitaja lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud protseduuridega järgmine:

1) salongimeeskonna liikmete vähendatud koosseisu puhul on tagatud samaväärne ohutustase, eelkõige seoses reisijate evakueerimisega;

2) vaatamata salongimeeskonna liikmete arvu vähendamisele viibib õhusõidukis salongimeeskonna vanem vastavalt punkti ORO.CC.200 nõuetele;

3) nõutav on vähemalt üks salongimeeskonna liige iga õhusõidukis samale tasandile paigutatud 50 või 50 reisijakoha osa kohta;

4) maapealses tavategevuses õhusõidukitega, milles peab olema rohkem kui üks salongimeeskonna liige, suurendatakse alapunktiga 3 ette nähtud salongimeeskonna liikmete arvu, lisades ühe salongimeeskonna liikme iga põrandatasandi avariiväljapääsude paari kohta.

▼M15

d) Alapunkti b alapunkti 3 nõuete täitmiseks peab käitaja tegema järgmist:

1) korraldama riskihindamise, et määrata kindlaks õhusõidukis viibivate ja reisilennu etapi jooksul tegutsemiseks valmis olevate salongimeeskonna liikmete arv;

2) tegema kindlaks meetmed, et maandada riske, mis tekivad õhusõidukis viibivate ja reisilennu etapi jooksul tegutsemiseks valmis olevate salongimeeskonna liikmete arvu vähendamisest;

3) kehtestama lennutegevuskäsiraamatus konkreetsed protseduurid, mis muu hulgas hõlmavad salongimeeskonna vanema lennuaegset puhkepausi, et tagada kogu käitamise jooksul reisijate asjakohane teenindamine ning ebatavalise või hädaolukorra tõhus haldamine;

4) määrata vastavalt punktile ORO.FTL.125 lennuaja spetsifikatsiooniskeemis kindlaks tingimused, mille kohaselt salongimeeskonna liikmed saavad kasutada lennuaegset puhkepausi.

▼B

ORO.CC.210. Töölemääramise lisatingimused

Salongimeeskonna liige määratakse tööle ja konkreetset õhusõidukitüüpi või -varianti käitama üksnes juhul, kui ta vastab järgmistele tingimustele:

a) omab ►M4 määruse (EL) nr 1178/2011 ◄ V lisa (CC-osa) kohaselt välja antud kehtivat tunnistust;

b) on vastava õhusõidukitüübi või -variandi jaoks käesoleva alajao kohaselt kvalifitseeritud;

c) vastab muudele käesoleva alajao ja IV lisa (CAT-osa) kohaldatavatele nõuetele;

d) kannab käitaja salongipersonali vormiriietust.

ORO.CC.215. Koolitus- ja kontrolliprogrammid ning nendega seotud dokumendid

a) Koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas käesoleva alajaoga ette nähtud koolituskavad, peavad olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud ning lennutegevuskäsiraamatusse kantud.

b) Pärast koolituskursuse ja asjaomase kontrolli edukalt läbimist salongimeeskonna liikme poolt teeb käitaja järgmist:

1) ajakohastab punkti ORO.MLR.115 kohaseid salongimeeskonna liikme koolitusandmeid ning

2) annab talle nimekirja ajakohastatud kehtivusaegadest õhusõidukitüüpide ja -variantide kohta, millega lendamiseks salongimeeskonna liige on kvalifitseeritud.

ORO.CC.250. Lendamine rohkem kui ühel õhusõidukitüübil või -variandil

a) Käitaja tagab, et salongimeeskonna liiget ei määrata tööle rohkem kui ühel õhusõidukitüübil, välja arvatud pädeva asutuse heakskiidu korral, millega salongimeeskonna liiget lubatakse määrata kuni neljale õhusõidukitüübile, kui vähemalt kaks kõnealustest õhusõidukitüüpidest vastab järgmistele tingimustele:

1) neil on samalaadsed ohutusvahendid ja avariivarustus ja asjaomasele tüübile iseloomulikud tava- ja hädaolukorra protseduurid ning

2) nende tüübist sõltumatud tava- ja hädaolukorra protseduurid on ühesugused.

▼B

b) Alapunkti a kohaldamisel ning salongipersonali koolituse ja kvalifikatsiooni osas teeb käitaja järgmist:

▼M2

1) määrab iga õhusõiduki puhul kindlaks, kas tegemist on tüübi või variandiga, võttes võimaluse korral arvesse asjakohaseid elemente, mis on asjaomase tüübi või variandi jaoks kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas; ja

▼B

2) liigitab ühe õhusõidukitüübi variandid eri tüüpideks, juhul kui need erinevad järgmistes aspektides:

i) avariiväljapääsu kasutamine;

ii) portatiivsete ohutusvahendite ja avariivarustuse paigutus ja tüüp;

iii) asjaomasele õhusõidukitüübile iseloomulikud hädaolukorra protseduurid.

ORO.CC.255. Lennud ühe salongimeeskonna liikmega

a) Käitaja peab ühe salongimeeskonna liikmega lendudele määratavad salongimeeskonna liikmed valima, tööle võtma, neid koolitama ja nende lennuoskuste taset kontrollima kooskõlas seda liiki lendude suhtes kohaldatavate kriteeriumidega.

b) Salongimeeskonna liikmed, kellel puudub eelnev lennukogemus ainsa salongimeeskonna liikmena, määratakse seda liiki lendudele vaid pärast seda, kui nad on:

1) lisaks käesoleva alajaoga ette nähtud muule koolitusele ja kontrollile läbinud alapunkti c kohase koolituse;

2) edukalt läbinud katsed, millega kontrollitakse nende oskusi tööülesannete ja kohustuste täitmisel kooskõlas lennutegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud protseduuridega, ning

3) sooritanud asjaomasel õhusõidukitüübil vähemalt 20 tundi ja 15 vahemaandumiseta tutvumislendu nõuetekohase kogemusega salongimeeskonna liikme järelevalve all.

c) Läbida tuleb järgmised lisakoolitusteemad, pöörates erilist tähelepanu ühe salongimeeskonna liikmega lendudele:

1) kapteni vastutus tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimisel;

2) lennumeeskonnaga koostöö tegemise ja nendega suhtlemise tähtsus eelkõige korda rikkuvate või võimalikku ohtu kujutavate reisijatega toimetulekul;

3) ülevaade käitaja kehtestatud nõuetest ja õigusaktide nõuetest;

4) dokumendid;

5) õnnetustest ja intsidentidest teatamine ning

6) lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.

▼B

TC-ALAJAGU

TEHNILINE MEESKOND KOPTERI KIIRABILENDUDEL (HEMS), KOPTERI LENDUDEL RIPPLASTIGA (HHO) VÕI ÖÖNÄGEMISSÜSTEEMIGA (NVIS) LENDUDEL

▼M29

ORO.TC.100. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtja peab täitma, kui ta käitab õhusõidukit koos tehnilise meeskonna liikmetega ärilise lennutranspordi kopteri kiirabilendudel, VCA kiirabilendudel (VEMS), öönägemissüsteemiga lendudel või kopteri ripplastiga lendudel.

▼B

ORO.TC.105. Töölemääramise tingimused

▼M29

a) Ärilise lennutranspordi kopteri kiirabilendude, püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude, öönägemissüsteemiga lendude või kopteri ripplastiga lendudega seotud tehnilise meeskonna liikmetele määratakse tööülesandeid üksnes tingimusel, et nad:

1) on vähemalt 18-aastased;

2) on neile määratud ülesannete ja kohustuste ohutuks täitmiseks füüsiliselt ja vaimselt sobivad;

3) on läbinud neile määratud ülesannete täitmiseks käesoleva alajaoga ette nähtud koolituse;

4) on kontrollitult pädevad täitma oma ülesandeid vastavalt tegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud protseduuridele.

▼B

b) Enne füüsilisest isikust ettevõtjana või vabakutselisena või osalise tööajaga töötava tehnilise meeskonna liikme töölemääramist peab käitaja kontrollima kõikide käesoleva alajao nõuete täitmist, võttes arvesse kõiki tehnilise meeskonna liikme teis(t)ele käitaja(te)le osutatud teenuseid, et teha eelkõige kindlaks järgmine:

1) käitatud õhusõidukitüüpide ja -variantide koguarv;

2) lennu- ja tööaja kohaldatavad piirangud ja puhkeaja nõuded.

ORO.TC.110. Koolitus ja kontroll

a) Käitaja kehtestab vastavalt käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele koolitusprogrammi, mis hõlmab tehnilise meeskonna liikmete ülesandeid ja kohustusi.

▼M27

b) Pärast algkoolitust, käitaja korraldatavat ümberõpet ja erinevusõpet ning nõutavaid tutvumislende peab iga tehnilise meeskonna liige läbima kontrolli, et tõendada tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise oskust.

▼B

c) Koolitust ja kontrolli viivad igal koolituskursusel läbi asjaomase teema valdkonnas nõuetekohast kvalifikatsiooni ja kogemusi omavad töötajad. Käitaja teavitab pädevat asutust kontrolli teostavatest isikutest.

▼M29

d) Käitaja korraldatavale ümberõppele ja nõutavatele tutvumislendudele järgnevad kontrollid peavad toimuma enne nõutava tehnilise meeskonna liikme osalemist kopteri kiirabilendudel (HEMS), püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel (VEMS), kopteri ripplastiga (HHO) lendudel või öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel.

▼M27

e) Tehnilise meeskonna liikme kontroll, mis tõendab tema pädevust tava- ja hädaolukorra protseduuride läbiviimisel, kehtib kaksteist kalendrikuud.

▼B

ORO.TC.115. Algkoolitus

Enne käitaja korraldatava ümberõppe läbimist peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed läbima algkoolituse, mis hõlmab järgmist:

▼B

a) lennunduse ja lennundusnormidega seotud teoreetilised üldteadmised kõikide tehnilise meeskonna liikmete ülesannete ja kohustustega seotud teemade kohta;

b) tule- ja suitsutõrje koolitus;

c) ellujäämiskoolitus maal ja vees vastavalt lennu tüübile ja piirkonnale;

d) lennundusmeditsiinilised aspektid ja esmaabi;

e) kommunikatsioon ning punktide ORO.FC.115 ja ORO.FC.215 kohast meeskonnatöö korraldamist (CRM) käsitlevad asjakohased elemendid.

ORO.TC.120. Käitaja ümberõpe

Kõik tehnilise meeskonna liikmed peavad läbima:

a) käitaja korraldatava ümberõppe, sealhulgas meeskonnatöö korraldamise (CRM) elemente käsitlevad asjakohased teemad

1) enne, kui käitaja määrab tehnilise meeskonna liikme esimest korda tööle, või

2) õhusõidukitüübi või -klassi vahetamise korral, kui on erinevusi alapunktis b nimetatud varustuses või protseduurides.

▼M29

b) Käitaja ümberõpe peab hõlmama järgmist:

1) kõikide õhusõiduki pardal paiknevate ohutus- ja päästevahendite asukoht ja kasutamine;

2) kõik tava- ja hädaolukorra protseduurid;

3) pardal olevad seadmed, mida kasutatakse ülesannete täitmiseks õhusõidukis või maapinnal, et pilooti abistada kopteri kiirabilendudel, püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel, kopteri ripplastiga lendudel või öönägemissüsteemiga lendudel.

▼B

ORO.TC.125. Erinevusõpe

a) Kui muudetakse käitatavate õhusõidukitüüpide või -variantide varustust või asjakohaseid protseduure, peavad kõik tehnilise meeskonna liikmed läbima erinevusõppe.

b) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks, millal erinevusõpet nõutakse.

▼M27

ORO.TC.130. Tutvumislennud

Kui käitaja korraldatav ümberõpe ei hõlma koolitust õhusõidukil/lennutreeningseadmel, peab iga tehnilise meeskonna liige sooritama tutvumislennud.

▼B

ORO.TC.135. Jätkuõpe

a) Tehnilise meeskonna liige peab iga 12-kuulise ajavahemiku jooksu läbima jätkuõppe sellel õhusõidukitüübil või -klassil, millel asjaomane tehnilise meeskonna liige töötab. Kõikidesse asjakohastesse jätkuõppe etappidesse lisatakse meeskonnatöö korraldamise (CRM) koolituse teemad.

b) Jätkuõpe hõlmab teoreetilist ja praktilist juhendamist ja praktikat.

ORO.TC.140. Täienduskoolitus

a) Kõik tehnilise meeskonna liikmed, kes ei ole eelnenud kuue kuu jooksul tööülesandeid täitnud, peavad läbima lennutegevuskäsiraamatus sätestatud täienduskoolituse.

b) Tehnilise meeskonna liige, kes ei ole eelnenud kuue kuu jooksul osalenud mõne konkreetse õhusõidukitüübi või -klassi lendudel, peab enne selle õhusõidukitüübi või -klassi lendudele määramist tegema järgmist:

1) läbima täienduskoolituse vastava õhusõidukitüübi või -klassiga või

2) sooritama kaks vahemaandumiseta tutvumislendu vastava tüübi või klassiga.

▼M3

FTL-ALAJAGU

LENNU- JA TÖÖAJA PIIRANGUD NING NÕUDED PUHKEAJALE

1. JAGU

Üldnõuded

▼M29

ORO.FTL.100. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtja ning tema lennu- ja salongimeeskonna (õhusõiduki meeskonna) liikmed peavad täitma seoses lennukitega tehtavatele ärilise lennutranspordi lendudele määratud õhusõiduki meeskonna kohta kehtivate lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuetega.

▼M3

ORO.FTL.105. Mõisted

Käesolevas alajaos kasutatakse järgmisi mõisteid.

(1) „kohanenud” – seisund, mille korral meeskonnaliikme ööpäevane bioloogiline kell on sünkroonis selle ajavööndiga, kus meeskonnaliige asub; meeskonnaliiget loetakse kohanenuks kahetunnise ajavahega arvestatuna tema lähtepunkti kohalikust ajast. Kui kohalik aeg tööülesande lähtekohas erineb üle kahe tunni järgmise tööülesande lähtekoha kohalikust ajast, loetakse meeskonnaliige maksimaalse igapäevase lennutööaja arvutamiseks kohanenuks vastavalt tabeli 1 väärtustele.

1 Tabel

Ajavahe (tundides) viiteaja ja kohaliku aja vahel kohas, kus meeskonnaliige alustab järgmist tööülesannet	Viiteajal tööle ilmumisest möödunud aeg				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B” – kohanenud kohaliku ajaga lähtepunkti ajavööndis;

„D” – kohanenud kohaliku ajaga kohas, kus meeskonnaliige alustab järgmist tööülesannet; ja

„X” – meeskonnaliikme kohanemine ei ole teada;

(2) „viiteaeg” – kohalik aeg tööle ilmumise kohas, mis asub kahe tunni laiuses ajavööndialas ümber kohaliku aja, kus meeskonnaliige on kohanenud;

(3) „majutuskoht” – valveaja või vaheajaga tööülesande kontekstis vaikne ja mugav, avalikkuse juurdepääsuta koht, kus saab muuta valgustatust ja temperatuuri, kus on meeskonnaliikmele sobiv magamisase ja mis on piisavalt suur, et mahutada kõiki samal ajal kohal olevaid meeskonnaliikmeid, ning kus on juurdepääs toidule ja joogile;

(4) „sobiv majutus” – valveaja, vaheajaga tööülesande ja puhkeaja jaoks igale meeskonnaliikmele eraldi ruum, mis asub vaikses keskkonnas, kus on magamisase, piisav ventilatsioon, temperatuuri ja valgustatuse reguleerimise vahend ning juurdepääs toidule ja joogile;

▼M3

(5) „suurendatud lennumeeskond” – lennumeeskond, kuhu kuulub rohkem liikmeid, kui on minimaalselt vaja õhusõiduki käitamiseks, mille tõttu lennumeeskonna iga liige saab lahkuda oma töökohalt lennuaegseks puhkepausiks, mille korral asendab teda teine piisavalt kvalifitseeritud lennumeeskonna liige;

(6) „vaheaeg” – ajavahemik lennutööaja raames, mis on lühem kui puhkeaeg ja mis arvestatakse tööaja hulka ning millal meeskonnaliige on kõigist kohustuste täitmisest vabastatud;

(7) „edasilükatud tööle ilmumise aeg” – kavandatud lennutööaja edasilükkamine käitaja poolt, enne kui meeskonnaliige on oma puhkekohast lahkunud;

(8) „puhkeaega häiriv töögraafik” – meeskonnaliikme töövahetused, mis häirivad magamisvõimalust optimaalsel uneajavahemikul, kuna hõlmab lennutööaega või mitme lennutööaja kombinatsiooni, mis kattub, algab või lõpeb mis tahes ajal päeval või öösel kohas, kus meeskonnaliige on kohanenud. Töögraafik võib häirida puhkeaega varase alguse, hilise lõpu või öötöö tõttu;

(a) puhkeaega häiriva töögraafiku „varane tüüp” –

i) „varase alguse” korral tööaeg, mis algab ajavahemikus 05.00–05.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud; ning

ii) „hilise lõpu” korral tööaeg, mis lõpeb ajavahemikus 23.00–01.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud;

(b) puhkeaega häiriva töögraafiku „hiline tüüp” –

i) „varase alguse” korral tööaeg, mis algab ajavahemikus 05.00–06.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud; ning

ii) „hilise lõpu” korral tööaeg, mis lõpeb ajavahemikus 00.00–01.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud;

(9) „öötöö” – tööaeg, mis kattub mis tahes ajaga ajavahemikus 02.00–04.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud;

(10) „tööülesanne” – mis tahes ülesanne, mida meeskonnaliige täidab käitaja korraldusel, sealhulgas lennutöö, haldustöö, koolitamine või koolitusel osalemine, töökohale lendamine ja valve teatavad elemendid;

(11) „tööaeg” – ajavahemik, mis algab, kui meeskonnaliige ilmub käitaja nõudel tööle või alustab tööülesande täitmist, ning lõpeb, kui isik on kõigist tööülesannetest vaba, see hõlmab lennujärgset tööaega;

(12) „lennutööaeg” – ajavahemik, mis algab hetkel, kui meeskonnaliige peab ilmuma tööle, mis võib hõlmata üht või mitut järjestikust lendu, ja lõpeb, kui õhusõiduk peatub ning mootorid lülitatakse välja kõnealuse meeskonnaliikme kui töötava meeskonnaliikme poolt teostatava viimase lennu lõpus;

▼**M14**

(13) „lennuaeg” – lennukite korral ajavahemik õhusõiduki liikumahakkamisest parkimiskohalt stardi eesmärgil kuni ajani, kui õhusõiduk peatub selleks ette nähtud parkimiskohal ning kõik mootorid või propellerid lülitatakse välja;

▼**M3**

(14) „põhibaas” – käitaja määratud asukoht, kust meeskonnaliige tavaliselt alustab ja kus lõpetab tööülesande või tööülesannete sarja täitmise ning kus käitaja tavaliselt ei pea vastutama konkreetse meeskonnaliikme majutamise eest;

(15) „kohalik ööpäev” – 24-tunnine ajavahemik, mis algab kell 00.00 kohaliku aja järgi;

(16) „kohalik öö” – kaheksatunnine ajavahemik kella 22.00 ja 08.00 vahel kohaliku aja järgi;

(17) „töötav meeskonnaliige” – meeskonnaliige, kes täidab tööülesandeid õhusõidukil vahemaandumiseta lennu ajal;

(18) „töökohale lendamine” – mittetöötava meeskonnaliikme siirdumine ühest paigast teise käitaja korraldusel, välja arvatud

— sõiduaeg kodust põhibaasis asuvasse ettenähtud tööle ilmumise kohta ja tagasi ning

— aeg, mis kulub kohapeal puhkekohast tööülesande täitmise kohta ja vastupidi minekuks;

(19) „puhkekoht” – magamisase või jalatoega iste, kus meeskonnaliige saab õhusõiduki pardal magada;

(20) „reservaeg” – ajavahemik, mille jooksul peab meeskonnaliige olema käitajale kättesaadav, et vähemalt kümnetunnise etteteatamisega enne tööülesande algust vastu võtta lennuülesanne, töökohale lendamise käsk või muu tööülesanne;

(21) „puhkeaeg” – pidev katkestusteta ja määratletud ajavahemik pärast ja/või enne tööd, mille jooksul meeskonnaliige on kõigist tööülesannetest, valvest ja reservist vaba;

(22) „rotatsioon” – tööülesanne või tööülesannete sari, mille hulgas on vähemalt üks lennutööülesanne, ja puhkeajad mujal kui põhibaasis, mis algab põhibaasis ja lõpeb põhibaasi naasmisega puhkeajaks, mille korral käitaja ei pea enam vastutama meeskonnaliikme majutuskoha eest;

(23) „üks töövaba päev” – nõukogu direktiivi 2000/79/EÜ ([1]) nõuete täitmise tähenduses kõikidest töökohustustest ja valvest vaba aeg, mis koosneb ühest päevast ja kahest kohalikust ööst ning millest teatatakse ette. Ühe töövaba päeva osa võib olla ka puhkeaeg;

(24) „vahemaandumiseta lend” – lennutööaja segment õhusõiduki liikumahakkamisest stardiks kuni maandumisjärgse peatumiseni ettenähtud parkimiskohal;

(25) „valveaeg” – varem teatatud ja määratletud ajavahemik, mille jooksul peab meeskonnaliige olema käitajale kättesaadav, et vastu võtta lennuülesanne, kohalelendamise ülesanne või muu ülesanne, ilma vahepealse puhkeajata;

([1]) EÜT L 302, 1.12.2000, lk 57.

▼M3

(26) „lennujaamavalve” – valveaeg lennujaamas;

(27) „muu valveaeg” – valveaeg kodus või sobivas majutuskohas;

(28) „ööpäevarütmi madalseisu aeg (WOCL)” – ajavahemik kell 02.00–05.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud.

ORO.FTL.110. Käitaja kohustused

Käitaja peab:

(a) avaldama tööülesannete graafikud piisavalt vara, et meeskonnaliikmed saaksid kavandada küllaldast puhkamist;

(b) tagama, et lennutööajad on kavandatud nii, et meeskonnaliikmed oleksid võimalikult puhanud ja saaksid tegutseda kõigis tingimustes rahuldaval ohutustasemel;

(c) määrama tööle ilmumise ajad, mis jätavad piisavalt aega maapealseteks tööülesanneteks;

(d) võtma arvesse lennutööaegade sagedust ja jaotuvuse ning puhkeaegade seost ja arvestama pika tööaja ning minimaalse puhkeaja kumuleeruvat mõju;

(e) jaotama tööaega nii, et ei tekiks töögraafikut, mis tugevasti häirib väljakujunenud une- ja töörütmi, näiteks määrates vaheldumisi päevaseid ja öiseid tööülesandeid;

(f) järgima puhkeaega häirivat töögraafikut käsitlevaid sätteid kooskõlas punktiga ARO.OPS.230;

(g) võimaldama piisavalt pikki puhkeaegu, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete mõjust ning oleksid järgmise lennutööaja alguseks välja puhanud;

(h) kavandama korduvaid pikki taastumise puhkeaegu ja teatama nendest meeskonnaliikmetele piisavalt vara;

(i) kavandama lennuülesandeid nii, et lennud lõpeksid lubatud lennutööaja jooksul, võttes arvesse lennueelseteks tööülesanneteks, vahemaandumiseta lennuks ja lennuki teenindamiseks kuluvat aega;

(j) muutma töögraafikut ja/või meeskonna koosseisu, kui 33 % selle graafiku lennutööülesannetest kavandatud hooajal on pikemad kui maksimaalne lennutööaeg.

ORO.FTL.115. Meeskonnaliikmete kohustused

Meeskonnaliikmed peavad:

(a) järgima IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.GEN.MPA.100 alapunkti b ning

(b) kasutama optimaalselt puhkamisvõimalusi ja -ruume ning kavandama ja kasutama oma puhkeaega nõuetekohaselt.

▼M3

ORO.FTL.120. Väsimuse riskijuhtimine (FRM)

(a) Kui käesoleva alajao või kohaldatava sertifitseerimistingimuse kohaselt on vaja väsimuse riskijuhtimist, peab käitaja kehtestama oma juhtimissüsteemi lahutamatu osana väsimuse riskijuhtimise (FRM) ning seda sellisena rakendama ja järgima. Väsimuse riskijuhtimine tagab määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktides 7.f, 7.g ja 8.f esitatud oluliste nõuete täitmise. Väsimuse riskijuhtimist kirjeldatakse lennutegevuskäsiraamatus.

(b) Kehtestatud, rakendatud ja järgitav väsimuse riskijuhtimine aitab väsimuse riskijuhtimise üldist toimivust pidevalt parandada ja peab sisaldama järgmist:

(1) käitaja üldiste väsimuse riskijuhtimise ideede ja põhimõtete kirjeldus (väsimuse riskijuhtimise poliitika);

(2) väsimuse riskijuhtimise protsesside dokumentatsioon, sealhulgas töötajatele nende vastutusalade teadvustamise kord ning selle dokumentatsiooni muutmise kord;

(3) teaduslikud põhimõtted ja teadmised;

(4) ohtude tuvastamise ja riskihindamise kord, mis võimaldab juhtida meeskonnaliikme pidevast väsimusest tekkivat tegevusriski (tekkivaid tegevusriske);

(5) riskimaandamise kord, mis sisaldab meeskonnaliikme väsimusest käitajale tekkinud riski (riskide) tõhusa maandamise viivitamatuid meetmeid, mille alusel saab väsimusriski selliste meetmetega saavutatud maandamist pidevalt jälgida ja korrapäraselt hinnata;

(6) väsimuse riskijuhtimise ohutuse tagamise kord;

(7) väsimuse riskijuhtimise edendamise kord.

(c) Väsimuse riskijuhtimine peab olema kooskõlas lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, käitaja suuruse ning tema tegevuse laadi ja keerukusega, võttes arvesse tegevusega kaasnevaid ohte ja nendega seotud riske ning kohaldatavat lennuaja spetsifikatsiooniskeemi.

(d) Käitaja võtab riskimaandusmeetmeid, kui väsimuse riskijuhtimise ohutuse tagamise korrast nähtub, et vajalikku ohutustaset ei säilitata.

ORO.FTL.125. Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid

(a) Käitajad peavad koostama nende tegevuse tüübiga sobivad ning määrusega (EÜ) nr 216/2008, käesoleva alajaoga ja muude kohaldatavate õigusaktidega, sh direktiiviga 2000/79/EÜ kooskõlasolevad lennuaja spetsifikatsiooniskeemid ning neid rakendama ja haldama.

(b) Enne lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, sh vajaduse korral sellega seotud väsimuse riskijuhtimise skeemi rakendamist peab pädev asutus selle heaks kiitma.

(c) Määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja käesolevale alajaole vastavuse tõendamiseks peab käitaja kohaldama ameti väljastatud kohaldatavaid sertifitseerimistingimusi. Kui käitaja soovib määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 22 lõike 2 kohaselt kõrvale kalduda kõnealustest sertifitseerimistingimustest, peab ta enne skeemi rakendamist esitama pädevale asutusele kõrvalekalde täieliku kirjelduse. Kirjeldus peab sisaldama kõiki asjakohaste käsiraamatute ja protseduuride muudatusi ning määruse (EÜ) nr 216/2008 ja käesoleva alajao nõuete täitmist tõendavat hinnangut.

▼M3

(d) Punkti ARO.OPS.235 alapunkti d eesmärgil kogub käitaja kahe aasta jooksul alates kõrvalekalde või erandi rakendamisest andmeid tehtud kõrvalekalde või erandi kohta ning analüüsib kõnealuseid andmeid teaduslike põhimõtete alusel, et hinnata õhusõiduki meeskonna väsimust käsitleva kõrvalekalde või erandi mõju. Selline analüüs esitatakse pädevale asutusele aruande vormis.

2. JAGU

Ärilise lennutranspordi ettevõtjad

ORO.FTL.200. Põhibaas

Ettevõtja määrab igale meeskonnaliikmele põhibaasi.

ORO.FTL.205. Lennutööaeg (FDP)

(a) Ettevõtja peab:

(1) määrama iga lennutegevuse jaoks tööle ilmumise ajad, võttes arvesse punkti ORO.FTL.110 alapunkti c;

(2) kehtestama protseduurid, mis sätestavad, kuidas kapten peab eriolukorras, mis võib põhjustada tugevat väsimust, ning pärast asjaomaste meeskonnaliikmetega konsulteerimist lühendama tegelikku lennutööaega ja/või pikendama puhkeaega, et kõrvaldada lennuohutust halvendav mis tahes mõju.

(b) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg

(1) Kohanenud meeskonnaliikmete maksimaalne igapäevane lennutööaeg ilma ajapikendusteta on esitatud järgmises tabelis:

2 Tabel

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg – kohanenud meeskonnaliikmed

Lennutööaja algus viiteajal	1–2 vahemaandumiseta lendu	3 vahemaandumiseta lendu	4 vahemaandumiseta lendu	5 vahemaandumiseta lendu	6 vahemaandumiseta lendu	7 vahemaandumiseta lendu	8 vahemaandumiseta lendu	9 vahemaandumiseta lendu	10 vahemaandumiseta lendu
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

(2) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg, kui meeskonnaliikmete kohanemine ei ole teada, peab vastama järgmises tabelis esitatule.

3 Tabel

Meeskonnaliikmed, kelle kohanemine ei ole teada

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg vahemaandumiseta lendude kaupa						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg juhul, kui meeskonnaliikmete kohanemine ei ole teada ja käitaja on rakendanud väsimuse riskimaandamise, peab vastama järgmises tabelis esitatule.

4 Tabel

Meeskonnaliikmed, kelle kohanemine ei ole teada, kui rakendatakse väsimuse riskimaandamist

Järgneva tabeli väärtused kehtivad, kui käitaja kasutatavas väsimuse riskijuhtimissüsteemis jälgitakse pidevalt nõutava ohutustaseme püsimist.

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg vahemaandumiseta lendude kaupa						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) Lennutööaeg lennumeeskonna ja salongipersonali erinevate tööle ilmumise aegade korral.

Kui salongipersonal vajab sama vahemaandumiseta lennu või vahemaandumisteta lennusarja ettevalmistuseks rohkem aega kui lennumeeskond, võib salongipersonali lennutööaega pikendada salongipersonali tööle ilmumise aja ja lennumeeskonna tööle ilmumise aja vahe võrra. Vahe ei tohi ületada üht tundi. Salongipersonali maksimaalne igapäevane lennutööaeg algab lennumeeskonna lennutööaja alguseks kohaloleku ettekandmise hetkest, kuid salongipersonali lennutööaeg algab salongipersonali tööle ilmumise ajaga.

(d) Kohanenud meeskonnaliikmete maksimaalne igapäevane lennutööaeg koos ajapikendusega, kuid ilma lennuaegse puhkepausita.

(1) Maksimaalset igapäevast lennutööaega võib pikendada mis tahes seitsmel järjestikusel päeval kuni ühe tunni võrra mitte rohkem kui kaks korda. Sellisel juhul:

i) pikendatakse minimaalset lennueelset ja -järgset puhkeaega kahe tunni võrra või

ii) pikendatakse lennujärgset puhkeaega nelja tunni võrra.

(2) Kui tööaega pikendatakse järjestikustel lennutööaegadel, tuleb lõike 1 kohaselt nõutav mõlema pikendatud lennutööaja vaheline lennule eelnev ja järgnev puhkeaeg tagada järjestikku.

▼M3

(3) Pikendus kavandatakse ette ja see võib hõlmata maksimaalselt:

i) viit vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg ei hõlma ööpäevarütmi madalseisu aega; või

ii) nelja vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg hõlmab kaht või vähem tundi ööpäevarütmi madalseisu ajast; või

iii) kaht vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg hõlmab rohkem kui kaht tundi ööpäevarütmi madalseisu ajast.

(4) Maksimaalse igapäevase lennutööaja pikendamist ilma lennuaegse puhkepausita ei tohi kombineerida samal tööajal lennuaegse puhkepausi või vaheajaga tööülesande tõttu tehtud tööaja pikendustega.

(5) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemis peavad olema määratletud maksimaalse igapäevase lennutööaja pikenduste piirmäärad, mis on kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega, võttes arvesse:

i) lennatavate vahemaandumiseta lendude arvu ning

ii) seda, kas lennutööaeg hõlmab ööpäevarütmi madalseisu aega.

(e) Maksimaalne igapäevane lennuaegse puhkepausi tõttu pikendatud lennutööaeg.

Lennuaja spetsifikatsiooniskeemides peavad olema määratletud maksimaalse igapäevase lennuaegse puhkepausi tõttu lennutööaja pikendamise tingimused kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega, võttes arvesse:

i) lennatavate vahemaandumiseta lendude arvu;

ii) igale meeskonnaliikmele eraldatud minimaalset lennuaegset puhkepausi;

iii) lennuaegse puhkepausi kasutamise võimalusi ning

iv) põhilennumeeskonna suurendamist.

(f) Lennutegevuses ettenägematud olukorrad – kapteni otsustusõigus.

(1) Kapteni poolt ettenägematutes olukordades tööle ilmumise ajal või selle järel algava lennutegevuse jooksul lennutööaja, tööaja ja puhkeaegade piirangute muutmise tingimused peavad olema kooskõlas järgmisega:

i) maksimaalne igapäevane lennutööaeg pärast punkti ORO.FTL.205 alapunktide b, e või punkti ORO.FTL.220 rakendamist ei või olla pikendatud enam kui kahe tunni võrra, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonda ei ole suurendatud, mille korral võib maksimaalset lennutööaega pikendada mitte enam kui kolme tunni võrra;

ii) kui ühe lennutööaja viimasel vahemaandumiseta lennul ületatakse lubatud suurendamist pärast õhkutõusmist tekkinud ettenägematu olukorra tõttu, võib lend jätkuda kuni sihtkohta või varulennuväljale jõudmiseni ning

iii) lennutööajale järgnevat puhkeaega võib vähendada, kuid see ei tohi kunagi olla lühem kui kümme tundi.

▼M3

(2) Ettenägematus olukorras, mis võib põhjustada tugevat väsimust, peab kapten lühendama tegelikku lennutööaega ja/või pikendama puhkeaega, et kõrvaldada lennuohutust halvendav mis tahes mõju.

(3) Enne esimese ja teise lõigu kohaste muudatuste kehtestamist peab kapten küsima kõigilt meeskonnaliikmetelt, mis on nende tähelepanuvõime tase.

(4) Kui kapten on oma otsusega pikendanud lennutööaega või lühendanud puhkeaega, peab ta selle kohta esitama käitajale aruande.

(5) Kui lennutööaega on pikendatud või puhkeaega vähendatud enam kui ühe tunni võrra, saadab käitaja aruande koopia koos oma märkustega pädevale asutusele mitte hiljem kui 28 päeva pärast toimunut.

(6) Käitaja rakendab käesolevas sättes kirjeldatud otsuse tegemise protsessi nii, et see ei too kaasa karistust, ja kirjeldab seda tegevuskäsiraamatus.

(g) Ettenägematud olukorrad lennutegevuse ajal – edasilükatud tööle ilmumise aeg

Käitaja kehtestab tegevuskäsiraamatus edasilükatud tööle ilmumise aja korral võetavad meetmed kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega.

ORO.FTL.210. Lennuaeg ja tööaeg

(a) Meeskonnaliikmele määratud tööaeg kokku ei tohi olla pikem kui:

(1) 60 töötundi mis tahes 7 järjestikusel päeval;

(2) 110 töötundi mis tahes 14 järjestikusel päeval ning

(3) 190 töötundi mis tahes 28 järjestikusel päeval jaotatuna võimalikult ühtlaselt kogu ajavahemikule.

(b) Lennuaeg kokku vahemaandumiseta lendudel, millel iga meeskonnaliige on töötav meeskonnaliige, ei tohi olla pikem kui:

(1) 100 lennutundi mis tahes 28 järjestikusel päeval;

(2) 900 lennutundi mis tahes kalendriaastal ning

(3) 1 000 lennutundi mis tahes 12 järjestikusel kalendrikuul.

(c) Lennujärgne tööaeg loetakse tööajaks. Käitaja täpsustab lennutegevuskäsiraamatus lennujärgse tööaja minimaalse kestuse.

ORO.FTL.215. Töökohale lendamine

Kui käitaja näeb meeskonnaliikme jaoks ette töökohale lendamise, kehtivad järgmised nõuded.

(a) Töökohale lendamist pärast tööle ilmumise aega, kuid enne lennutegevust, loetakse lennutööajaks, kuid mitte vahemaandumiseta lennuks.

(b) Kogu töökohale lendamise aeg loetakse tööajaks.

▼M3

ORO.FTL.220. Vaheajaga tööülesanne

Tingimused, mille alusel pikendatakse maksimaalset igapäevast lennutööaega tulenevalt maapealsest vaheajast, peavad vastama järgmisele.

(a) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad kirjeldama järgmisi vaheajaga tööülesandeid käsitlevaid punkte kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega:

(1) maapealse vaheaja minimaalne kestus ning

(2) punkti ORO.FTL.205 alapunkti b kohase lennutööaja pikendamise võimalus, võttes arvesse maapealse vaheaja kestuse ja meeskonnaliikmele võimaldatud puhkeruumid ning muud asjakohased tegurid.

(b) Maapealne vaheaeg loetakse täielikult lennutööaja hulka.

(c) Lühendatud puhkeajale ei saa järgneda vaheajaga tööülesanne.

ORO.FTL.225. Valveaeg ja tööülesanded lennujaamas

Kui käitaja määrab meeskonnaliikmetele valveaja või mis tahes tööülesanded lennujaamas, kohaldatakse kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega järgmist.

(a) Valveaeg ja mis tahes tööülesanne lennujaamas peavad olema kirjas töögraafikus ning valveaja algus ja lõpp peab olema määratletud ning asjaomastele meeskonnaliikmele eelnevalt teatatud, et nad saaksid kavandada piisavat puhkeaega.

(b) Meeskonnaliige loetakse lennujaamavalves olevaks alates vastavasse valvekohta jõudmise teatamisest kuni teavitatud lennujaamavalve aja lõpuni.

(c) Lennujaamavalvet võetakse punktide ORO.FTL.210 ja ORO.FTL.235 eesmärgil täies ulatuses arvesse tööajana.

(d) Mis tahes ülesanded lennujaamas kuuluvad täielikult tööaja hulka ning lennutööaega arvestatakse alates lennujaama tööle ilmumise ajast täies ulatuses.

(e) Käitaja peab tagama lennujaamavalves olevale meeskonnaliikmele majutuskoha.

(f) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad kirjeldama järgmisi punkte:

(1) mis tahes valveaja maksimaalne kestus;

(2) valveaja mõju maksimaalsele lennutööajale, mida võidakse määrata, võttes arvesse meeskonnaliikmele pakutavaid puhkeruume ja muid asjakohaseid tegureid, näiteks:

— meeskonnaliikme viivitamatu valmisoleku vajadus;

— uneaega häiriv valveaeg ning

— piisav etteteatamine, et tagada magamisvõimalus tööle kutsumise ja määratud lennutööaja vahel;

(3) valveajale järgnev minimaalne puhkeaeg, millele ei järgne lennutööaja määramine, ja

▼M3

(4) muu valveaja kui lennujaamavalveaja arvestamine tööaja koguarvestuses.

ORO.FTL.230. Reservaeg

Kui käitaja määrab meeskonnaliikmed reservi, kohaldatakse kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega järgmisi tingimusi.

(a) Reservaeg on töögraafikus.

(b) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid kirjeldavad järgmisi punkte:

(1) iga reserviaja maksimaalne kestus;

(2) järjestikuste reservipäevade arv, mida võib määrata ühele meeskonnaliikmele.

ORO.FTL.235. Puhkeaeg

(a) Minimaalne puhkeaeg põhibaasis

1) Põhibaasis algavale tööajale eelnev minimaalne puhkeaeg peab olema vähemalt sama pikk kui sellele eelnev tööaeg või 12 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem.

2) Erandina punktist 1 kohaldatakse punkti b kohast minimaalset puhkeaega, kui käitaja tagab meeskonnaliikmele sobiva majutuse põhibaasis.

(b) Minimaalne puhkeaeg põhibaasist eemal

Mujal kui põhibaasis algavale tööajale eelnev minimaalne puhkeaeg peab olema vähemalt sama pikk kui sellele eelnev tööaeg või kümme tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem. See ajavahemik peab sisaldama peale reisimise ja füsioloogiliste vajaduste aja ka kaheksatunnist magamisvõimalust.

(c) Lühendatud puhkeaeg

Erandina punktidest a ja b võivad lennuaja spetsifikatsiooniskeemid sisaldada lühendatud minimaalset puhkeaega, võttes kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega arvesse järgmisi elemente:

(1) minimaalne lühendatud puhkeaeg;

(2) järgneva puhkeaja pikendamine ning

(3) lühendatud puhkeajale järgneva lennutööaja lühendamine.

(d) Taastumiseks ette nähtud korduvad pikendatud puhkeajad

Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad sisaldama kumuleeruva väsimuse kompenseerimiseks vajalikke taastumiseks ette nähtud korduvaid pikendatud puhkeaegu. Minimaalne taastumiseks ette nähtud korduv pikendatud puhkeaeg peab kestma 36 tundi ja sisaldama kaht kohalikku ööd nii, et ühe taastumiseks ette nähtud korduva pikendatud puhkeaja lõpu ja järgmise alguse vahel ei oleks rohkem kui 168 tundi. Kaks korda kuus pikendatakse taastumiseks ette nähtud korduvat pikendatud puhkeaega kahe kohaliku päeva võrra.

▼M3

(e) Lennuaja spetsifikatsiooniskeem peab sisaldama täiendavaid puhkeaegu kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega, et vähendada:

(1) ajavööndite erinevuse ja pikendatud lennutööaja mõju;

(2) puhkeaega häirivast töögraafikust tingitud kumuleeruvat väsimust ning

(3) põhibaasi muutust.

ORO.FTL.240. Toitumine

(a) Lennutööaja jooksul peab olema võimalik einestada ja juua, et vältida meeskonnaliikme töövõime vähenemist, eriti kui lennutööaeg on pikem kui 6 tundi.

(b) Käitaja peab täpsustama oma tegevuskäsiraamatus, kuidas on lennutööajal tagatud meeskonnaliikme toitumine.

ORO.FTL.245. Põhibaasi, lennu-, töö- ja puhkeaega käsitlevad dokumendid

(a) Käitaja peab säilitama 24 kuu jooksul järgmist:

(1) iga meeskonnaliikme kohta muu hulgas järgmisi andmeid:

i) lennuajad;

ii) iga tööaja ja lennutööaja algusaeg, kestus ja lõpuaeg;

iii) puhkeajad ja vabad päevad ning

iv) määratud põhibaas.

(2) Pikendatud lennutööaegade ja lühendatud puhkeaegade aruanded.

(b) Nõudmisel peab käitaja esitama lennu-, töö- ja puhkeaja üksikdokumentide koopiad järgmistele isikutele:

(1) asjaomasele meeskonnaliikmele ning

(2) teisele käitajale meeskonnaliikme kohta, kes on või kes hakkab tema meeskonnaliikmeks.

(c) Mitmele käitajale teenuseid pakkuvat meeskonnaliiget käsitlevaid dokumente, millele viidatakse punkti CAT.GEN.MPA.100 alapunkti b lõikes 5, säilitatakse 24 kuud.

ORO.FTL.250. Väsimuse leevendamise koolitus

(a) Käitaja korraldab meeskonnaliikmetele, meeskonna töögraafikute koostajatele ja asjaomastele juhtivtöötajatele esmase ja korduva väsimuse leevendamise koolituse.

(b) Koolitus peab järgima käitaja kehtestatud ja tegevuskäsiraamatus kirjeldatud koolituskava. Koolitus peab käsitlema väsimuse võimalikke põhjusi ja tagajärgi ning väsimuse vastumeetmeid.

▼**M21**

I liide

DEKLARATSIOON

vastavalt lennutegevust reguleerivale komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012

Käitaja

Nimi:

Käitaja peamine tegevuskoht või kui käitajal ei ole peamist tegevuskohta, siis käitaja asu- või elukoht ja koht, kust lennutegevust juhitakse:

Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:

Õhusõidukite käitamine

Käitamise alguskuupäev ja muudatuse jõustumiskuupäev:

Teave õhusõiduki, käitamise ja jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsiooni kohta ([1]):

Õhusõidukitüüp/-tüübid, registreerimistunnus(ed) ja põhibaas:

Õhusõiduki seerianumber ([2])	Õhusõiduki tüüp	Õhusõiduki registree-rimistunnus ([3])	Põhibaas	Käitamise liik/ liigid ([4])	Jätkuva lennu-kõlblikkuse korraldamise eest vastutav organisa-tsioon ([5])

Käitaja peab saama teatavateks lendudeks eelneva loa ([6]) või eriloa ([7]) enne selliste lendude tegemist.

Vajaduse korral andmed olemasolevate lubade kohta. Lisada erilubade loend. Sealhulgas:

— vajaduse korral kolmandate riikide poolt välja antud eriload;

— vähendatud käitamismiinimumidega toimingute nimed (nt EFVS 200, SA CAT I jne).

Vajaduse korral andmed olemasolevate erilennulubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile).

Vajaduse korral nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loend koos viidetega vastavatele nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele (AMC), mida need asendavad (lisada AltMoC).

Kinnitused

☐ Käitaja täidab praegu ja ka edaspidi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 V lisas sätestatud olulisi nõudeid ja määruse (EL) nr 965/2012 nõudeid.

☐ Juhtimissüsteemi dokumendid, sealhulgas tegevuskäsiraamat, peavad vastama komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa), V lisa (SPA-osa), VI lisa (NCC-osa) või VIII lisa (SPO-osa) nõuetele ja kõik lennud toimuvad kooskõlas tegevuskäsiraamatu sätetega vastavalt ORO-osa punkti ORO.GEN.110 alapunktile b.

☐ Kõikidel käitatavatel õhusõidukitel peab olema:

— kehtiv lennukõlblikkussertifikaat kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 748/2012 või, kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul, ICAO 8. lisaga ning

— kui asjaomast õhusõidukit kasutatakse erilendudeks, kehtiv rendileping vastavalt punktile ORO.SPO.100.

▼M21

☐ Kõigil lennumeeskonna liikmetel peab olema komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa kohane luba vastavalt ORO-osa punkti ORO.FC.100 alapunktile c ja salongimeeskonna liikmed (vajaduse korral) on saanud ORO-osa CC-alajao kohase koolituse.
☐ (Vajaduse korral) Käitaja peab rakendama ametlikult tunnustatud valdkondlikku standardit ning tõendama sellele vastavust. Viide standardile: Sertifitseerimisorgan: Viimase vastavuskontrolli kuupäev:
☐ Käitaja teatab pädevale asutusele kõikidest muudatustest, mis mõjutavad tema vastavust määruse (EL) 2018/1139 V lisas sätestatud olulistele nõuetele ja komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 kohastele nõuetele, mille kohta ta on pädevale asutusele esitanud deklaratsiooni, ning kõikidest muudatustest nõuete täitmise alternatiivsete meetodite (AltMoC) loendis, mis sisalduvad deklaratsioonis või on sellele lisatud vastavalt ORO-osa punkti ORO.GEN.120 alapunkti a nõuetele.
☐ Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.
Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri
([1]) Kui nõutud teabe esitamiseks ei ole deklaratsioonis piisavalt ruumi, esitatakse see eraldi lisas. Palun märkida lisale kuupäev ja kinnitada see allkirjaga. ([2]) Tootja seerianumber. ([3]) Kui õhusõiduk on registreeritud ka lennuettevõtja sertifikaadi omaniku juures, märkida lennuettevõtja sertifikaadi omaniku number. ([4]) „Käitamise liik/liigid” tähendab asjaomase õhusõidukiga teostatavate lendude liiki, näiteks mitteärilised lennud või erilennud, nt aerofotograafia, õhureklaam, uudiste-, tele- ja filmilennud, langevarjulennud, langevarjusport, tehnilised kontroll-lennud. ([5]) Teave jätkuva lennukõlblikkuse eest vastutava organisatsiooni kohta peab sisaldama organisatsiooni nime, aadressi ja sertifikaadi viitenumbrit. ([6]) a) Käitamine defektse instrumendi, seadme, osa või funktsiooniga vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL) (punkti ORO.MLR.105 alapunktid b, f ja j ning punktid NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 ja SPO.IDE.H.105). b) Eelnevat luba või heakskiitu nõudvad lennud, sealhulgas kõik järgmised lennud: — erilendude puhul kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki märgrendile võtmine ja kuivrendile võtmine (punkti ORO.SPO.100 alapunkt c); — suure riskiga ärilised erilennud (punkt ORO.SPO.110); — mitteärilised lennud õhusõidukitega, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ja mida sooritatakse ilma töötava salongipersonalita (punkti ORO.CC.100 alapunkt d); — kasutatakse instrumentaallennureeglite (IFR) käitamismiinimume, mis on madalamad kui riigi avaldatud miinimumid (punktid NCC.OP.110 ja SPO.OP.110); — tankimine töötavate mootori(te) ja/või rootoritega (punkt NCC.OP.157); — erilennud ilma hapnikuta rohkem kui 10 000 jala kõrgusel (punkt SPO.OP.195). ([7]) Lennud kooskõlas määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa), sealhulgas B-alajao „Lennud sooritusel põhineva navigatsiooniga (PBN)”, C-alajao „Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevus”, D-alajao „Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis”, E-alajao „Halva nähtavusega lennud (LVO) ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingud”, G-alajao „Ohtlike kaupade vedu”, K-alajao „Kopteri avamerelennud” ja N-alajao „Kopteri punktlähenemised ja -väljumised vähendatud VFR-miinimumidega” nõuetega.

▼B

IV LISA

ÄRILINE LENNUTRANSPORT

(CAT-OSA)

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

CAT.GEN.100. Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht.

▼M14 _____

▼B

1. JAOTIS

Mootoriga õhusõidukid

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Meeskonna kohustused

a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma tööülesandeid, mis:

1) on seotud õhusõiduki ja selles viibijate ohutusega ning

2) on ette nähtud tegevuskäsiraamatu juhendite ja protseduuridega.

b) Meeskonnaliige peab:

1) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest vigadest, riketest, häiretest või defektidest, mis meeskonnaliikme arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemis, ning millest mõni teine meeskonnaliige ei ole juba teatanud;

2) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada lennutegevuse ohutust ning millest mõni teine meeskonnaliige ei ole juba teatanud;

3) täitma käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi asjaomaseid nõudeid;

4) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid (FTL) ning puhkeaja nõudeid;

5) rohkem kui ühe käitaja juures töötamise korral:

i) säilitama teavet oma isikliku lennu- ning puhkeaja kohta, nagu on osutatud lennuaja piirangute (FTL) suhtes kohaldatavates nõuetes;

ii) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele, ning

iii) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud lendamiseks rohkem kui ühe tüübi või variandiga.

▼M21

c) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

1) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;

2) mõistliku aja jooksul pärast süvaveesukeldumist või doonorivere loovutamist;

3) kohaldatavatele tervisenõuetele mittevastavuse korral;

4) kui ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või

5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktis 7.5 osutatud tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.

▼B

CAT.GEN.MPA.105. Õhusõiduki kapteni vastutus

a) Lisaks punkti CAT.GEN.MPA.100 nõuete täitmisele peab õhusõidukikapten tegema järgmist:

1) vastutama kõikide pardal olevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest alates hetkest, mil ta jõuab õhusõiduki pardale, kuni õhusõidukist lahkumiseni lennu lõpul;

2) vastutama õhusõiduki käitamise ja ohutuse eest:

i) lennukite puhul alates hetkest, mil lennuk on valmis stardieelseks ruleerimiseks, kuni lennu lõpuni, mil lennuk jääb lõplikult seisma ning peajõuallika(te)ks olev(ad) veomootor(id) on seiskunud;

ii) kopterite puhul kogu rootorite pöörlemise aja;

3) omama õigust anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki asjakohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.c;

4) omama õigust saata pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa lastist, kes/mis võivad kujutada potentsiaalset ohtu õhusõiduki või selles viibijate ohutusele;

5) ta ei luba vedada õhusõidukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis tõenäoliselt ohustab õhusõidukit või õhusõidukis viibijaid;

6) omama õigust keelduda vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute transportimisest juhul, kui nende vedu kujutab ohtu õhusõidukile või selles viibijatele;

▼B

7) tagama, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest;

8) tagama, et kõiki käitamisprotseduure ja kontroll-lehti täidetakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatu nõuetele;

9) ta ei luba meeskonnaliikmetel lennu kriitilistel etappidel sooritada muid toiminguid peale nende, mis on vajalikud õhusõiduki ohutuks käitamiseks;

▼M8

10) tagama, et:

i) pardaregistraatorid ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud,

ii) muu juhtumi kui õnnetuse või tõsise intsidendi korral, millest tuleb teatada kooskõlas punkti ORO.GEN.160 alapunktiga a, ei kustutata pardaregistraatorite salvestisi sihilikult, ning

iii) õnnetuse või tõsise intsidendi korral või kui pardaregistraatori salvestiste säilitamist korraldab uurimisorgan:

A) pardaregistraatori salvestisi sihilikult ei kustutata,

B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning

C) enne lennumeeskonna kabiinist lahkumist võetakse kasutusele ettevaatusabinõud pardaregistraatori salvestiste säilitamiseks;

▼B

11) otsustama teadaolevate puudujääkidega õhusõiduki vastuvõtmise üle vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL);

▼M15

12) tagama, et on tehtud määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) nõuete kohane lennueelne ülevaatus;

13) kontrollima, et vajalik avariivarustus oleks koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav;

14) jätkuva lennuohutuse tagamiseks registreerima pärast lennu lõppu kasutamisega seotud andmed ning õhusõiduki kõik teadaolevad või arvatavad defektid õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus.

▼B

b) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele õhusõiduki juhtimine on delegeeritud, peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas ohuolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

c) Iga kord, kui lendava õhusõidukiga on tehtud manööver vastuseks õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) vahemaa eristamise signaalile (RA), peab kapten esitama pädevale asutusele ACAS-aruande.

d) Linnuohud ja kokkupõrked lindudega:

1) potentsiaalse linnuohu märkamise korral teatab õhusõiduki kapten sellest lennuliiklusteenuste (ATS) üksusele niipea, kui meeskonna töökoormus seda võimaldab.

▼B

2) Kui kapteni vastutusel olev õhusõiduk põrkab kokku linnuga, mis põhjustab õhusõidukile olulise kahju või olulise funktsiooni kadumise või häire, peab kapten pärast maandumist esitama pädevale asutusele linnuga kokkupõrget käsitleva kirjaliku aruande.

▼M15

e) Õhusõiduki komandör peab võimalikult kiiresti teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.

▼B

CAT.GEN.MPA.110. Õhusõiduki kapteni õigused

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik õhusõidukiga veetavad inimesed täidavad kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab õhusõiduki ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

CAT.GEN.MPA.115. Salongipersonali hulka mittekuuluv personal ja meeskonnaliikmed reisijatesalongis

Kui õhusõiduki reisijatesalongis täidavad tööülesandeid salongipersonali hulka mittekuuluvad töötajad või meeskonnaliikmed, tagab käitaja, et:

a) reisijad ei aja neid segi oma tööülesandeid täitvate salongimeeskonna liikmetega;

b) nad ei viibi nõutava suurusega salongipersonali jaoks ette nähtud kohtadel;

c) nad ei takista salongimeeskonna liikmetel tööülesannete täitmist.

CAT.GEN.MPA.120. Ühine keel

Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124. Õhusõiduki ruleerimine

Käitaja kehtestab õhusõiduki ruleerimise protseduurid, et tagada selle ohutu käitamine ja suurendada ohutust lennurajal.

▼B

CAT.GEN.MPA.125. Lennukite ruleerimine

Käitaja tagab, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastav järgmistele nõuetele:

a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või

b) ta on käitaja poolt määratud ning:

1) saanud õhusõiduki ruleerimise alase väljaõppe;

2) saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe;

3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC) signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuridega;

4) suudab järgida lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid käitamisstandardeid.

CAT.GEN.MPA.130. Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse lennu alustamiseks sisse vaid siis, kui juhikohal on lendamiseks kvalifitseeritud piloot.

▼B

CAT.GEN.MPA.135. Kabiini lubamine

a) Käitaja tagab, et õhusõiduki kabiini ei lubata ja seal ei veeta ühtki isikut, kes ei ole selleks lennuks määratud lennumeeskonna liige, välja arvatud juhul, kui see isik on

1) õhusõiduki käitamises osalev meeskonnaliige;

2) pädeva või kontrolli teostava asutuse esindaja, kes peab seal viibima ametlike tööülesannete täitmiseks, või

3) isik, kel on lubatud kabiini siseneda või keda on lubatud seal vedada vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhenditele.

b) Õhusõiduki kapten tagab, et:

1) isiku lubamine kabiini ei too kaasa lennu juhtimise häirimist või sellesse sekkumist ning

2) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.

c) Õhusõiduki kaptenil on kabiini lubamise suhtes lõplik otsustusõigus.

CAT.GEN.MPA.140. Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada, ning võtab kõik põhjendatud meetmed sellise kasutuse vältimiseks.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141. Elektroonilise lennudokumentatsiooni kasutamine

a) Kui õhusõiduki pardal kasutatakse elektroonilist lennudokumentatsiooni, tagab käitaja, et see ei mõjuta ebasoodsalt õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ega lennumeeskonna liikme suutlikkust õhusõidukit käitada.

b) Käitaja ei kasuta B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendust, mis ei ole heaks kiidetud vastavalt V lisa M-alajaole (SPA-osa).

▼B

CAT.GEN.MPA.145. Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja tagab, et tal on alati kõikide õhusõidukite pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab viivitamata edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC-d).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150. Hädamaandumine vette – lennukid

Käitaja käitab lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 30, veekogu kohal kaugemal kui maismaal asuvast hädamaandumiseks sobivast kohast 120-minutilise reisilennu kiirusel läbitav teekond või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem) vaid juhul, kui lennuk vastab kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes ette nähtud vette sooritatava hädamaandumise nõuetele.

▼B

CAT.GEN.MPA.155. Lahingurelvade ja sõjamoona vedu

a) Käitaja võib vedada lahingurelvi ja sõjamoona lennutranspordiga üksnes juhul, kui tal on selleks kõikide nende riikide luba, mille õhuruumi kavandatud lend läbib.

b) Loa saamisel tagab käitaja, et lahingurelvad ja sõjamoon:

1) on õhusõidukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele juurdepääsetav, ning

▼B

2) on laadimata, kui tegemist on tulirelvadega.

c) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenile teatatakse enne lennu algust kõik üksikasjad õhusõiduki pardal olevate lahingurelvade ja sõjamoona ning nende asukoha kohta.

CAT.GEN.MPA.160. Sportrelvade ja laskemoona vedu

a) Käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed tagamaks, et teda teavitatakse kõikidest sportrelvadest, mida lennutranspordiga kavatsetakse vedada.

b) Käitaja, kes sportrelvad transportimiseks vastu võtab, tagab, et need:

1) on õhusõidukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele ligipääsetav, ning

2) on laadimata, kui tegemist tulirelvade või muude laskemoonaga laetavate relvadega.

c) Sportrelvade laskemoona võib teatavate piirangutega vedada reisijate registreeritud pagasis kooskõlas tehnilise juhendiga.

CAT.GEN.MPA.161. Sportrelvade ja laskemoona vedu – leebemad nõuded

Olenemata punkti CAT.GEN.MPA.160 alapunktist b võib kopteritel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 3 175 kg, päevasel ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel vedada sportrelva kohas, kus see on lennu ajal ligipääsetav, kui käitaja on kehtestanud asjakohased protseduurid ning seda lennu ajal ligipääsmatus kohas hoida ei ole võimalik.

CAT.GEN.MPA.165. Inimeste veo kord

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ükski isik ei viibi lennu ajal õhusõiduki neis osades, mis ei ole ette nähtud inimeste veoks, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten on kellelegi andnud ajutise sissepääsuloa:

a) tegutsemiseks õhusõiduki või selles olevate inimeste, loomade või kaupade ohutuse huvides, või

b) õhusõiduki ossa, kus veetakse lasti või pardavarustust ja kuhu õhusõiduki lennu ajal on ligipääs ette nähtud.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170. Psühhoaktiivsed ained

a) Käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed, et takistada õhusõidukisse siseneda või seal viibida isikutel, kes on psühhoaktiivsete ainete tugeva mõju all, nii et see võib tõenäoliselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

b) Selleks et tagada õhusõiduki või selles viibijate ohutus, töötab käitaja tema otsese kontrolli all olevate lennu- ja salongimeeskonna liikmete ning muu lennuohutust mõjutava personali jaoks välja psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamise ennetamise ja avastamise poliitika ning rakendab seda.

▼M12

c) Ilma et see mõjutaks isikute kontrollimise valdkonnas kohaldatavaid liikmesriikide andmekaitsealaseid õigusakte, töötab käitaja lennu- ja salongimeeskonna liikmete ning muu lennuohutust mõjutava personali jaoks välja psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamisjuhtumite ennetamise ja avastamise objektiivse, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse ning rakendab seda.

d) Käitaja teatab kontrollitud positiivsest tulemusest oma pädevale asutusele ja asjaomase personali eest vastutavale asutusele, näiteks lennundusmeditsiinikeskusele.

CAT.GEN.MPA.175. Ohuolukorra vältimine

a) Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:

1) ei ohustaks õhusõidukit või selles viibivaid isikuid või

2) ei põhjustaks ega võimaldaks õhusõidukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

b) Käitaja tagab, et lennumeeskond on enne liinilennu alustamist läbinud psühholoogilise hindamise, et:

1) välja selgitada lennumeeskonna psühholoogilised omadused ja sobivus töökeskkonna seisukohast ning

2) vähendada õhusõiduki ohutule käitamisele avalduda võiva negatiivse mõju tõenäosust.

c) Võttes arvesse käitaja tegevuse ulatust, iseloomu ja keerukust, võib käitaja alapunktis b osutatud psühholoogilise hindamise asendada lennumeeskonna psühholoogiliste omaduste ja sobivuse sisehindamisega.

▼B

CAT.GEN.MPA.180. Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiatena, kui ei ole ette nähtud teisiti:

1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;

2) registreerimissertifikaadi originaal;

3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;

4) mürasertifikaat, kaasa arvatud selle ingliskeelne tõlge, kui mürasertifikaadi väljaandmise eest vastutav asutus on selle välja andnud;

▼M4

5) lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tõestatud koopia, ning kui asjaomane lennuettevõtja sertifikaat on välja antud mõnes teises keeles, sertifikaadi tekst inglise keeles;

6) õhusõidukitüübi käitamistingimused, mis on välja antud koos lennuettevõtja sertifikaadiga, ning kui õhusõiduki käitamistingimused on välja antud mõnes teises keeles, käitamistingimuste tekst inglise keeles;

▼B

7) õhusõiduki raadiloa originaal, kui see on olemas;

8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);

9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;

▼M15

10) määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (M-osa) kohane õhusõiduki tehniline päevik;

▼B

11) andmed lennuliiklusteenuste (ATS) üksusele esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;

12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide nende marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;

13) teave eskortiva ja eskorditava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;

14) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta, mis peab olema kabiinis hõlpsasti kättesaadav;

15) kehtiva lennutegevuskäsiraamatu osad, milles käsitletakse meeskonna tööülesandeid ja mis peavad olema meeskonnale hõlpsasti kättesaadavad;

16) minimaalvarustuse loetelu (MEL);

17) vajalikud teatised lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenuste (AIS) teabedokumendid;

18) asjakohane meteoroloogiateave;

19) vastavalt vajadusele lasti- ja/või reisijatemanifest;

20) massi ja balansseeringu dokumendid;

21) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas;

22) teave erikategooria reisijate (SCP) ja erilasti kohta, kui need on olemas, ning

23) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.

b) Olenemata alapunktist a võib muude kui keerukate mootorõhusõidukitega toimuvatel lendudel päevaste visuaallennureeglite (VFR) järgi, kui lend algab ja lõpeb samal lennuväljal/tegevuskohas ja ei kesta üle 24 tunni või toimub lennutegevuskäsiraamatus määratud piiratud alal, hoida järgmisi dokumente õhusõiduki asemel lennuväljal või tegevuskohas:

1) mürasertifikaat;

2) õhusõiduki raadioluba;

3) lennupäevik või samaväärne logi;

4) õhusõiduki tehniline päevik;

5) NOTAM-teated ja AIS-dokumendid;

6) meteoroloogiateave;

7) teave erikategooria reisijate (SCP) ja erilasti kohta, kui neid on, ning

8) massi ja balansseeringu dokumendid.

▼B

c) Olenemata alapunktist a võib alapunkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

CAT.GEN.MPA.185. Maa peal hoitav teave

a) Käitaja tagab, et vähemalt kõikide lendude või kõikide lennuseeriate ajal tehakse järgmist:

1) säilitatakse maa peal lennuga seotud ja lennu liigile vastavat teavet;

2) teavet säilitatakse seni, kuni see on kopeeritud kohas, kus see talletatakse, või kui see ei ole võimalik,

3) hoitakse asjaomast teavet tulekindlas konteineris õhusõiduki pardal.

b) Alapunktis a osutatud teave sisaldab järgmist:

1) vajaduse korral operatsioonilise lennuplaani koopiat;

2) õhusõiduki tehnilise päeviku asjakohas(t)e osa(de) koopiad;

3) konkreetse marsruudiga seotud NOTAM-dokumente, kui käitaja on need välja andnud;

4) massi ja balansseeringu dokumente, kui need on nõutavad, ning

5) teavet erilasti kohta.

CAT.GEN.MPA.190. Dokumentide ja andmete esitamine

Õhusõiduki kapten esitab lennuameti poolt volitatud isiku taotlusel talle mõistliku aja jooksul kohustuslikud pardadokumendid.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195. Pardaregistraatori salvestiste käitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, tõsist intsidenti või juhtumit peab õhusõiduki käitaja säilitama pardaregistraatori originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsugused korraldused.

b) Käitaja teostab salvestiste operatiivkontrolli ja hindamise selle tagamiseks, et käesoleva määruse nõuete kohaselt õhusõiduki pardale paigaldatud pardaregistraatorid oleksid jätkuvalt töökorras.

c) Käitaja säilitab kõik lennuandmete salvestised ja andmesidesõnumid, mis vastavalt nõuetele peavad olema pardaregistraatoris salvestatud. Kõnealuste pardaregistraatorite katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamisaja kõige vanema salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.

d) Käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet pardasalvesti algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.

▼M16

e) Käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik pardaregistraatoris säilitatud salvestised.

f) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EL) nr 996/2010 ja (EL) 2016/679 ([1]) sätteid, kohaldatakse järgmist:

1) pardaregistraatori helisalvestisi võib avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:

i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;

iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;

1a) käitaja, kes kontrollib pardaregistraatori helisalvestisi pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, kaitseb asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagab, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;

2) pardaregistraatori salvestatud lennuandmeid või andmesidesõnumeid ei või kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine, välja arvatud juhul, kui need salvestised vastavad mõnele allpool esitatud tingimusele:

i) käitaja kasutab asjaomaseid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;

ii) salvestised on anonümiseeritud;

iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri;

3) pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist võib avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:

i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;

iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;

3a) kui pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist kontrollitakse pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:

i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;

ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib olla näha meeskonnaliikmete kehaosi.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

▼B

CAT.GEN.MPA.200. Ohtlike kaupade vedu

a) Kui käesoleva osaga ei ole lubatud teisiti, peab ohtlike kaupade lennutransport toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga, nagu seda on viimati muudetud, ning seda täiendava dokumendi „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend" (ICAO dokument 9284-AN/905) uusima kehtiva väljaandega koos selle lisade ja võimalike täienduste või parandustega.

b) Ohtlikke kaupu võib vedada üksnes käitaja, kellel on V lisa (SPA-osa) alajao G kohane luba, välja arvatud juhul, kui

1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või

2) kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

c) Käitaja kehtestab protseduurid, et tagada kõik põhjendatud meetmed, et vältida ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.

d) Käitaja annab töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.

e) Käitaja teavitab kooskõlas tehnilisele juhendiga pädevat asutust ja vahejuhtumi toimumisriigi pädevat asutust viivitamata järgmisest:

1) ohtlike kaupadega seotud õnnetustest või intsidentidest;

2) deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või

3) reisijatelt või meeskonnaliikmetelt või pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui nende vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

f) Käitaja tagab reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.

g) Käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades oleks esitatud tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205. Õhusõidukite jälgimise süsteem – Lennukid

a) Hiljemalt 16. detsembriks 2018 võtab käitaja lennutegevuse kontrollisüsteemi osana kasutusele õhusõidukite jälgimise süsteemi ja hakkab seda haldama. Kõnealuse süsteemiga jälgitakse punkti b kohaseid lende ning süsteemi kasutatakse järgmiste lennukite puhul:

1) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 16. detsembrit 2018 ja millel on lisaks sekundaarradari transpondrile täiendav asukoha edastamise suutlikkus;

2) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 16. detsembril 2018 või pärast seda kuupäeva, ja

3) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 16. detsembril 2018 või pärast seda.

b) Käitaja jälgib lende stardist kuni maandumiseni, välja arvatud juhul, kui kavandatud lennumarsruut ja plaanikohane muudetud marsruut on täielikult lisatud õhuruumiosasse, kus:

▼M8

1) tavaliselt osutatakse lennujuhtimise seireteenust ja seda toetavad lennujuhtimise seiresüsteemid, mis määravad õhusõiduki asukoha teatava kindla ajavahemiku tagant, ning

2) käitaja on esitanud aeronavigatsiooniteenuse osutajale vajalikud kontaktandmed.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210. Hädaolukorras õhusõiduki asukoha määramine – lennukid

Alates 1. jaanuarist 2025 peavad alljärgnevalt loetletud lennukid olema varustatud töökindla automaatseadmega, mis suudab pärast õnnetust ka lennuki ränkade kahjustuste korral täpselt kindlaks teha lennu lõppemise punkti:

a) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2024 või pärast seda; ning

b) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2024 või pärast seda.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215. Toetusprogramm

a) Käitaja võimaldab juurdepääsu ennetavale ja mittekaristavale toetusprogrammile, millega aidatakse ja toetatakse lennumeeskondi selliste probleemide äratundmisel, nendega toimetulekul ja nende ületamisel, mis võivad avaldada negatiivset mõju nende võimele ohutult kasutada oma loast tulenevaid õigusi, hõlbustab sellist juurdepääsu ja tagab selle. See juurdepääs tehakse kättesaadavaks kõigile lennumeeskonnaliikmetele.

b) Ilma et see mõjutaks liikmesriikide õigusakte, mida kohaldatakse üksikisikute kaitse suhtes isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise suhtes, kujutab andmete konfidentsiaalsuse kaitse endast tõhusa toetusprogrammi eeltingimust, kuna see toetab sellise programmi kasutamist ja tagab selle terviklikkuse.

▼M14

_____

▼B

B-ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

1. JAOTIS

Mootoriga õhusõidukid

CAT.OP.MPA.100. Lennuliiklusteenuste kasutamine

a) Käitaja tagab, et:

1) kõikidel lendudel kasutatakse alati konkreetse õhuruumi jaoks ette nähtud lennuliiklusteenuseid (ATS) ning järgitakse kõiki kohaldatavaid õhusõidueeskirju, kui need on olemas;

2) õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid, mis sisaldavad ATS-lennuplaani muudatusi, peavad enne lennukile edastamist olema võimaluse korral kooskõlastatud vastava lennuliiklusteenuste (ATS) üksusega.

b) Olenemata alapunktist a ei ole lennuliiklusteenuste (ATS) kasutamine (v.a juhul, kui õhusõidueeskirjad seda nõuavad) kohustuslik järgmistel juhtudel:

1) visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel päevastel lendudel lennukitega, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid;

2) päevastel lendudel visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 3 175 kg, või

▼M20

3) kohalikel kopterilendudel (LHOd).

▼B

kui see ei mõjuta otsingu- ja päästeteenuste korraldamist.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Kõrgusmõõturi kontroll ja seaded

a) Käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõturi kontrolliks enne iga väljumist.

b) Käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiseadetega seotud protseduurid , mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.

▼B

CAT.OP.MPA.105. Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

a) Käitaja kasutab üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomas(t)ele õhusõidukitüübile/-tüüpidele ja lennutegevuse iseloomule.

b) Käitamiskohtade kasutamine on lubatud üksnes:

1) lennukitele, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid, ning

2) kopteritele.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107. Sobiv lennuväli

Käitaja loeb lennuvälja sobivaks, kui lennuväli on kavandataval kasutusajal kasutusvalmis ning varustatud selliste vajalike lisateenustega nagu lennuliiklusteenused (ATS), piisav valgustus, side, ilmateade, navigeerimise abivahendid ja päästeteenistused.

CAT.OP.MPA.110 Lennuvälja käitamismiinimumid

a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.

b) Lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramisel kasutatava meetodi puhul võetakse arvesse kõiki järgmisi elemente:

1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja juhitavusomadused;

2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;

3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;

4) käitaja asjakohane käitamiskogemus;

▼M21

5) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATO) mõõtmed ja omadused;

6) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;

7) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast / suhteline kõrgus (OCA/H);

8) tõusupiirkondades olevad takistused ja vajalikud kõrgusvarud;

9) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;

10) instrumentaallähenemise protseduur (IAP);

11) lennuvälja omadused ja kasutatavad aeronavigatsiooniteenused (ANS);

12) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;

13) käitamistingimustes kehtestatud tingimused, sealhulgas halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingute eriload;

14) lennuvälja, instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) või keskkonna mittestandardsed omadused.

c) Käitaja peab lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama tegevuskäsiraamatus.

d) Käitaja poolt lennuvälja käitamismiinimumide kehtestamisel kasutatava meetodi ja kõik selle meetodi muudatused peab heaks kiitma pädev asutus.

CAT.OP.MPA.115 Lennutehnika lähenemisel – lennukid

a) Kõik lähenemistoimingud sooritatakse stabiliseeritud lähenemistoimingutena, kui pädev asutus ei ole konkreetsele rajale suunduva konkreetse lähenemise puhul ette näinud teisiti.

b) Pideva laskumise lõpplähenemise (CDFA) tehnikat kasutatakse mitte-täppislähenemisprotseduuri kohaste lähenemistoimingute puhul, välja arvatud selliste konkreetsete radade puhul, mille puhul pädev asutus on heaks kiitnud muu lennutehnika.

▼M9

_____

▼B

CAT.OP.MPA.125. Instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduurid

a) Käitaja tagab lennuvälja asukohariigi kehtestatud instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduuride kasutamise.

▼B

b) Olenemata alapunktis a sätestatust võib õhusõiduki kapten aktsepteerida lennujuhtimisüksuse (ATC) luba kalduda avaldatud väljumis- või saabumismarsruudist kõrvale juhul, kui takistustevaba ala nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult. Lõpplähenemine peab igal juhul toimuma visuaalselt või vastavalt kehtivale instrumentaallähenemise protseduurile.

c) Olenemata alapunktist a võib käitaja kasutada muid kui alapunktis a osutatud protseduure juhul, kui need on lennuvälja asukohariigi poolt heaks kiidetud ning lennutegevuskäsiraamatus sätestatud.

▼M9

CAT.OP.MPA.126. Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN)

Käitaja peab tagama, et kui lennatava marsruudi või protseduuri puhul on nõutav suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN), siis:

a) on asjaomased sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN) nõuded esitatud õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus dokumendis, mille on heaks kiitnud sertifitseerimisasutus lennukõlblikkuse hindamise raames või mis põhineb sellisel heakskiidetud dokumendil ja

b) käitatakse õhusõidukit kooskõlas õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus eespool osutatud dokumendis sätestatud asjaomaste navigatsiooninõuete ja piirangutega.

▼B

CAT.OP.MPA.130. Müra vähendamise protseduurid – lennukid

a) Käitaja kehtestab igale lennukitüübile asjakohased väljumise ja saabumise/lähenemise protseduurid lähtuvalt vajadusest tagada õhusõidukimüra võimalikult väike mõju, välja arvatud VFR-lendude puhul lennukitega, mis ei ole keerukad mootoriga lennukid.

b) Need protseduurid:

1) peavad tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele ning

2) peavad olema lihtsad ja ohutud, et mitte oluliselt suurendada meeskonna töökoormust lennu kriitilistes etappides.

CAT.OP.MPA.131. Müra vähendamise protseduurid – kopterid

a) Käitaja tagab kopterimüra vähendamise vajaduse arvessevõtmise stardi- ja maandumisprotseduurides.

b) Need protseduurid:

1) peavad tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele, ning

2) peavad olema lihtsad ja ohutud, et mitte oluliselt suurendada meeskonna töökoormust lennu kriitilistes etappides.

CAT.OP.MPA.135. Marsruudid ja käitamispiirkonnad – üldist

a) Käitaja tagab, et lende sooritatakse üksnes järgmistel marsruutidel või järgmistes piirkondades:

▼M9

1) kus on kavandatavale lennutegevusele vastavad kosmosepõhised seadmed, maapealsed seadmed ja teenindus, sealhulgas meteoroloogiateenused;

▼B

2) kus õhusõiduki lennutehnilised näitajad on piisavad minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;

3) kus õhusõiduki seadmed vastavad kavandatava lennutegevuste miinimumnõuetele ning

4) mille kohta on olemas vajalikud kaardid ja lennuskeemid.

b) Käitaja tagab, et lende sooritatakse kõigi piirangute kohaselt, mida pädev asutus on marsruutidele või käitamispiirkondadele kehtestanud.

c) Alapunkti a alapunkti 1 ei kohaldata päevaste VFR-lendude suhtes õhusõidukitega, mis ei ole keerukad mootoriga õhusõidukid, ja mille lennud algavad ning lõpevad samal lennuväljal või käitamiskohas.

▼M10

CAT.OP.MPA.136. Marsruudid ja käitamispiirkonnad – ühemootorilised lennukid

Käitaja tagab, et ühemootoriliste lennukite lennud toimuvad üksnes sellistel marsruutidel või sellistes piirkondades, kus on olemas ohutut hädamaandumist võimaldavad pinnad, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohase loa.

▼B

CAT.OP.MPA.137. Marsruudid ja käitamispiirkonnad – kopterid

Käitaja tagab, et:

a) 3. suutlikkusklassi kopteritel on olemas ohutut hädamaandumist võimaldavad pinnad, välja arvatud juhul, kui kopteril on luba punkti CAT.POL.H.420 kohaseks lennutegevuseks;

b) 3. suutlikkusklassi kopteritele, mida kasutatakse lendudeks piki rannikut, on lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud protseduurid, mis tagavad rannikukoridori ning pardal olevate seadmete vastavuse konkreetsel ajal valitsevatele oludele.

CAT.OP.MPA.140. ETOPS-loata kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast

▼M16

a) Kui pädev asutus ei ole andnud V lisa (SPA-osa) F-alajao kohast luba, ei tohi käitaja tavatingimustel tuulevaikuses käitada kahemootorilist lennukit marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast kaugemal, kui asjaomase lennukitüübi puhul ette nähtud vahemaa vastavalt alljärgnevale:

1) A-suutlikkusklassi lennukite puhul, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 20 või rohkem, kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 60 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;

2) A-suutlikkusklassi lennukite puhul, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 19, kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul või pädeva asutuse loal turboreaktiivlennukitel kuni 180 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;

▼M16

3) B-või C-suutlikkusklassi lennukite puhul:

i) kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga (OEI) reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt alapunktile b;

ii) 300 meremiili, kusjuures aluseks võetakse eespool pakutud variantidest lühem.

▼B

b) Käitaja määrab kiiruse, mille põhjal arvutatakse maksimaalne kaugus sobiva lennuväljani kõikide käitatavate kahemootoriliste lennukitüüpide või nende variantide jaoks; see kiirus ei tohi olla suurem kui V_{MO} (maksimaalne käitamiskiirus), mille aluseks on tegelik õhkkiirus, mida lennukil on võimalik ühe mittetöötava mootoriga säilitada.

c) Käitaja märgib lennutegevuskäsiraamatusse allpool loetletud andmed kõikide lennukitüüpide või -variantide kohta:

1) kindlaksmääratud reisilennu kiirus ühe mittetöötava mootoriga (OEI) ning

2) kindlaksmääratud maksimumkaugus sobivast lennuväljast.

▼M16

d) Alapunkti a alapunktis 2 osutatud loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

1) lendude planeerimiseks ja väljumiseks on kehtestatud asjakohased protseduurid;

2) on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ja protseduurid, millega tagatakse lennuki ja selle mootorite jätkuva lennukõlblikkuse ja töökindluse soovitud tase, ning see juhend ja need protseduurid on lisatud asjaomase käitaja õhusõidukihooldusprogrammile vastavalt määruse (EL) nr 1321/2014 I lisale (M-osa) ja hõlmavad järgmist:

i) mootori kütusekuluprogramm;

ii) mootori seisundi jälgimise programm.

▼B

CAT.OP.MPA.145. Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine

a) Käitaja kehtestab igale marsruudisegmendi suhtes, kus lennatakse:

1) minimaalsed lennukõrgused, millega tagatakse nõuetekohane takistustevaba kõrgus, võttes arvesse C-alajao nõudeid, ning

2) meetodi, mille abil lennumeeskond need kõrgused kindlaks määrab.

b) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodi peab kinnitama pädev asutus.

c) Kui käitaja ja ülelennuriigi minimaalsed lennukõrgused on erinevad, kohaldatakse neist kõrgemaid.

▼M20

CAT.OP.MPA.150. TÜHJAKS JÄETUD

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155. Erikategooriate reisijate (SCP-de) vedu

a) Lennul eritingimusi, abistamist ja/või eriseadmeid vajavad isikud loetakse erikategooriate reisijateks (SCP-d) vähemalt järgmisi isikuid:

1) liikumispuudega isikud (PRM-id), kelle hulka loetakse olenemata määrusest (EÜ) nr 1107/2006 kõik isikud, kelle liikumine on raskendatud ajutise või alalise sensoorse või lokomotoorse füüsilise puude, vaimse puude või vaeguse või mis tahes muu puude, või kõrge vanuse tõttu;

2) imikud ja saatjata reisivad lapsed ning

3) deporteeritavad isikud, ebasoovitavad reisijad ja vahi all olevad isikud.

b) Erikategooriate reisijaid (SCP-sid) veetakse tingimustes, millega tagatakse õhusõiduki ja selles viibijate ohutus vastavalt käitaja kehtestatud protseduuridele.

c) Erikategooriate reisijaid (SPC-sid) ei määrata ega lubata istekohtadele, kus neil on otsene juurdepääs avariiväljapääsule või kus nende viibimine võib:

1) segada meeskonnaliikmeid tööülesannete täitmisel;

2) takistada ligipääsu avariivarustusele või

3) takistada õhusõiduki evakueerimist hädaolukorras.

d) Erikategooriate reisijate (SCP-de) pardaletulekust tuleb eelnevalt teavitada õhusõiduki kaptenit.

CAT.OP.MPA.160. Pagasi ja lasti paigutamine

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

a) salongi tuuakse üksnes käsipagas, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada, ning

b) kogu pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes tekitada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike või väljapääse, paigutatakse nii, et nende liikumine oleks välistatud.

CAT.OP.MPA.165. Reisijate paigutamine kohtadele

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad hädaolukorras saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ja ei takistaks seda.

CAT.OP.MPA.170. Reisijate teavitamine

Käitaja tagab, et:

a) reisijaid teavitatakse ja neile demonstreeritakse ohutusega seotud aspekte, mis lihtsustavad hädaolukorras vajalike protseduuride rakendamist, ning

▼M15

b) reisijatele antakse kaart ohutusteabega, millel olevatel piltidel on näha, kuidas kasutada ohutusvahendeid ja avariivarustust ning reisijatele ette nähtud avariiväljapääse.

▼B

CAT.OP.MPA.175. Lennu ettevalmistus

a) Käitaja kehtestab iga kavandatava lennu jaoks operatsioonilise lennuplaani, võttes arvesse õhusõiduki suutlikkust ja muid käitamispiiranguid ning kavandataval marsruudil ning asjaomastel lennuväljadel või käitamiskohtades eeldatavalt valitsevaid tingimusi.

b) Lendu ei alustata enne, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et:

1) kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3 sätestatud tingimused seoses õhusõiduki lennukõlblikkuse ja registreerimise, mõõteriistade ja seadmete, massi ja raskuskeskme (CG), pagasi ja lasti ning õhusõiduki käitamispiirangutega on täidetavad;

2) õhusõidukit käitatakse vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL);

3) lennu sooritamiseks nõutavad lennutegevuskäsiraamatu osad on olemas;

4) pardal on punkti CAT.GEN.MPA.180 kohaselt nõutavad dokumendid, lisainfo ja vormid;

5) kaasas on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või nendega võrdväärne teave, mis on vajalik õhusõiduki kavandatavaks lennuks koos võimalike kõrvalekaldumistega marsruudist;

▼M9

6) planeeritud lennu jaoks on olemas nõuetekohased kosmosepõhised seadmed, maapealsed seadmed ja teenindus;

▼M20

7) planeeritud lennul on võimalik täita lennutegevuskäsiraamatus toodud tingimusi kütuse/energia, õli ja hapniku, minimaalsete ohutuskõrguste, lennuvälja käitamismiinimumide ja vajaduse korral ka varulennuväljade kohta;

▼M9

7a) suutlikkusel põhinevaks navigatsiooniks (PBN) nõutavad mis tahes navigatsiooniandmebaasid on sobivad ja ajakohased ning

▼B

8) on võimalik täita kõik täiendavad käitamispiirangud, kui need on olemas.

c) Olenemata alapunktist a ei ole operatsiooniline lennuplaan nõutav VFR-lendudel:

1) lennukiga, mis ei ole keerukas mootoriga lennuk ja mille start ja maandumine toimub samal lennuväljal või käitamiskohas, või

2) lennutegevuskäsiraamatu kohastel päeva ajal toimuvatel kohalikel lendudel, mida käitatakse visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel kopteritega, mille maksimaalne stardimass on kuni 3 175 kg.

▼M20

CAT.OP.MPA.177. ATS-lennuplaani esitamine

a) Kui lennuliiklusteeninduse lennuplaani (ATS-lennuplaani) ei esitata, kuna lennureeglid seda ei nõua, tuleb esitada nõuetekohane teave, mis võimaldaks vajaduse korral aktiveerida hoiatamisteenused.

b) Kui lend algab kohast, kus ei ole võimalik ATS-lennuplaani esitada, edastab õhusõiduki kapten või käitaja ATS-lennuplaani lennuliiklusteenuste üksusele esimesel võimalusel pärast starti.

CAT.OP.MPA.180. Kütuse-/energiakava – lennukid

a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis:

1) vastab teostatava(te) toimingu(te) liigile;

2) vastab käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist ning

3) on kas:

i) kütuse/energia põhikava, mille põhjal koostatakse kütuse/energia variantidega põhikava ning individuaalne kütuse/energia kava; kütuse/-energia põhikava põhineb tööstusharu varasematest tulemustest ja kogemustest saadud ohutus- ja käitamisandmete ulatuslikul analüüsil, milles kohaldatakse teaduslikke põhimõtteid; kütuse/energia põhikavaga tagatakse õhusõiduki ohutu, tulemuslik ja tõhus (selles järjekorras) käitamine või

ii) kütuse/energia variantidega põhikava, mis on selline kütuse/energia põhikava, mille puhul alapunktis i osutatud analüüsi põhjal töötatakse väljakütuse/energia põhikava variant, millega tagatakse õhusõiduki ohutu, tulemuslik ja tõhus (selles järjekorras) käitamine, või

iii) individuaalne kütuse-/energiakava, mis põhineb käitaja ohutus- ja käitamisandmete võrdleval analüüsil, kohaldades teaduslikke põhimõtteid; analüüsi kasutatakse sellise kütuse-/energiakava kehtestamiseks, mille ohutustase on kõrgem või samaväärne kütuse-/energia põhikava ohutustasemega, millega tagatakse õhusõiduki ohutu, tulemuslik ja tõhus (sellises järjekorras) käitamine.

b) Kõik kütuse-/energiakavad peavad sisaldama:

1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat;

2) lennuväljade valimise poliitikat ning

3) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.

c) Kütuse-/energiakava ja kõik selle muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.

d) Kui käitaja kavatseb taotleda individuaalset kütuse-/energiakava, peab ta:

1) kindlaks määrama oma kehtiva kütuse-/energiakava ohutuse baasnäitajad;

▼M20

2) tõendama oma suutlikkust toetada kavandatud individuaalse kütuse-/energiakava rakendamist, sealhulgas suutlikkust teostada piisavat käitamiskontrolli ning tagada asjakohase ohutusteabe vahetamine käituskontrolli töötajate ja lennumeeskonna vahel ning

3) tegema ohutusriskide hindamise, mis näitab, kuidas saavutatakse kehtiva kütuse-/energiakava ohutustasemega samaväärne ohutustase.

CAT.OP.MPA.181. Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – lennukid

a) Käitaja peab:

1) kehtestama kütuse-/energiakava osana kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika;

2) tagama, et lennukis on piisavalt kütust/energiat, et kavandatud lend ohutult lõpetada ja võimaldada kavandatud lennust kõrvalekaldumist;

3) töötama välja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise protseduurid, mis peavad sisalduma lennutegevuskäsiraamatus;

4) tagama, et lennu kütuse-/energiakava aluseks on:

i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist, või kui need ei ole kättesaadavad, siis

ii) lennuki tootjalt saadud andmed.

b) Käitaja tagab, et lendude kavandamisel võetakse arvesse käitamistingimusi, milles lend peab toimuma; käitamistingimused hõlmavad vähemalt järgmist:

1) õhusõiduki kütuse-/energiakulu andmed;

2) eeldatavad massid;

3) prognoositavad ilmastikutingimused;

4) edasilükatud hooldusega objektide ja/või konfiguratsiooni kõrvalekallete mõjud;

5) eeldatav väljumis- ja saabumismarsruut ning lennurajad ja

6) eeldatavad viivitused.

c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:

1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhkutõusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;

2) reisikütus/-energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada lennukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast sihtlennuväljal maandumiseni;

3) kütuse/energia erivaru, mille kogus peab olema piisav ettenägematute tegurite kompenseerimiseks;

▼M20

4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia:

i) kui lennul on vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuväli, on see sihtlennuväljalt sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus või

ii) kui lennul ei kasutata sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljal nõutav alleshoitud kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil ohutult maanduda ja kavandatud lennutegevusest kõrvale kalduda; see kütuse/energia kogus peab võimaldama vähemalt 15-minutilist lendu ootekiirusel lennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes, arvutatuna vastavalt lennuki arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuväljale;

5) lõplik kütuse/energiavaru, mis võimaldab lennata ootekiirusel lennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes, arvutatuna vastavalt lennuki arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuvälja varulennuväljale (või sihtlennuväljale, kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav), ning mis ei tohi olla väiksem kui:

i) kolbmootoriga lennukite puhul 45-minutiliseks lennuks vajalik kütus/-energia või

ii) turbiinmootoriga lennukitel 30-minutiliseks lennuks vajalik kütus/-energia;

6) lisakütus/-energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik, see on kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil maanduda marsruudi varulennuväljale kütuse-/energiajäägi alusel (kütuse-/energiajäägi alusel valitud ERA lennuvälja kriitiline stsenaarium) õhusõiduki sellise rikke korral, mis märkimisväärselt suurendab kütuse/energia tarbimist marsruudi kõige kriitilisemas punktis; see lisakütus/-energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2–5 kohaselt arvutatud kütuse/energia miinimumkogus ei ole sellise juhtumi korral piisav;

7) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning

8) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.

d) Käitaja tagab, et lennuaegse ümberplaneerimise protseduurid, mida kasutatakse algselt planeeritust erineval marsruudil või algselt planeeritust erinevale sihtlennuväljale suunduvaks lennuks vajaliku kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamiseks, hõlmavad alapunkti c alapunkte 2–7.

CAT.OP.MPA.182. Kütuse-/energiakava – lennuvälja valiku poliitika – lennukid

a) Kavandamisetapis tagab käitaja, et kui lend on alanud, siis on piisavalt kindel, et ohutult maanduda võimaldav lennuväli on selle hinnangulisel kasutusajal kättesaadav.

b) Pärast starti tekkiva ebatavalise või hädaolukorra juhul ohutu maandumise võimaldamiseks valib käitaja stardi-varulennuvälja ja määrab selle kindlaks operatsioonilises lennuplaanis, kui:

1) lähtelennuvälja ilmastikutingimused on käitaja poolt kõnealuseks lennuks kehtestatud lennuvälja maandumismiinimumist madalamad või

▼M20

2) muudel põhjustel on võimatu lähtelennuväljale tagasi pöörduda.

c) Stardi-varulennuväli peab asuma lähtelennuväljast sellisel kaugusel, mis minimeerib kokkupuute riski võimalike ebatavaliste või hädaolukordadega. Stardi-varulennuvälja valimisel võtab käitaja arvesse vähemalt järgmised:

1) tegelikud ja prognoositud ilmastikutingimused;

2) lennuvälja taristu kättesaadavus ja kvaliteet;

3) õhusõiduki navigatsiooni- ja maandumisvõime ebatavalistes või hädaolukordades, võttes arvesse kriitiliste süsteemide liiasust ning

4) olemasolevad load (nt kahemootoriliste lennukite kauglennud (ETOPS), halva nähtavusega lennud (LVO) jne).

d) Iga instrumentaallennureeglite (IFR) kohase lennu planeerimise etapis valib käitaja ühe või mitu lennuvälja ja määrab need kindlaks operatsioonilises lennuplaanis ja lennuliiklusteeninduse (ATS) lennuplaanis, nii et tavapärasel käitamisel on kaks ohutu maandumise võimalust sel ajal kui:

1) lennuk jõuab sihtlennuväljale või

2) kui lennuk jõuab tagasipöördumispunkti, siis eraldatud lennuväljale suunduva lennu ajal mis tahes olemasolevale marsruudi varulennuväljale kütuse-/energiajäägi alusel; eraldatud lennuväljale suunduvat lendu ei tohi jätkata tagasipöördumispunktist kaugemale, välja arvatud juhul, kui ilmastikutingimuste, lennuliikluse ja muude käitamistingimuste kehtiv hinnang näitab, et eeldataval kasutamisajal on sihtlennuväljal võimalik ohutult maanduda.

Käitaja peab saama pädevalt asutuselt eelneva loa eraldatud lennuvälja kasutamiseks sihtlennuväljana.

e) Käitaja tagab lennu planeerimiseks asjakohased ohutusvarud, et võtta arvesse prognoositavate ilmastikutingimuste võimalikku halvenemist eeldataval maandumisajal.

f) Iga instrumentaallennureeglite (IFR) kohase lennu korral peab käitaja tagama piisavad vahendid, mis võimaldavad sihtlennuväljale või millisele tahes sihtlennuvälja varulennuväljale navigeerida ja seal maanduda sündmuse korral, mil kaob suutlikkus kavakohaselt läheneda ja maanduda.

CAT.OP.MPA.185. Kütuse-/energiakava – kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal – lennukid

a) Käitaja kehtestab kütuse/energia kasutamise kontrolli protseduurid, millega tagatakse järgmine:

1) planeerimisetapil tehtud eelduste pidev valideerimine (lennueelne või lennuaegne ümberplaneerimine või mõlemad);

2) järelanalüüs ja vajaduse korral kohandamine;

3) pardal olev kasutatav kütuse-/energiakogus on kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse-/energiakogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale, kus on võimalik ohutult maanduda ning

4) punktides 1, 2 ja 3 osutatud asjakohased kütuse/energia andmed registreeritakse.

▼M20

b) Käitaja kehtestab protseduurid, millega nõutakse õhusõiduki kaptenilt, et ta hangiks usaldusväärsest allikast teavet viivituste kohta, kui ettenägematute asjaolude tõttu võib lennuki kütuse-/energiavaru sihtlennuväljal maandudes olla väiksem kui lõplik kütuse/energiavaru pluss üks alljärgnevatest:

1) vajaduse korral kütuse-/energiakogus, mis on piisav lennu jätkamiseks varulennuväljale või

2) kütuse-/energiakogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks eraldatud lennuväljale.

c) Õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL”, kui õhusõiduki kapten on:

1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal ning

2) välja arvutanud, et olemasoleva loa muutmine sellel lennuväljal võib kaasa tuua maandumise planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.

d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on arvutuste kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

_____

CAT.OP.MPA.190. Kütuse-/energiakava – kopterid

a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab järgmist:

1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat ning

2) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.

b) Kütuse-/energiakava peab

1) vastama teostatava(te) toimingu(te) liigile ja

2) vastama käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.

c) Kütuse-/energiakava ja kõik selle muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.

CAT.OP.MPA.191. Kütuse-/energiakava – Kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – kopterid

a) Kütuse-/energiakava osana kehtestab käitaja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika, millega tagatakse, et õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat, et planeeritud lend ohutult lõpule viia ja võimaldada kõrvalekaldumisi planeeritud lennutegevusest.

b) Käitaja tagab, et lendude kütuse- ja energiaplaneerimine põhineb vähemalt järgmistel elementidel:

1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:

i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist, või

ii) õhusõiduki tootjalt saadud andmed ning

▼**M20**

2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:

i) õhusõiduki kütusekulu/energiakulu andmed;

ii) eeldatavad massid;

iii) prognoositavad ilmastikutingimused;

iv) edasilükatud hooldusega objektide või konfiguratsiooni kõrvalekallete või mõlema mõju ning

v) aeronavigatsiooniteenuse osutajate kehtestatud menetlused ja piirangud.

c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:

1) ruleerimiseks vajalik kütus, mille kogus ei ole väiksem kui enne starti eeldatavasti kasutatav kütus;

2) reisikütus/-energia;

3) kütuse/energia erivaru;

4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus juhul, kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav;

5) lõplik kütuse-/energiavaru, mis ei tohi olla väiksem kui järgmine:

i) juhul kui lennatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi ja navigeeritakse päevasel ajal visuaalsete märkide järgi, siis kütus/energia, mis on vajalik 20-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel, või

ii) juhul kui lennatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi ja navigeeritakse muul viisil kui visuaalsete märkide järgi või öisel ajal, siis kütus/-energia, mis on vajalik 30-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel, või

iii) juhul kui lennatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, siis kütus/-energia, mis võimaldab 30-minutilist lendu ootekiirusel sihtlennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes, arvutatuna vastavalt kopteri arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuvälja varulennuväljale (või sihtlennuväljale, kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav);

6) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning

7) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.

d) Käitaja tagab, et kui lend jätkub algselt planeeritust erineval marsruudil või suundub algselt planeeritust erinevale sihtlennuväljale, võetakse lennuaegse ümberplaneerimise protseduurides nõutava kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamisel arvesse järgmist:

1) reisikütust/-energiat ülejäänud lennuks jaoks;

2) kütuse/energiavaru, sealhulgas:

i) kütuse/energia erivaru;

ii) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia juhul, kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav;

iii) lõplik kütuse-/energiavaru ning

iv) lisakütus/-energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik;

▼M20

3) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning

4) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.

e) Alternatiivina alapunktidele b–d tagab kütuse- ja energiapoliitika, et kopterite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on 3 175 kg või väiksem ning mis lendavad päevasel ajal visuaalsete märkide järgi navigeeritavatel marsruutidel, või kohalike kopterilendude (LHO) puhul on lõplik kütuse-/energiavaru lennu või lendude seeria lõppedes piisav:

1) 30-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel või

2) 20-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad maandumiskohad.

CAT.OP.MPA.192. Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine – kopterid

a) Lendudel instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes valib käitaja reisilennu tavakiirusel ühe lennutunni kaugusel asuva stardi-varulennuvälja, juhuks kui lähtelennuväljale naasmine on ilmastiku tõttu võimatu.

b) Iga instrumentaallennureeglite kohase (IFR) lennu planeerimise etapis valib käitaja ühe või mitu lennuvälja või käitamiskohta ning määrab need kindlaks operatsioonilises lennuplaanis ja lennuliiklusteeninduse (ATS) lennuplaanis nii, et tavapärasel käitamisel on kaks ohutu maandumise võimalust, välja arvatud punkti SPA.HOFO.120 alapunktis b sätestatud juhtudel.

c) Käitaja kohaldab lennu planeerimisel asjakohaseid ohutusvarusid, et võtta arvesse prognoositavate ilmastikutingimuste võimalikku halvenemist eeldataval maandumisajal.

d) Iga instrumentaallennureeglite (IFR) kohase lennu korral peab käitaja tagama piisavad vahendid, mis võimaldavad sihtlennuväljale või mis tahes sihtlennuvälja varulennuväljale navigeerida ja seal maanduda juhul, kui kaob suutlikkus kavakohaselt läheneda ja maanduda.

CAT.OP.MPA.195. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitika lennu ajal – kopterid

a) Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal.

b) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kasutatava kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse-/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.

c) Õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL”, kui õhusõiduki kapten on:

1) otsustanud maanduda lennuväljal või käitamiskohas ning

2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.

▼M20

d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

CAT.OP.MPA.200. Õhusõiduki tankimise või kütusest tühjendamise eriprotseduurid

a) Tankimise või kütusest tühjendamise eriprotseduuri võib läbi viia ainult juhul, kui käitaja:

1) on teinud riskihindamise;

2) on välja töötanud asjakohased protseduurid ning

3) on kehtestanud selliste protseduuridega seotud töötajate koolitusprogrammi.

b) Tankimise või kütusest tühjendamise eriprotseduurina käsitatakse järgmist:

1) tankimine töötava mootori või pöörleva rootoriga;

2) tankimine või kütusepaakide tühjendamine reisijate sisenemise, pardaloleku või väljumise ajal ning

3) reaktiivkütuse tankimine või paakide reaktiivkütusest tühjendamine.

c) Lennukite puhul on kõigi kütuse tankimise või kütusest tühjendamise eriprotseduuride ja nende muudatuste jaoks vaja pädeva asutuse eelnevat heakskiitu.

d) Kopterite puhul on pöörlevate rootoritega tankimise protseduuride ja nende muudatuste jaoks vaja pädeva asutuse eelnevat luba.

▼B

CAT.OP.MPA.205. Tagurdamine ja pukseerimine – lennukid

Käitaja määratud tagurdamis- ja pukseerimisprotseduure viiakse läbi vastavalt kehtivatele lennundusstandarditele ja -protseduuridele.

CAT.OP.MPA.210. Meeskonnaliikmed töökohtadel

a) *Lennumeeskonna liikmed*

1) Stardi ja maandumise ajal peavad kõik lennumeeskonna liikmed, kelle töökoht on kabiinis, olema neile ette nähtud töökohtadel.

2) Kõikidel teistel lennuetappidel peavad kabiini tööle määratud lennumeeskonnaliikmed olema kabiinis oma töökohtadel, välja arvatud juhul, kui nende töökohalt äraolek on vajalik lennuga seotud töökohustuste täitmiseks või füsioloogilisteks vajadusteks, tingimusel et lennuki juhiste juures on kogu aeg vähemalt üks nõuetekohase kvalifikatsiooniga piloot.

3) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes täidavad tööülesandeid kabiinis, peavad lennu kõikidel etappidel säilitama valvsuse. Valvsuse vähenemise korral võetakse asjakohaseid vastumeetmeid. Ootamatu väsimuse korral võib rakendada reguleeritud puhkuse protseduuri õhusõiduki kapteni juhtimisel, kui töökoormus seda võimaldab. Kõnealust reguleeritud puhkust ei loeta lennuaja piirangute arvutamisel puhkeaja osaks ning see ei anna alust lennuaja pikendamiseks.

▼B

b) *Salongimeeskonna liikmed*

Lennu kriitilistel etappidel peavad kõik salongimeeskonna liikmed istuma neile määratud töökohtadel ja nad ei tohi täita muid ülesandeid kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavad ülesanded.

CAT.OP.MPA.215. Kõrvaklappide kasutamine – lennukid

a) Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega suhtlemisel peamiseks suulise teabeedastuse vahendiks:

1) maapinnal:

i) lennujuhtimisüksuselt (ATC) väljumisloa saamisel suulise teatena ning

ii) kui mootorid töötavad;

2) lennu ajal:

i) allpool üleminekukõrgust või

ii) madalamal kui 10 000 jalga, olenevalt sellest, kumb on kõrgem,

ning

3) kui kapten seda vajalikuks peab.

b) Alapunktis a sätestatud olukordades peab suumikrofon või samaväärne seade olema kahepoolset sidet võimaldavas asendis.

CAT.OP.MPA.216. Kõrvaklappide kasutamine – kopterid

Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega ning kasutama seda lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega sidepidamise põhivahendina.

CAT.OP.MPA.220. Avariievakuatsiooni abivahendid

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik automaatselt rakenduvad avariievakuatsiooni abivahendid on enne ruleerimist, starti ja maandumist sisse lülitatud, kui see on ohutu ja võimalik.

CAT.OP.MPA.225. Istmed, turvavööd ja turvasüsteemid

a) *Meeskonnaliikmed*

1) Kõikidel meeskonnaliikmetel tuleb nõuetekohaselt kinnitada kõik olemasolevad turvavööd ja turvasüsteemid stardi ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides otsustab.

2) Lennu teistel etappidel tuleb kõikidel kabiinis oma töökohtadel olevatel lennumeeskonna liikmetel hoida turvavööd kinnitatuna.

b) *Reisijad*

1) Õhusõiduki kapten tagab, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui ta peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmetel või magamisasemetel ning turvavöö või ohutusrihmadega nõuetekohaselt kinnitatud.

▼B

2) Käitaja sätestab tingimused õhusõiduki istmete kasutamiseks korraga mitme isiku poolt, mis on lubatud üksnes selleks ettenähtud istmetel. Kapten tagab, et istmel on korraga mitu isikut üksnes juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja üks lisarihma või muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

CAT.OP.MPA.230. Salongi ja vahekäigu/vahekäikude kindlustamine

a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad.

b) Õhusõiduki kapten tagab, et kogu varustus ja pagas on nõuetekohaselt kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

CAT.OP.MPA.235. Päästevestid – kopterid

Käitaja tagab, et 3. suutlikkusklassi kopteri lendudel veekogu kohal määratakse kõikide pardalviibijate päästevesti kandmise kohustus olenevalt lennu kestusest ja oodatavatest lennutingimustest.

CAT.OP.MPA.240. Suitsetamine pardal

Kapten keelab pardal suitsetamise:

a) kui see on ohutuse huvides vajalik;

b) õhusõiduki tankimise ja kütusepaakide tühjendamise ajaks;

c) ajaks, mil õhusõiduk on maapinnal, välja arvatud juhul, kui käitaja ei ole kehtestanud protseduure riskide maandamiseks maapealsete toimingute ajal;

d) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes ja tualettruumi(de)s;

e) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga, ning

f) salongi neis piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

▼M21

CAT.OP.MPA.245. Ilmastikutingimused – kõik õhusõidukid

a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennates teeb õhusõiduki kapten järgmist:

1) alustab lendu või

2) jätkab lennuaegse ümberplaneerimise korral lendu muudetud ATS-lennuplaani alguspunktist kaugemale

üksnes juhul, kui olemasolev teave näitab, et prognoositavad ilmastikutingimused siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on samaväärsed või paremad planeerimismiinimumidest.

b) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennates võib õhusõiduki kapten jätkata lendu planeeritud sihtlennuvälja suunas juhul, kui värskeim olemasolev teave näitab, et planeeritud arvestuslikul saabumisajal on ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal samaväärsed kehtivate lennuvälja käitamismiinimumidega või nendest paremad.

▼M21

c) Visuaallennureeglite (VFR) järgi lennates alustab õhusõiduki kapten lendu üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et ilmastikutingimused marsruudiosal, mida tuleb lennata visuaallennureeglite (VFR) kohaselt, võimaldavad asjaomasel ajal visuaallennureegleid (VFR) täita.

CAT.OP.MPA.246. Ilmastikutingimused – lennukid

Lisaks punkti CAT.OP.MPA.245 nõuetele võib lennukite IFR-lendudel kapten jätkata lendu:

a) kütuse erivaru vähendamise (RCF) protseduuri otsusepunktist kaugemale või

b) eraldatud lennuvälja protseduuri tagasipöördumispunktist kaugemale

üksnes juhul, kui olemasolev teave näitab, et prognoositavad ilmastikutingimused siht- ja/või nõutavatel varulennuvälja(de)l on saabumisajal samaväärsed või paremad kohaldatavatest lennuvälja käitamismiinimumidest.

▼B

CAT.OP.MPA.247. Ilmastikutingimused – kopterid

Lisaks punkti CAT.OP.MPA.245 nõuetele:

▼M21

a) veekogu kohal maa nägemisulatusest väljaspool toimuvatel visuaallennureeglite (VFR) kohastel kopterilendudel alustab kapten starti üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated ja/või -prognoosid näitavad, et pilvede kõrgus on päevasel lennul üle 600 jala ja öisel lennul üle 1 200 jala.

▼M9

_____

▼B

c) Kopterilennud kopteritekile või ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvale lähenemis- ja stardisirge alale (FATO) on lubatud üksnes juhul, kui keskmine tuule kiirus kopteritekil või ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval lähenemis- ja stardisirge alal (FATO) on alla 60 sõlme.

CAT.OP.MPA.250. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

a) Käitaja kehtestab protseduurid, mida tuleb järgida, kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks on vaja maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning nendega seotud õhusõidukite ülevaatust.

b) Kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud alapunkti a kohastel lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

CAT.OP.MPA.255. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

a) Käitaja kehtestab protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.

b) Kapten alustab lendu või lendab tahtlikult eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks.

c) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, väljub kapten viivitamata jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise teel, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC) hädaolukorra teate.

▼M20

CAT.OP.MPA.260. Kütuse-/energia- ja õlivaru

Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuaegset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse eeldatavaid käitamistingimusi.

▼M21

CAT.OP.MPA.265. Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ohutut starti ja väljumist ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼B

CAT.OP.MPA.270. Minimaalsed lennukõrgused

Kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, ei lenda allpool ettenähtud miinimumkõrgust, välja arvatud:

a) startimiseks või maandumiseks või

b) laskumiseks vastavalt pädeva asutuse kinnitatud protseduuridele.

CAT.OP.MPA.275. Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

Käitaja tagab, et reisijate- ja kaubaveo ajal ei simuleerita:

a) ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride rakendamist, või

b) lendu instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes kunstlike vahenditega.

▼M20

CAT.OP.MPA.280. [TÜHJAKS JÄETUD]

———————

▼B

CAT.OP.MPA.285. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten tagab, et lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

▼B

CAT.OP.MPA.290. Maapinna läheduse tuvastamine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, võtab piloteeriv piloot viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.

▼M9

CAT.OP.MPA.295. Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine

Käitaja kehtestab pärast ACASi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid, et lennumeeskond saaks nõuetekohase koolituse kokkupõrgete vältimise valdkonnas ja oskaks kasutada ACAS II seadmeid.

▼M21

CAT.OP.MPA.300. Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼M16

CAT.OP.MPA.301. Lähenemis- ja maandumistingimused — kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et temale teadaoleva teabe põhjal ei tohiks ilm lennuväljal ning kasutamiseks ettenähtud lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord takistada lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

CAT.OP.MPA.303. Maandumisdistantsi kontrollimine õhusõiduki pardal saabumisajal — lennukid

a) Maandumiseks lähenemist jätkatakse vaid juhul, kui olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud lennurajal moodustab vähemal 115 % arvestusliku saabumisaja maandumisdistantsist, mis määratakse kindlaks vastavalt suutlikkusteabele, mille alusel hinnatakse maandumisdistantsi saabumise ajal (LDTA), ning maandumiseks lähenemine toimub A-suutlikkusklassi lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt tüübisertifikaadis esitatud järgmistele sertifitseerimistingimustele:

▼**M16**

1) CS-25 või sellega samaväärne;

2) CS-23, 4. tase suutlikkustasemega „suur kiirus (*high speed*)” või samaväärne.

b) Muude kui alapunktis a osutatud A-suutlikkusklassi lennukite puhul maandumiseks lähenemist ei jätkata, välja arvatud juhul, kui tegemist on ühega järgmistest olukordadest:

1) olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud lennurajal moodustab arvestuslikul maandumisajal vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olevale suutlikkusteabele;

2) kui saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave ei ole kättesaadav, on olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal arvestuslikul maandumisajal vähemalt punkti CAT.POL.A.230 või punkti CAT.POL.A.235 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.

c) B-suutlikkusklassi lennukite puhul maandumiseks lähenemist ei jätkata, välja arvatud juhul, kui tegemist on ühega järgmistest olukordadest:

1) olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal moodustab arvestuslikul maandumisajal vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olevale suutlikkusteabele;

2) kui saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave ei ole kättesaadav, on olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal arvestuslikul maandumisajal vähemalt punkti CAT.POL.A.330 või punkti CAT.POL.A.335 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.

d) C-suutlikkusklassi lennukite puhul maandumiseks lähenemist ei jätkata, välja arvatud juhul, kui tekib üks järgmistest olukordadest:

1) olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal moodustab arvestuslikul maandumisajal vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olevale suutlikkusteabele;

2) kui saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave ei ole kättesaadav, on olemasolev maandumisdistants (LDA) kasutamiseks ettenähtud rajal arvestuslikul maandumisajal vähemalt punkti CAT.POL.A.430 või punkti CAT.POL.A.435 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutav maandumisdistants.

e) Saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamise aluseks olev suutlikkusteave peab põhinema õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) esitatud heakskiidetud andmetel. Kui õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) esitatud heakskiidetud andmetest ei piisa saabumisaja maandumisdistantsi (LDTA) hindamiseks, tuleb arvesse võtta ka muid andmeid, mis on kindlaks määratud vastavalt lennukite sertifitseerimise suhtes kohaldatavatele standarditele või ameti väljaantud nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele (AMC).

▼M16

f) Käitaja võib lennutegevuskäsiraamatus (OM) kindlaks määrata saabumisaja maandumisdistantsi hindamise aluseks oleva suutlikkusteabe ja selle arendamiseks kasutatud eeldused, sealhulgas andmed, mida vastavalt alapunktile e võib kasutada lisaks lennukäsiraamatus (AFM) esitatud andmetele.

▼M21

CAT.OP.MPA.305. Lähenemise alustamine ja jätkamine

a) Lennukite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus (VIS) või määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles lennuk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.

b) Kopterite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus rajal on alla 550 m ja määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles kopter asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.

c) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.

d) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.

e) Olenemata alapunktist a võib juhul, kui nähtavust rajal ei ole teatatud ja teatatud nähtavus on kohaldatavast miinimumist väiksem, kuid teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) on kohaldatava miinimumiga võrdne või sellest suurem, jätkata instrumentaallähenemist kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).

CAT.OP.MPA.310. Käitamisprotseduurid – läve ületamise kõrgus – lennukid

Käitaja peab kehtestama käitamisprotseduurid, millega tagatakse, et 3D-instrumentaallähenemistoiminguid sooritav lennuk ületab rajaläve maandumiskonfiguratsioonis ja -asendis ohutu varuga.

▼M16

CAT.OP.MPA.311. Raja pidurdusefektiivsuse teade

Kui maandumisjärgse läbijooksu ajal selgub, et raja pidurdusefektiivsus ei ole nii hea, kui lennuvälja käitaja on märkinud raja tingimusi käsitlevas teates (RCR), teatab õhusõiduki kapten sellest võimalikult kiiresti lennuliiklusteenuste (ATS) osutajale ja edastab sellekohase ettekande õhust (AIREP).

▼M21

CAT.OP.MPA.312. EFVS 200 toimingud

a) Käitaja, kes kavatseb teostada EFVS 200 toiminguid, peab tagama, et:

1) õhusõiduk on kavandatud käitamiseks sertifitseeritud;

2) kasutatakse ainult EFVS-toiminguteks sobivaid radasid, lähenemis- ja stardisirgealasid ning instrumentaallähenemise protseduure (IAP);

3) lennumeeskonna liikmed on pädevad kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm;

4) on kehtestatud töökord;

5) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

6) hooldusprogrammis on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

7) toimingu ohutustaseme jälgimiseks hinnatakse ohutustaset ja kehtestatakse tulemusnäitajad ning

8) lennuvälja käitamismiinimumides võetakse arvesse kasutatava süsteemi suutlikkust.

b) Käitaja ei tohi EFVS 200 toiminguid sooritada halva nähtavusega lendude tegemisel.

c) Olenemata alapunkti a alapunktist 1 võib käitaja kasutada EFVS 200 toimingute sooritamiseks miinimumkriteeriumidele vastavaid laiendatud võimalustega süsteeme, kui pädev asutus on selle heaks kiitnud.

▼B

CAT.OP.MPA.315. Lennutundide aruandlus – kopterid

Käitaja teeb pädevale asutusele kättesaadavaks iga kopteriga eelmisel kalendriaastal lennatud tundide arvu.

▼M15

CAT.OP.MPA.320. Lennukite kategooriad

a) Lennukite kategoriseerimisel võetakse arvesse näidatud õhkkiirust künnise kohal (V_{AT}), mis saadakse, kui varisemiskiirus (V_{SO}) korrutatakse 1,3ga või kui varisemiskiirus ülekoormusel 1 g ($V_{S1\ g}$) korrutatakse 1,23ga maandumiskonfiguratsiooni maksimaalse maandumismassi juures. Kui on teada nii V_{SO} kui ka $V_{S1\ g}$, tuleb kasutada suuremat saadavat V_{AT} väärtust.

b) Kasutatakse allpool tabelis esitatud lennukite kategooriaid.

Tabel 1.

Lennukite kategooriad vastavalt V_{AT} väärtustele

Lennuki kategooria	V_{AT}
A	Vähem kui 91 sõlme
B	91–120 sõlme
C	121–140 sõlme
D	141–165 sõlme
E	166–210 sõlme

c) Aluseks võetav maandumiskonfiguratsioon peab olema sätestatud lennutegevuskäsiraamatus.

d) Käitaja võib V_{AT} kindlaksmääramisel kasutada väiksemat maandumismassi, kui pädev asutus seda lubab. Nimetatud väiksem maandumismass peab olema püsiv väärtus, mis ei sõltu igapäevaste käitamistingimuste muutumisest.

▼M14

_____

▼B

C-ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD

1. JAOTIS

Lennukid

1. PEATÜKK

Üldnõuded

CAT.POL.A.100. Suutlikkusklassid

a) Lennukit käitatakse vastavalt suutlikkusklasside suhtes kohaldatavatele nõuetele.

b) Kui lennuki eriliste konstruktsiooniomaduste tõttu ei ole täielikku vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele võimalik tagada, kohaldab käitaja selliseid suutlikkusstandardeid, mis tagavad asjaomases peatükis sätestatuga võrdse ohutustaseme.

▼B

CAT.POL.A.105. Üldist

a) Lennuki mass:

1) stardi alguses või

2) lennuaegse ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kohaldatakse muudetud operatsioonilist lennuplaani,

ei tohi olla suurem kui mass, mille puhul on võimalik täita vastava peatüki nõuded enne lennu alustamist. Mööndusi võib teha eeldatava massi lennu käigus vähenemise ning kütuse väljalaskmise osas.

b) Vastava peatüki nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse lennukäsiraamatus (AFM) esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajaduse korral koos muude asjaomases peatükis sätestatud andmetega. Käitaja esitab muud andmed lennutegevuskäsiraamatus. Selleks et vältida asjaomases peatükis sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukäsiraamatu (AFM) suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamisnõudeid.

c) Vajalikul määral tuleb arvesse võtta lennuki konfiguratsiooni, keskkonnatingimusi ning suutlikkust ebasoodsalt mõjutavate süsteemide tööd.

▼M16

d) Käitaja peab kohaldatava peatüki stardinõuete täitmise hindamisel arvestama kasutatavate graafikute ja tabelite täpsust.

———————

▼B

2. PEATÜKK

A-suutlikkusklass

CAT.POL.A.200. Üldist

a) Lennukäsiraamatus (AFM) sisalduvaid kinnitatud suutlikkusandmeid täiendatakse vastavalt vajadusele muude andmetega, kui lennukäsiraamatus (AFM) sisalduvad kinnitatud suutlikkusandmed on ebapiisavad, näiteks:

1) selliste eeldatavate ebasoodsate käitamistingimustega arvestamiseks nagu start ja maandumine puhastamata radadel ning

2) mootoririkkega arvestamiseks kõikidel lennuetappidel.

b) Märgade ja puhastamata radade puhul kasutatakse suutlikkusandmeid, mis on kindlaks määratud suurte lennukite suhtes kohaldatavate sertifitseerimisstandardite või samaväärsete standardite alusel.

c) Muude alapunktis a osutatud andmete ja alapunktis b nimetatud samaväärsete nõuete kasutamine tuleb sätestada lennutegevuskäsiraamatus.

▼B

CAT.POL.A.205. Start

a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.

b) Maksimaalse lubatud stardimassi kindlaksmääramisel võetakse arvesse järgmisi nõudeid:

1) kiirendus-pidurdusvahemaa ei tohi ületada olemasolevat kiirendus-pidurdusvahemaad (ASDA);

2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba alaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);

3) hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);

4) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel tuleb kasutada sama V_1 väärtust ning

5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

c) Alapunkti b nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:

1) rõhkkõrgus lennuväljal;

2) õhutemperatuur lennuväljal;

3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;

4) raja kalle stardi suunas;

5) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 % ning

6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

CAT.POL.A.210. Takistustevaba ala stardil

a) Tegelik starditrajektoor määratakse kindlaks selliselt, et lennuki kõrgus kõikidest takistustest oleks vähemalt 35 jalga ja kaugus horisontaalsuunas vähemalt 90 m pluss 0,125 × D, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust, või kui enne olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõppu on kavandatud pööre, siis stardidistantsi lõpust. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss 0,125 × D.

▼B

b) Alapunkti a nõuete täitmisel:

1) võetakse arvesse järgmisi aspekte:

i) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;

ii) rõhkkõrgus lennuväljal;

iii) õhutemperatuur lennuväljal ning

iv) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.

2) Trajektoori muudatused ei ole lubatud kuni punktini, kus tegeliku starditrajektoori kõrgus on võrdne poole tiivaulatusega, kuid mitte väiksem kui 50 jalga olemasoleva hoovõtudistantsi (TORA) lõpu kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15°. 400 jalast kõrgemal võib planeerida kaldeid üle 15°, kuid mitte üle 25°.

3) Kõik tegeliku starditrajektoori etapid, kus lennukit kallutatakse rohkem kui 15°, peavad olema horisontaalselt takistustevabad ulatuses, mis on kindlaks määratud alapunktis a ja alapunkti b alapunktides 6 ja 7 ning vertikaalselt vähemalt 50 jala ulatuses.

4) Lennud, kus kasutatakse suurendatud kuni 20° kaldeid kõrgusvahemikus 200 kuni 400 jalga või kuni 30° kallakuid kõrgusel üle 400 jala, peavad toimuma punkti CAT.POL.A.240 kohaselt.

5) Tuleb piisavalt arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaade kasvu.

6) Kui kavandatav lennutrajektoor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:

i) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või

ii) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.

7) Kui kavandatav lennutrajektoor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:

i) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või

▼B

ii) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.

c) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid alapunktide a ja b nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid punkti CAT.POL.A.215 tingimusi või maanduda kas lähtelennuväljal või stardi-varulennuväljal.

CAT.POL.A.215. Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

a) Lennukäsiraamatus (AFM) esitatud ühe mittetöötava mootoriga (OEI) lennu tegeliku lennutrajektoori andmed marsruudil prognoositavates ilmastikutingimustes peavad marsruudi kõikides punktides vastama alapunkti b või alapunkti c nõuetele. Tegelikul lennutrajektooril peab olema positiivne gradient 1 500 jala kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast mootoririket kavatsetakse maanduda. Jäätõrjesüsteemide kasutamist nõudvates ilmastikutingimustes tuleb arvestada nende mõju tegelikule lennutrajektoorile.

▼M16

b) Marsruudi tegeliku lennutrajektoori gradient peab olema positiivne vähemalt 1 000 jala kõrgusel maapinnast ja takistustest marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori.

c) Marsruudi tegelik lennutrajektoor peab võimaldama lennukil jätkata lendu reisikõrgusest kuni lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt vajadusele kas kooskõlas punktiga CAT.POL.A.230 või punktiga CAT.POL.A.235. Marsruudi tegelik lennutrajektoor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori, võttes arvesse järgmisi elemente:

1) mootoririke tekib eeldatavasti marsruudi kõige kriitilisemas punktis;

2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektoorile;

▼M26

3) kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, jõutaks punkti CAT.OP.MPA.181 kohase nõutud kütusevaruga, mis vastab varulennuvälja puhul kohaldatavatele nõuetele;

▼M16

4) lennuväli, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, peab vastama järgmistele tingimustele:

i) seal on täidetud eeldatava maandumismassiga lennuki maandumise nõuded;

ii) ilmateated või -prognoosid ning teated raja tingimuste kohta näitavad, et arvestuslikul saabumisajal on võimalik ohutult maanduda;

5) kui lennukäsiraamat (AFM) ei sisalda andeid lennu tegeliku lennutrajektoori kohta, vähendatakse ühe mittetöötava mootoriga (OEI) lennu tegeliku lennutrajektoori tõusunurka kahemootoriliste lennukite puhul 1,1 %, kolmemootoriliste lennukite puhul 1,4 % ja neljamootoriliste lennukite puhul 1,6 %.

d) Käitaja peab suurendama alapunktides b ja c ette nähtud näitajaid 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5).

▼M16

CAT.POL.A.220. Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

a) Kolme või enama mootoriga lennuki puhul, mis lendab kõikide töötavate mootoritega reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele) standardtemperatuuril ja tuulevaikuses, ei tohi kavandatud trajektoori ükski punkt olla rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud punkti CAT.POLA.230 või punkti CAT.POL.A.235 alapunkti a kohased eeldatava maandumismassiga seotud nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab käesoleva punkti alapunktide b–f nõuetele.

b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki tegelik lennutrajektoor marsruudil peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes punktist, kus mõlemad mootori seiskumist eeldatakse, kuni lennuväljani, kus kahe mittetöötava mootoriga maandumiseks ette nähtud protseduure kasutades on võimalik maanduda ja lennuk täielikult peatada. Marsruudi tegelik lennutrajektoor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Jäätõrjesüsteemide kasutamist nõudvate kõrguste ja ilmastikutingimuste korral tuleb arvesse võtta nende kasutamise mõju tegelikule lennutrajektoorile. Kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5), peab käitaja suurendama teises lauses nimetatud näitajat 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini).

c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega, reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga standardtemperatuuril ja tuulevaikuses lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel alapunktis a osutatud lennuväljast.

d) Tegelik lennutrajektoor peab 1 500 jala kõrgusel selle lennuvälja kohal, kus pärast kahe mootori seiskumist eeldatavasti maandutakse, olema positiivse gradiendiga.

e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks alapunktis f osutatud nõutava kütusevaruga.

▼M20

f) Lennuki arvestuslik mass eeldatavas kahe mootori seiskumise punktis peab sisaldama vähemalt kütuse-/energiakogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevaks 15 minuti pikkuseks lennuks reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele).

▼B

CAT.POL.A.225. Maandumine siht- ja varulennuväljal

a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunktile a, ei tohi ületada maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisajal.

▼M16

CAT.POL.A.230. Maandumine kuival rajal

a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunkti a nõuetele, peab võimaldama arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda:

1) turboreaktiivmootoritega lennukitel 60 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA);

2) turbopropellermootoriga lennukitel 70 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA);

3) erandina alapunkti a alapunktidest 1 ja 2 peab selliste lennukite maandumismass, millel on punkti CAT.POL.A.255 kohane luba kasutada lühendatud maandumisdistantsi, võimaldama maanduda 80 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).

b) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja alapunkti a alapunktide 1 või 2 kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning peavad vastama punkti CAT.POL.A.245 nõuetele.

c) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja alapunkti a alapunktide 1 või 2 kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis peavad vastama punkti CAT.POL.A.250 nõuetele.

d) Maandumismassi kindlaksmääramisel peab käitaja arvesse võtma järgmist:

1) teatatud vastutuulekomponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituulekomponenti mitte vähem kui 150 %;

2) lennukäsiraamatus (AFM) esitatud parandused.

▼M26

e) Lennuki väljumisel tuleb arvestada, et lennuk:

1) maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses ning

2) maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

▼M16

f) Kui käitaja ei suuda sihtlennuvälja puhul täita alapunkti e alapunkti 2 nõudeid, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, mille puhul on võimalik täielikult täita kas:

1) kõiki alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal kuiv, või

2) kõiki punkti CAT.POL.A.235 alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal märg või puhastamata.

CAT.POL.A.235. Maandumine märjal või puhastamata rajal

a) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid või mõlemad koos näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:

1) maandumisdistants, mis on lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, kuid mis ei või olla lühem kui punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktides 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) nõutud maandumisdistants;

2) vähemalt 115 % punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktide 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist, kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole ette nähtud maandumisdistantsi kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal;

▼M16

3) kui lennurajal on konkreetsed haarduvust suurendavad omadused ja lennukäsiraamat (AFM) sisaldab konkreetset lisateavet maandumisdistantside kohta seda tüüpi radadel, võib kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem kui alapunkti a alapunktis 2 nõutud maandumisdistants, kuid vähemalt sama pikk kui punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktis 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) nõutud maandumisdistants;

4) erandina alapunkti a alapunktidest 1, 2 ja 3, kohaldatakse selliste lennukite puhul, millel on punkti CAT.POL.A.255 kohane luba kasutada lühendatud maandumisdistantsi, punkti CAT.POL.A.255 alapunkti b alapunkti 2 alapunkti v alapunkti B kohaselt kindlaks määratud maandumisdistantsi.

b) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:

1) vähemalt sama pikk kui alapunkti a kohaselt kindlaks määratud maandumisdistants või vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt puhastamata raja maandumisdistantsi andmetele või nendega samaväärsetele andmetele, sõltuvalt sellest, kumb distants on pikem;

2) kui lennukäsiraamat (AFM) sisaldab konkreetset lisateavet maandumisdistantside kohta puhastamata radadel, võib eritöötlusega talverajal kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem alapunkti b alapunktis 1 sätestatud maandumisdistantsist, kuid vähemalt sama pikk kui alapunktis a sätestatud maandumisdistants. Sellise maandumisdistantsi pikkus peab olema vähemalt 115 % lennukäsiraamatus (AFM) esitatud maandumisdistantsist.

c) Erandina alapunktist b ei ole 15 % suurendamist vaja kohaldada juhul, kui see on juba lisatud maandumisdistantsi käsitlevatele heakskiidetud andmetele või muudele samaväärsetele andmetele.

d) Alapunktide a ja b puhul kohaldatakse vastavalt punkti CAT.POL.A.230 alapunktide b, c ja d kriteeriume.

▼M26

e) Lennuki väljumisel tuleb arvestada, et lennuk:

1) maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses ning

2) maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

▼M16

f) Kui käitaja ei suuda alapunkti e alapunkti 1 nõudeid sihtlennuvälja suhtes täita, sest asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata ja maandumine sõltub tuule suunast, võib lennuk väljuda vaid juhul, kui on määratud kaks varulennuvälja.

g) Kui käitaja ei suuda alapunkti e alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja suhtes täita, sest asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg või puhastamata, võib lennuk väljuda vaid juhul, kui on määratud varulennuväli.

h) Alapunktide f ja g puhul peab määratud varulennuväljal või varulennuväljadel olema võimalik täita kas:

1) punkti CAT.POL.A.230 alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal kuiv;

2) punkti CAT.POL.A.235 alapunktide a–d nõudeid, kui rada on arvestuslikul saabumisajal märg või puhastamata.

▼B

CAT.POL.A.240. Loa andmine suurendatud kallete kasutamiseks lendudel

a) Lennud suurendatud kalletega peavad olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) lennukäsiraamat (AFM) sisaldab kinnitatud andmeid käitamiskiiruse ja -andmete nõutava suurendamise kohta, et lennutrajektoori moodustamisel saaks arvesse võtta suurenenud kaldeid ja kiirusi;

2) navigeerimistäpsuse saavutamiseks on võimalik kasutada visuaalseid orientiire;

3) iga lennuraja jaoks on määratud ilmastikumiinimumid ja tuulepiirangud ning

▼M9

4) lennumeeskond on lennatavast marsruudist ja ORO-osa FC-alajao kohaselt kasutatavatest protseduuridest piisavalt teadlik.

▼B

CAT.POL.A.245. Järsu lähenemise protseduuride lubamine

a) Järsu lähenemise protseduurideks, kus glissaadi kalle on 4,5° või suurem ning mõõteriistakõrgus alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, on vajalik pädeva asutuse eelnev heakskiit.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) lennukäsiraamatus (AFM) on määratud maksimaalne lubatud glissaadi kalle, mis tahes muud piirangud, järsu lähenemise protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks ning andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumide kasutamisel;

2) igal lennuväljal, kus järsu lähenemisega lende kavandatakse:

i) on olemas sobiv glissaadi orientiiride süsteem, mis hõlmab vähemalt visuaalset glissaadi järgimise süsteemi;

ii) on ette nähtud ilmastikumiinimumid ning

iii) võetakse arvesse järgmisi aspekte:

A) takistused;

B) glissaadi orientiiride süsteemi ja rajale suunamise vahendite liik;

C) minimaalsed visuaalsed viited, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;

D) olemasolevad pardaseadmed;

E) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;

F) lennukäsiraamatu (AFM) piirangud ja protseduurid ning

G) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

▼B

CAT.POL.A.250. Lühimaamaandumise lubamine

a) Lühimaamaandumiste sooritamiseks peab olema pädeva asutuse eelnev luba.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, võib koosneda olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud maandumisdistantsiga;

2) lennuvälja asukohariik on määranud, et antud tegevus on avalikes huvides ja lennutegevuseks vajalik tulenevalt lennujaama eraldatusest või sellest, et lennujaama raja pikendamine ei ole füüsiliselt võimalik;

3) vertikaalne vahemaa piloodi silmade tasapinna ja rataste alumise osa tasapinna vahel ei ületa kolme meetrit, kui lennuk on normaalses glissaadis;

4) minimaalne RVR/VIS on vähemalt 1 500 m ning lennutegevuskäsiraamatus on sätestatud tuulepiirangud;

5) pilootide kogemuse, koolituse ja konkreetsete lennuväljade tundmise miinimumnõuded on kindlaks määratud ja täidetud;

6) olemasoleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel on kõrgus 50 jalga;

7) lennuvälja asukohariik on kinnitatud ohutusala kasutamise heaks kiitnud;

8) olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkus ei ületa 90 m;

9) kinnitatud ohutusala laius ei ole väiksem kui raja kahekordne laius või lennuki kahekordne tiivaulatus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ja telgjooneks on raja telgjoone pikendus;

10) kinnitatud ohutusalal ei ole takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaamaandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutusalal olla ühtegi liikuvat objekti;

11) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei ületa 5 % ülespoole ega 2 % allapoole ning;

▼M16

11a) punkti CAT.POL.A.255 kohaseid vähendatud nõutava maandumisdistantsiga käitamistoiminguid ei kohaldata;

▼B

12) vajaduse korral pädeva asutuse kehtestatud lisatingimused, võttes arvesse lennuki tüübiomadusi, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

▼M16

CAT.POL.A.255. Vähendatud nõutava maandumisdistantsiga käitamistoimingute heakskiitmine

a) Lennuki käitaja võib maandumiseks kasutada distantsi, mille pikkus on 80 % olemasolevast maandumisdistantsist (LDA), kui on täidetud järgmised tingimused:

1) lennuki suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 19;

▼M16

2) lennuki lennukäsiraamatus (AFM) on märge, et asjaomane õhusõiduk vastab vähendatud nõutava maandumisdistantsi kohaldamise nõuetele;

3) lennukit kasutatakse mitteregulaarsete äriliste nõudelendude tegemiseks;

4) lennuki maandumismass võimaldab asjaomase vähendatud maandumisdistantsi piires peatumisega maanduda;

5) käitaja on eelnevalt saanud pädevalt asutuselt selleks loa.

b) Alapunkti a alapunktis 5 osutatud loa saamiseks peab käitaja tõendama, et ta vastab ühele järgmistest nõuetest:

1) käitaja on teinud riskihindamine, mis näitab, et ta on saavutanud punkti CAT.POL.A.230 alapunkti a alapunktide 1 või 2 (vastavalt asjaoludele) kohase ohutustaseme;

2) täidetud on järgmised tingimused:

i) on keelatud kasutada lähenemise eriprotseduure, näiteks järsk lähenemine, kavandatud mõõteriistakõrgus üle 60 jala või alla 35 jala, lennud piiratud nähtavusega, lähenemine väljaspool CAT.OP.MPA.115 alapunkti a kohaselt heaks kiidetud stabiliseeritud lähenemise kriteeriume;

ii) on keelatud kasutada punkti CAT.POL.A.250 kohast lühimaa maandumist;

iii) on keelatud maanduda puhastamata rajal;

iv) lennumeeskonna jaoks on kehtestatud nõuetekohased koolitus-, kontrolli- ja järelevalveprotsessid;

v) käitaja on välja töötanud lennuvälja maandumisanalüüsi kava (ALAP), et tagada järgmiste tingimuste täitmine:

A) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita taganttuult;

B) kui prognoosid näitavad, et rada on arvestusliku saabumise ajal märg, määratakse lennuki väljumisel maandumisdistants kindlaks kas vastavalt punkti CAT.OP.MPA.303 alapunktidele a või b (vastavalt asjaoludele) või selle pikkuseks arvestatakse 115 % kuiva raja puhul kindlaks määratud maandumisdistantsist, olenevalt sellest, kumb maandumisdistants on pikem;

C) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita puhastamata rajale iseloomulikke tingimusi;

D) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita ebasoodsaid ilmastikutingimusi;

vi) kõik maandumissuutlikkust mõjutavad seadmed on enne lennu alustamist töökorras;

vii) lennumeeskonda kuulub vähemalt kaks kvalifitseeritud ja asjakohase koolituse saanud pilooti, kellel on hiljutine vähendatud nõutava maandumisdistantsiga maandumise kogemus;

viii) lõpliku otsuse vähendatud nõutava maandumisdistantsiga maandumise kohta võtab kavandatava lennu ajal valitsevaid tingimusi arvestades vastu õhusõiduki kapten, kuid ta võib otsustada kõnealust maandumisviisi ka mitte kasutada, kui ta leiab, et see on ohutuse seisukohalt vajalik;

ix) lennuvälja lisatingimused, kui lennuvälja sertifitseerinud pädev asutus on need kindlaks määranud, võttes arvesse lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

▼B

3. PEATÜKK

B-suutlikkusklass

CAT.POL.A.300. Üldist

▼M10

a) Kui pädev asutus ei ole andnud V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohast luba, ei tohi käitaja ühemootorilist lennukit käitada:

1) öösel või

2) instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, välja arvatud visuaallennu erireeglite alusel.

▼B

b) Käitaja käsitab punkti CAT.POL.A.340 tõusunõuetele mittevastavaid kahe mootoriga lennukeid ühe mootoriga lennukitena.

CAT.POL.A.305. Start

a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.

b) Lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud tasakaalustatud stardidistants ei tohi ületada:

1) 1,25-kordset olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA) või

2) peatumisala ja/või takistustevaba tõusuala olemasolu korral järgmisi suurusi:

i) olemasolev hoovõtudistants (TORA);

ii) 1,15-kordne olemasolev stardidistants (TODA) või

iii) 1,3-kordne olemasolev kiirendus-pidurdusvahemaa (ASDA).

c) Alapunkti b nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:

1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;

2) rõhkkõrgus lennuväljal;

3) õhutemperatuur lennuväljal;

4) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;

5) raja kalle stardi suunas ning

6) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.

▼B

CAT.POL.A.310. Takistustevaba ala stardil – mitme mootoriga lennukid

a) Kahe või enama mootoriga lennukite puhul määratakse tegelik starditrajektoor kindlaks selliselt, et lennuki kõrgus kõikidest takistustest oleks vähemalt 50 jalga ja kaugus horisontaalsuunas vähemalt 90 m pluss 0,125 × D, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust, või kui enne olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõppu on kavandatud pööre, siis stardidistantsi lõpust, välja arvatud alapunktides b ja c sätestatud juhtudel. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss 0,125 × D. Eeldatakse, et:

1) starditrajektoor algab 50 jala kõrguselt maapinnast punkti CAT.POL.A.305 alapunktis b sätestatud stardidistantsi lõpus ning lõpeb 1 500 jala kõrgusel maapinnast;

2) lennukit ei kallutata enne, kui lennuk on maapinnast 50 jala kõrgusel ning pärast seda ei tohi kaldenurk olla suurem kui 15°;

3) kriitilise mootori rike toimub kõikide töökorras mootorite stardi kohase lennutrajektoori punktis, kus eeldatakse visuaalse viite kadumist takistustest möödumiseks;

4) starditrajektoori tõusugradient vahemikus 50 jala kõrguselt kuni arvatava mootoririkke kõrguseni võrdub kõikide mootorite keskmise gradiendiga tõusul kõikide töötavate mootoritega ja üleminekul marsruutlennu konfiguratsioonile, korrutatuna teguriga 0,77, ning

5) starditrajektoori gradient vastavalt alapunkti a alapunktile 4 saavutatud kõrguselt kuni starditrajektoori lõpuni võrdub lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud tõusugradiendiga marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI).

b) Kui kavandatav lennutrajektoor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:

1) 300 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega, või kui on olemas navigatsioonivahendid, mille abil piloot saab kavandatud lennutrajektoori sama täpsusega hoida, või

2) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.

c) Kui kavandatud lennutrajektoor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:

1) 600 m lennutingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega, või

2) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:

1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;

2) rõhkkõrgus lennuväljal;

3) õhutemperatuur lennuväljal ning

▼B

4) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.

▼M4

e) Alapunkti a alapunkte 3, 4 ja 5, alapunkti b alapunkti 2 ja alapunkti c alapunkti 2 ei kohaldata päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavate lendude suhtes.

▼B

CAT.POL.A.315. Lend marsruudil mitme mootoriga lennukitega

a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes ühe mootori rikke korral ja tingimusel, et teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, suutma jätkata lendu lennutegevuskäsiraamatus sätestatud minimaalsel ohutul kõrgusel või sellest kõrgemal kuni 1 000 jala kõrgusel asuva punktini sellise lennuvälja kohal, kus on võimalik täita asjaomased suutlikkusnõuded.

b) Eeldatakse, et mootoririkke punktis:

1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui kõik mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ning

2) eeldatav marsruutlennu laskumise või tõusu gradient ühe mittetöötava mootoriga on võrdne vastavalt kas laskumise või tõusu kogugradiendiga, mida vastavalt suurendatakse või vähendatakse 0,5 % võrra.

▼M10

CAT.POL.A.320 Lend marsruudil ühemootoriliste lennukitega

a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes olema mootori rikke korral suuteline jõudma kohta, kus saab sooritada ohutu hädamaandumise, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud V lisa (SPA-osa) L-alajao (ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)) kohase loa ja käitaja kohaldab riskiperioodi.

b) Punkti a tähenduses eeldatakse, et mootoririkke punktis:

1) ei lenda lennuk kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, kui mootor töötab kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ja

2) on marsruutlennu gradient võrdne laskumise kogugradiendiga, mida on suurendatud 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325. Maandumine siht- ja varulennuväljal

Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunktile a, ei tohi ületada maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja prognoositavat õhutemperatuuri arvestuslikul saabumisajal.

▼M16

CAT.POL.A.330. Maandumine kuival rajal

a) Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunkti a nõuetele, võimaldab arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 70 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).

b) Erandina alapunktist a ja punkti CAT.POLA.355 nõuete täitmise korral võimaldab lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunkti a nõuetele, arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 80 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA).

c) Maandumismassi kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse järgmist:

1) lennuvälja kõrgus merepinnast;

2) teatatud vastutuulekomponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituulekomponenti mitte vähem kui 150 %;

3) raja pinnakatte liik;

4) raja kalle maandumise suunas.

d) Järsu lähenemise protseduuride korral kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 60 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga, ning vastavad punktis CAT.POL.A.345 esitatud nõuetele.

e) Lühimaamaandumiste puhul kasutab käitaja alapunkti a kohaselt arvutatud maandumisdistantsi andmeid, mis peavad vastama punktis CAT.POL.A.350 esitatud nõuetele.

f) Lennuki väljumisel tuleb arvestada, et lennuk:

1) maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses;

2) maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning muid tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

g) Kui käitaja ei suuda sihtlennuvälja suhtes täita alapunkti f alapunkti 2 nõudeid, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täita kõiki alapunktide a–f nõudeid.

CAT.POL.A.335. Maandumine märjal või puhastamata rajal

a) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:

1) maandumisdistants, mis on lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, kuid mis ei või olla lühem kui punktis CAT.POL.A.330 nõutud maandumisdistants;

▼M16

2) vähemalt 115 % punkti CAT.POL.A.330 alapunkti a kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist, kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole ette nähtud maandumisdistantsi kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal;

3) kui lennurajal on konkreetsed haarduvust suurendavad omadused ja lennukäsiraamat (AFM) sisaldab konkreetset lisateavet maandumisdistantside kohta seda tüüpi radadel, võib kasutada maandumisdistantsi, mis on lühem kui alapunkti a alapunktis 2 nõutud maandumisdistants, kuid mitte lühem kui punkti CAT.POL.A.330 alapunktis a nõutud maandumisdistants (vastavalt asjaoludele);

4) erandina alapunkti a alapunktidest 1, 2 ja 3 on selliste lennukite maandumismass, millel on punkti CAT.POL.A.355 kohane luba kasutada lühendatud maandumisdistantsi, kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.355 alapunkti b alapunkti 7 alapunktile iii.

b) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistants olla pikem kui olemasolev maandumisdistants (LDA). Käitaja peab kohaldatava maandumisdistantsi sätestama lennutegevuskäsiraamatus.

▼B

CAT.POL.A.340. Stardi ja maandumise tõusunõuded

Kahemootorilise lennuki käitaja peab täitma järgmised stardi ja maandumise tõusunõuded.

a) *Starditõus*

1) Kõikide mootorite töötamisel

i) Püsiv tõusugradient pärast starti peab olema vähemalt 4 %, kui:

A) kõik mootorid töötavad stardivõimsusel;

B) telik on välja lastud, välja arvatud juhul, kui teliku sissetõmbamiseks ei kulu üle seitsme sekundi, mille puhul võib eeldada, et telik on sisse tõmmatud;

C) tiivaklapid on stardiasendi(te)s ning

D) tõusukiirus ei ole üle 1,1 V_{MC} (minimaalne kontrollkiirus maapinnal või selle lähedal) või 1,2 V_{S1} (varisemiskiirus või stabiilse lennu miinimumkiirus maandumiskonfiguratsioonis), olenevalt sellest, kumb on suurem.

2) Ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

i) Püsiv tõusugradient 400 jala kõrgusel stardipaiga kohal peab olema mõõdetavalt positiivne, kui:

A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

B) teine mootor töötab stardivõimsusel;

C) telik on sisse tõmmatud;

D) tiivaklapid on stardiasendi(te)s ning

E) tõusukiirus on võrdne 50 jala kõrgusel saavutatuga.

▼B

ii) Püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1 500 jala kõrgusel ei tohi olla väiksem kui 0,75 %, kui:

A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

B) teine mootor töötab võimsusel, mis ei ületa pideva töörežiimi võimsust;

C) telik on sisse tõmmatud;

D) tiivaklapid on kinni ning

E) tõusukiirus on vähemalt 1,2 V_{S1}.

b) *Maandumistõus*

1) Kõikide mootorite töötamisel

i) Püsiv tõusugradient peab olema vähemalt 2,5 %, kui:

A) võimsus või tõmbejõud ei ületa võimsust või tõmbejõudu, mis saavutatakse kaheksa sekundit pärast võimsushoobade liigutamist minimaalsest tühikäiguasendist;

B) telik on välja lastud;

C) tiivaklapid on maandumisasendis ning

D) tõusukõrgus võrdub V_{REF} (baasmaandumiskiirus).

2) Ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

i) Püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1 500 jala kõrgusel ei tohi olla väiksem kui 0,75 %, kui:

A) kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;

B) teine mootor töötab võimsusel, mis ei ületa pideva töörežiimi võimsust;

C) telik on sisse tõmmatud;

D) tiivaklapid on kinni ning

E) tõusukiirus on vähemalt 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345. Järsu lähenemise protseduuride lubamine

a) Järsu lähenemise protseduurideks, kus glissaadi kalle on 4,5° või rohkem ning mõõteriistakõrgus alla 60 jala, kuid mitte alla 35 jala, on nõutav pädeva asutuse eelnev heakskiit.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) lennukäsiraamatus (AFM) on määratud maksimaalne lubatud glissaadi kalle, mis tahes muud piirangud, järsu lähenemise protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks ning andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumide kasutamisel ning

▼B

2) igal lennuväljal, kus järsu lähenemisega lende kavandatakse:

i) on olemas sobiv glissaadi orientiiride süsteem, mis hõlmab vähemalt visuaalset glissaadi järgimise süsteemi;

ii) on kindlaks määratud ilmastikumiinimumid ning

iii) võetakse arvesse järgmisi aspekte:

A) takistused;

B) glissaadi orientiiride süsteemi ja rajale suunamise vahendite liik;

C) minimaalsed visuaalsed viited, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;

D) olemasolevad pardaseadmed;

E) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;

F) lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud piirangud ja protseduurid ning

G) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

CAT.POL.A.350. Lühimaamaandumise lubamine

a) Lühimaamaandumiste sooritamiseks peab olema pädeva asutuse eelnev luba.

b) Loa saamiseks peab käitaja tõendama järgmiste tingimuste täitmist:

1) distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, võib koosneda olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud maandumisdistantsiga;

2) lennuvälja asukohariik on kinnitatud ohutusala kasutamise heaks kiitnud;

3) kinnitatud ohutusalal ei ole takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaamaandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutusalal olla ühtegi liikuvat objekti;

4) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei ületa 5 % ülespoole ega 2 % allapoole;

5) olemasoleva kinnitatud ohutusala pikkus ei ületa 90 m;

6) kinnitatud ohutusala laius ei ole väiksem kui kaks raja laiust keskjoonega raja telgjoone pikendusel;

7) olemasoleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel on kõrgus vähemalt 50 jalga;

8) iga kasutatava raja jaoks on kindlaks määratud ja heaks kiidetud ilmastikumiinimumid, mis ei tohi olla väiksemad kui visuaallendude (VFR) meteomiinimumid või mittetäppislähenemise (NPA) miinimumid, olenevalt sellest, kummad on suuremad;

▼B

9) on kindlaks määratud ja täidetud pilootide kogemuse, koolituse ja konkreetsete lennuväljade tundmise nõuded;

10) vajaduse korral pädeva asutuse kehtestatavad lisatingimused, võttes arvesse lennuki tüübiomadusi, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

▼M16

CAT.POL.A.355. Vähendatud nõutava maandumisdistantsiga käitamistoimingute heakskiitmine

a) Pädev asutus peab eelnevalt heaks kiitma käitamistoimingud lennukiga, mille maandumismass võimaldab lennukil peatumisega maanduda 80 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA). Selline heakskiit tuleb taotleda iga maandumisraja kohta, mida kasutatakse vähendatud nõutava maandumisdistantsiga lendude käitamiseks.

b) Alapunktis a osutatud heakskiidu saamiseks peab käitaja tegema riskihindamise, mis näitab, et on saavutanud punkti CAT.POL.A.330 alapunkti a kohase ohutustaseme ja täidetud on vähemalt järgmised tingimused:

1) lennuvälja asukohariik on määranud, et selline tegevus on avalikes huvides ja lennutegevuseks vajalik tulenevalt lennujaama eraldatusest või sellest, et lennujaama raja pikendamine ei ole füüsiliselt võimalik;

2) on keelatud punkti CAT.POL.A.350 kohased lühimaa maandumised ja lähenemine väljaspool punkti CAT.OP.MPA.115 alapunkti a kohaselt heaks kiidetud stabiliseeritud lähenemise kriteeriume;

3) on keelatud maandumine puhastamata rajale;

4) lennutegevuskäsiraamatus on kindlaks määratud konkreetne protseduur puuteala kontrollimiseks ja seda protseduuri rakendatakse; kõnealune protseduur sisaldab asjakohaseid instruktsioone kordusringile minekuks ja katkestatud maandumiseks juhul, kui lennuk ei suuda kindlaksmääratud puutealas rajapinda puudutada;

5) lennumeeskonna liikmetele on kehtestatud asjaomase lennuväljaga seotud nõuetekohane koolitus- ja kontrolliprogramm;

6) lennumeeskonnal on asjakohane kvalifikatsioon ja vähendatud nõutava maandumisdistantsiga maandumise hiljutine kogemus asjaomasel lennuväljal;

7) käitaja on kehtestanud lennuvälja maandumisanalüüsi programmi (ALAP), et täidetud oleksid järgmised tingimused:

i) arvestusliku saabumise ajaks ei ole prognoositud taganttuult;

ii) kui prognoosid näitavad, et rada on arvestusliku saabumise ajal märg, määratakse lennuki väljumisel maandumisdistants kindlaks vastavalt punkti CAT.OP.MPA.303 alapunktile c või selle pikkuseks arvestatakse 115 % kuiva raja puhul kindlaks määratud maandumisdistantsist, olenevalt sellest, kumb maandumisdistants on pikem;

iii) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita puhastamata rajale iseloomulikke tingimusi;

iv) arvestusliku saabumise ajaks ei prognoosita ebasoodsaid ilmastikutingimusi;

▼M16

8) kehtestatakse käitamisprotseduurid, et tagada järgmine:

i) kõik maandumissuutlikkust ja -distantsi pikkust mõjutavad seadmed on enne lennu alustamist töökorras;

ii) lennumeeskond kasutab pidurdusseadmeid vastavalt nõuetele;

9) pidurdusseadmete suhtes on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ning käitamisprotseduurid, et suurendada asjaomaste süsteemide usaldusväärsust;

10) lõpplähenemine ja maandumine toimub ainult visuaallennuilma tingimustes (VMC);

11) vajaduse korral lisatingimused, mille lennuvälja sertifitseerinud pädev asutus on lennuvälja suhtes kehtestatud, võttes arvesse lähenemisala pinnavormide iseärasusi, olemasolevaid lähenemise abivahendeid ja katkestatud lähenemise või maandumisega seotud kaalutlusi.

▼B

4. PEATÜKK

C-suutlikkusklass

CAT.POL.A.400. Start

a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset stardimassi lähtelennuvälja rõhkkõrgusel ja õhutemperatuuril.

b) Selliste lennukite puhul, mille lennukäsiraamatus (AFM) märgitud stardidistantsi puhul ei ole arvestatud mootoririkke võimalusega, ei tohi kõikide töötavate mootorite ja maksimaalse kindlaksmääratud stardivõimsusega 50 jala kõrgusele maapinna kohale jõudmiseks vajalik stardidistants hoovõtu algusest, korrutatuna:

1) 1,33 ga kahe mootoriga lennukite puhul,

2) 1,25 ga kolme mootoriga lennukite puhul või

3) 1,18 ga nelja mootoriga lennukite puhul,

ületada olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA) lennuväljal, kust starditakse.

c) Selliste lennukite puhul, mille lennukäsiraamatus (AFM) märgitud stardimaa pikkuse puhul on arvestatud mootoririkke võimalusega, peavad olema täidetud järgmised nõuded vastavalt lennukäsiraamatus (AFM) sätestatule:

1) kiirendus-pidurdusvahemaa ei tohi ületada olemasolevat kiirendus-pidurdusvahemaad (ASDA);

2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi (TODA) koos takistustevaba alaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);

3) hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi (TORA);

4) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel tuleb kasutada sama V_1 väärtust ning

5) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

d) Arvesse tuleb võtta järgmist:

1) rõhkkõrgus lennuväljal;

2) õhutemperatuur lennuväljal;

▼B

3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;

4) raja kalle stardi suunas;

5) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 % ning

6) stardiraja pikkuse võimalik lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

CAT.POL.A.405. Takistustevaba ala stardil

a) Ühe mittetöötava mootoriga (OEI) startimisel määratakse starditrajektoor nii, et lennuki kaugus kõikidest takistustest on vertikaalselt vähemalt 50 jalga pluss 0,01 × D või horisontaalselt vähemalt 90 meetrit pluss 0,125 × D, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates olemasoleva stardidistantsi (TODA) lõpust. Lennukitel tiivaulatusega alla 60 m võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss 0,125 × D.

b) Starditrajektoor algab 50 jala kõrguselt maapinnast vastavalt kas punkti ►M4 CAT.POL.A.400 alapunktidele b või c ◄ sätestatud stardidistantsi lõpus ning lõpeb 1 500 jala kõrgusel maapinnast.

c) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmist:

1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;

2) rõhkkõrgus lennuväljal;

3) õhutemperatuur lennuväljal ning

4) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %.

d) Lennusuuna muutmist ei lubata kuni starditrajektoori punktini, kus kõrguseks on saavutatud 50 jalga maapinnast. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15°. 400 jalast kõrgemal võib planeerida üle 15° kaldeid, kuid mitte üle 25° kaldeid. Tuleb piisavalt arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorile, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaade kasvu.

e) Kui lennusuunda ei ole vaja muuta rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:

1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või

2) 600 m kõikides muudes lennutingimustes.

▼B

f) Kui lennusuunda on vaja muuta rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui:

1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutava navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või

2) 900 m kõikides muudes lennutingimustes.

g) Käitaja kehtestab alapunktide a–f nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks erakorralised protseduurid, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid punkti CAT.POL.A.410 kohaseid tingimusi või maanduda kas lähtelennuväljal või stardi-varulennuväljal.

CAT.POL.A.410. Lend marsruudil kõikide töötavate mootoritega

a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes olema suuteline marsruudi kõikides punktides või planeeritud kõrvalekaldumistel marsruudist saavutama tõusukiiruse vähemalt 300 jalga minutis kõikide maksimaalsel püsivõimsusel töötavate mootoritega, mis määratakse kindlaks:

1) ohutu lennu minimaalkõrgustel kõikidel marsruudi etappidel või marsruudist planeeritud kõrvalekaldumistel, mis on sätestatud lennutegevuskäsiraamatu lennukit käsitlevas osas või arvutatud selles sisalduva teabe põhjal, ning

2) minimaalkõrgustel, mis on vajalikud vastavalt punktide CAT.POL.A.415 ja 420 asjakohaste tingimuste täitmiseks.

CAT.POL.A.415. Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI)

a) Lennuk peab lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes juhul, kui üks mootor seiskub mõnes marsruudi punktis või marsruudist planeeritud kõrvalekalde punktis ning kui teine mootor või teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalsel püsivõimsusel, olema suuteline jätkama lendu reisilennu kõrguselt lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt kas punktis CAT.POL.A.430 või punktis CAT.POL.A.435 sätestatud nõuetele. Lennuk peab ületama takistused 9,3 km (5 meremiili) ulatuses kummalgi pool kavandatud trajektoori vähemalt:

1) 1 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on null või suurem, või

2) 2 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on nullist väiksem.

b) Lennutrajektooril peab olema positiivne gradient 450 m (1 500 jala) kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast ühe mootori riket kavatsetakse maanduda.

c) Lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud marsruutlennu tõusukiirus.

▼M16

d) Alapunktiga a ette nähtud näitajaid tuleb suurendada18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5).

▼M26

e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, jõutaks punkti CAT.OP.MPA.181 kohase nõutud kütusevaruga, mis vastab varulennuvälja puhul kohaldatavatele nõuetele.

▼M16

CAT.POL.A.420. Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

a) Kolme või enama mootoriga lennuki puhul, mis lendab kõikide töötavate mootoritega reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele) standardtemperatuuril ja tuulevaikuses, ei tohi kavandatud trajektoori ükski punkt olla rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud punkti CAT.POL.A.430 kohased eeldatava maandumismassiga seotud nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab käesoleva punkti alapunktide b–e nõuetele.

b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki lennutrajektoor peab võimaldama jätkata lendu prognoositavates ilmastikutingimustes lennuväljani, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad suutlikkusnõuded, ületades takistused 9,3 kilomeetri (viie meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud marsruuti vähemalt 2 000 jala kõrguselt.

c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega, reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga standardtemperatuuril ja tuulevaikuses lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel alapunktis a osutatud lennuväljast.

▼M20

d) Lennuki arvestuslik mass eeldatavas kahe mootori seiskumise punktis peab sisaldama vähemalt kütuse-/energiakogust, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevaks 15 minuti pikkuseks lennuks reisilennuvõimsusel või tõmbejõuga (vastavalt vajadusele).

▼M16

e) Lennuki olemasolevaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kindlaksmääratud tõusukiirusest.

f) Alapunktiga b ette nähtud näitajaid tuleb suurendada 18,5 kilomeetrini (kümne meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta vähemalt viienda astme navigatsiooninõuetele (RNAV 5).

g) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariiolukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutakse alapunkti d kohase nõutava kütusevaruga.

▼B

CAT.POL.A.425. Maandumine siht- ja varulennuväljal

Lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt punkti CAT.POL.A.105 alapunktile a, ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud maksimaalset maandumismassi antud kõrgusel ja, kui see on lennukäsiraamatus (AFM) kindlaks määratud, siht- ja varulennuvälja prognoositav õhutemperatuur arvestuslikul saabumisajal.

CAT.POL.A.430. Maandumine kuival rajal

a) Lennuki maandumismass, mis määratakse kindlaks punkti CAT.POL.A.105 alapunkti a kohaselt, peab võimaldama arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt rajaläve kohalt peatumisega maanduda 70 % piires olemasolevast maandumisdistantsist (LDA), võttes arvesse järgmist:

1) lennuvälja kõrgust merepinnast;

2) teatatud vastutuule komponenti mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponenti mitte vähem kui 150 %;

3) raja pinnakatte liiki ning

▼M16

4) raja kallet maandumise suunas.

▼B

b) Lennuki väljumisel eeldatakse, et:

1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikuses ning

2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

c) Kui käitaja ei suuda täita alapunkti b alapunkti 2 nõudeid sihtlennuvälja puhul, võib lennuk väljuda üksnes juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on võimalik täita kõiki alapunktide a ja b nõudeid.

CAT.POL.A.435. Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

▼M16

a) Kui asjakohased ilmateated või -prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, peab olemasolev maandumisdistants (LDA) olema üks järgmistest:

1) maandumisdistants, mis on lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, kuid mis ei või olla lühem kui punktis CAT.POL.A.430 nõutud maandumisdistants;

2) kui lennukäsiraamatus (AFM) ei ole ette nähtud maandumisdistantsi kasutamiseks märjal rajal lennuki väljumise ajal, vähemalt 115 % punkti CAT.POL.A.430 kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist.

▼B

b) Kui asjakohased ilmateated ja/või prognoosid näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei tohi maandumisdistants olla pikem kui olemasolev maandumisdistants (LDA). Käitaja peab kohaldatava maandumisdistantsi sätestama lennutegevuskäsiraamatus.

2. JAOTIS

Kopterid

1. PEATÜKK

Üldnõuded

CAT.POL.H.100. Kohaldatavus

a) Koptereid käitatakse vastavalt suutlikkusklasside suhtes kohaldatavatele nõuetele.

b) Koptereid käitatakse 1. suutlikkusklassis:

1) lendudel tihedalt asustatud ja maandumiseks sobimatul alal asuvatele lennuväljadele / asuvatelt lennuväljadelt ja käitamiskohtadesse/käitamiskohtadest, välja arvatud punkti CAT.POL.H.225 kohase avalikes huvides kasutatava käitamiskoha puhul, või

2) kui suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, välja arvatud juhul, kui lennud toimuvad kopteritekile/kopteritekilt 2. suutlikkusklassis punkti CAT.POL.H.305 kohase loa alusel.

c) Kui alapunktiga b ei ole ette nähtud teisiti, tuleb koptereid suurima lubatud reisijakohtade arvuga 10–19 käitada 1. või 2. suutlikkusklassis.

d) Kui alapunktiga b ei ole ette nähtud teisiti, tuleb koptereid suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni üheksa käitada 1., 2. või 3. suutlikkusklassis.

CAT.POL.H.105. Üldist

a) Kopteri mass:

1) stardi alguses või

▼B

2) lennuaegse ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kehtib muudetud operatsiooniline lennuplaan,

ei tohi olla suurem kui mass, mis võimaldab kavandatava lennu käigus täita käesoleva jaotise nõudeid, võttes arvesse massi eeldatavat vähenemist lennu jätkumisel ja kütuse väljalaskmist vastavalt asjaomase nõude sätetele.

b) Käesoleva jaotise nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse lennukäsiraamatus (AFM) esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajaduse korral koos asjaomases nõudes sätestatud muude andmetega. Käitaja esitab nimetatud muud andmed lennutegevuskäsiraamatus. Selleks et vältida käesolevas jaotises sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukäsiraamatu (AFM) suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamisnõudeid.

c) Käesoleva jaotise nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmisi parameetreid:

1) kopteri mass;

2) kopteri konfiguratsioon;

3) keskkonnatingimused, eelkõige:

i) rõhkkõrgus ja õhutemperatuur;

ii) tuul:

A) tuule puhul tuleb arvestada kuni 50 % püsivast teatatud vastutuule komponendist kiirusega 5 sõlme või üle selle, välja arvatud alapunktis C sätestatud stardi-, starditrajektoori- ja maandumisnõuete osas;

B) kui lennukäsiraamatus (ATF) lubatakse starti ja maandumist tagantuulega, ning kõikide starditrajektooride puhul tuleb arvestada teatatud päripuule komponenti mitte vähem kui 150 % ulatuses ning

C) stardi- ja maandumispunkti kohal täpset tuule kiiruse mõõtmist võimaldavate täpsete tuulemõõteseadmete olemasolu korral võib käitaja kehtestada 50 % ületavaid tuulekomponente, kui ta tõendab pädevale asutusele, et lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) lähedus ning tuulemõõteseadmete suurem täpsus tagavad sama kõrge ohutustaseme;

4) käitamistehnikad ning

5) suutlikkust ebasoodsalt mõjutavate süsteemide käitamine.

CAT.POL.H.110. Takistuste arvestamine

a) Takistustevaba ala nõuete täitmisel arvestatakse väljaspool lähenemis- ja stardisirge ala (FATO), starditrajektooril või katkestatud maandumise trajektooril asuvaid takistusi, kui nende külgkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:

1) VFR-lendude puhul:

▼B

i) pool lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud miinimumlaiusest, või kui laiust ei ole määratud, 0,75 × D, kus D on pöörlevate rootoritega kopteri suurim mõõde;

ii) pluss 0,25 × D või 3 m, olenevalt sellest, kumb on suurem;

iii) ning lisaks sellele:

A) 0,10 × kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) päevastel VFR-lendudel või

B) 0,15 × kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) öistel VFR-lendudel.

2) IFR-lendude puhul:

i) 1,5 × D või 30 m, olenevalt sellest, kumb on suurem, ning lisaks sellele:

A) 0,10 × kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) täpsete marsruudijuhistega IFR-lendudel;

B) 0,15 × kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) standardsete marsruudijuhistega IFR-lendudel või

C) 0,30 × kaugus olemasoleva stardidistantsi lõpust (DR) marsruudijuhisteta IFR-lendudel.

ii) Katkestatud lähenemise trajektoori puhul kohaldatakse takistuste arvestusliku piirkonna nihet üksnes alates olemasoleva stardidistantsi lõpust.

3) Lendudel, kus starditakse visuaalselt ning üleminek instrumentaallennureeglitele (IFR)/instrumentaallennuilmale (IMC) toimub üleminekupunktis, kohaldatakse alapunktis 1 sätestatud kriteeriume enne üleminekupunkti ning alapunktis 2 sätestatud kriteeriume pärast üleminekupunkti. Üleminekupunkt ei või olla enne 1. suutlikkusklassis käitatavate kopterite stardiks vajaliku distantsi (TODRH) lõppu või 2. suutlikkusklassis käitatavate kopterite stardi kriitilist punkti (DPATO).

b) Kui stardil kasutatakse takistustevaba ala nõuetega seoses tagurdamise või külgliikumisega üleminekuprotseduuri, arvestatakse tagurdamis- või külgliikumisalal olevat takistust juhul, kui selle külgkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:

1) pool lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud miinimumlaiusest, või kui laiust ei ole määratud, siis 0,75 × D;

2) pluss 0,25 × D või 3 m, olenevalt sellest, kumb on suurem;

3) ning lisaks sellele:

i) päevastel VFR-lendudel 0,10 × lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) lõpust läbitud distants;

ii) öistel VFR-lendudel 0,15 × lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) lõpust läbitud distants.

c) Takistused võib jätta arvestamata, kui need asuvad kaugemal, kui:

1) päevastel lendudel 7 × rootori raadius (R), või kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;

▼B

2) öistel lendudel 10 × rootori raadius (R), või kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;

3) 300 m, kui navigatsioonitäpsus on saavutatav asjakohaste navigatsiooni abivahenditega, või

4) 900 m kõikidel muudel juhtudel.

2. PEATÜKK

1. suutlikkusklass

CAT.POL.H.200. Üldist

1. suutlikkusklassis käitatavad kopterid sertifitseeritakse A-kategooriasse või sellega võrdsesse ameti poolt kindlaks määratud kategooriasse.

CAT.POL.H.205. Start

a) Stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud asjaomase protseduuri maksimaalset stardimassi.

b) Stardimass peab olema selline, et:

1) start on võimalik katkestada ja maanduda lähenemis- ja stardisirge alale (FATO), kui stardi otsusepunktis (TPD) või enne seda tuvastatakse kriitilise mootori rike;

2) stardi katkestamiseks vajalik distants (RTODRH) ei ole pikem kui stardi katkestamiseks olemasolev distants (RTODAH) ning

3) kopteri stardiks vajalik distants (TODRH) ei ole pikem kui olemasolev stardidistants (TODAH).

4) Olenemata alapunkti b alapunktist 3 võib kopteri stardiks vajalik distants (TODRH) olla pikem kui olemasolev stardidistants (TODAH) juhul, kui kopter, millel on stardi otsusepunktis (TDP) tuvastatud kriitilise mootori rike, suudab starti jätkates ületada kõik takistused kopteri stardiks vajaliku distantsi (TODRH) lõpuni vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.

c) Alapunktide a ja b nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas.

d) Stardietapp kuni stardi otsusepunktini (kaasa arvatud) peab toimuma nii, et maapind on nähtav, et oleks võimalik start katkestada.

e) Tagurdamisele või külgliikumisele üleminekuga stardil peab olema võimalik kõikidest tagurdus- või külgliikumisalal olevatest takistustest piisava varuga mööduda, kui stardi otsusepunktis (TDP) või enne seda on tuvastatud kriitilise mootori rike.

CAT.POL.H.210. Starditrajektoor

a) Stardi otsusepunktis (TDP) tuvastatud kriitilise mootori rikkega kopteri stardiks vajaliku distantsi (TODRH) lõpust alates:

1) peab stardimass olema selline, et starditrajektoor võimaldaks kõikide tõusutrajektooril olevate takistuste kohal takistustevaba kõrgust VFR-lendudel vähemalt 10,7 m (35 jalga) ning IFR-lendudel 10,7 m (35 jalga) + 0,01 × kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust (DR). Arvestada tuleb üksnes punkti CAT.POL.H.110 kohaseid takistusi.

▼B

2) Üle 15° suunamuutuse korral tuleb jätta nõuetekohane varu, et kompenseerida kaldenurga mõju takistustevaba ala nõuete täitmisele. Pööret ei tohi alustada varem kui 61 m (200 jala) kõrgusel stardipinnast, välja arvatud lennukäsiraamatus (AFM) lubatud protseduuride raames.

b) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid lähtelennuväljal või -käitamiskohas.

CAT.POL.H.215. Lend marsruudil mittetöötava kriitilise mootoriga

▼M27

a) Mittetöötava kriitilise mootoriga kopteri mass ja lennutrajektoor marsruudi kõigis punktides ja lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes peab võimaldama täita järgmistest punktidest ühe nõudeid.

1) Kui lennu mõnda osa on kavas käitada nii, et maapind ei ole nähtav, peab kopteri mass võimaldama mittetöötava kriitilise mootoriga tõusukiirust vähemalt 50 jalga minutis vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, või mägise reljeefi puhul 600 m (2 000 jala) kõrgusel maapinnast ja kõikidest marsruudil asuvatest takistustest.

2) Kui lendu kavatsetakse käitada nii, et maapind ei ole nähtav, peab lennutrajektoor võimaldama kopteril jätkata lendu reisilennu kõrguselt kuni 300 m (1 000 jalga) kõrguseni maandumiskohast, kus on võimalik sooritada punkti CAT.POL.H.220 kohane maandumine. Lennutrajektoor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 300 m (1 000 jala) või mägise reljeefi puhul 600 m (2 000 jala) kõrgusel maapinnast ja kõikidest marsruudil asuvatest takistustest. Triivtehnikate kasutamine on lubatud.

3) Kui lend on kavandatud visuaallennuilma (VMC) tingimustes ja maapind on nähtav, peab lennutrajektoor võimaldama kopteril jätkata lendu reisilennu kõrguselt kuni 300 m (1 000 jalga) kõrguseni maandumiskohast, kus on võimalik sooritada punkti CAT.POL.H.220 kohane maandumine, laskumata seejuures kordagi allapoole nõuetekohast minimaalset lennukõrgust. Arvestada tuleb takistusi mõlemal pool marsruuti ulatuses, mis on kindlaks määratud minimaalse lennukõrguse määramiseks visuaallennureeglites (VFR).

▼B

b) Alapunkti a alapunktide 2 või 3 nõuete täitmisel:

1) eeldatakse, et mootoririke tekib marsruudi kõige kriitilisemas punktis;

2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektoorile;

3) eeldatakse, et kütust võib avariiolukorras välja lasta üksnes nii palju, et lennuväljale või käitamiskohta jõutaks nõutava kütusevaruga ja asjaomaseid ohutusprotseduure järgides, ning

4) eeldatakse et kütuse väljalaskmine avariiolukorra ei toimu madalamal kui 1 000 jalga maapinnast.

▼M27

_____

▼B

CAT.POL.H.220. Maandumine

a) Kopteri maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud asjaomase protseduuri puhul kindlaks määratud maksimaalset stardimassi.

▼B

b) Kui maandumise otsusepunktis (LDP) või enne seda tuvastatakse kriitilise mootori rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) piires või sooritada katkestatud maandumine ning ületada kõik takistused lennutrajektooril vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt. Arvestada tuleb üksnes punktis CAT.POL.H.110 kindlaks määratud takistusi.

c) Kui maandumise otsusepunktis (LDP) või pärast seda tuvastatakse kriitilise mootori rike, peab olema võimalik:

1) mööduda lähenemistrajektooril kõikidest takistustest ning

2) maanduda ning peatuda lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) piires.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunktis c sätestatud asjakohaseid arvestusliku maandumisaja parameetreid sihtlennuväljal või -käitamiskohas või varulennuväljal või -käitamiskohas, kui see on nõutav.

e) Maandumise osa maandumise otsusepunktist (LDP) kuni maandumiseni peab toimuma nii, et maapind on nähtav.

CAT.POL.H.225. Kopterilennud avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast / avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta

a) Lende avalikes huvides kasutatavast käitamiskohast või avalikes huvides kasutatavasse käitamiskohta võib teostada 2. suutlikkusklassis punkti CAT.POL.H.310 alapunkti b või punkti CAT.POL.H.325 alapunkti b nõudeid täitmata, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

▼M27

1) avalikes huvides kasutatav käitamiskoht võeti kasutusele enne 1. juulit 2002, või enne 28. oktoobrit 2014 ning sellest punktist artikli 6 lõike 6 alusel tehtud erandist teavitati komisjoni ja ametit enne 14. juunit 2023;

▼B

2) avalikes huvides kasutatava käitamiskoha suurus või takistuste laad ei võimalda 1. suutlikkusklassi nõuete täitmist;

3) lend toimub kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuus;

4) käitaja vastab punkti CAT.POL.H.305 alapunkti b alapunktide 2 ja 3 nõuetele;

5) kopteri mass ei ületa lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud maksimaalset massi tõusugradiendil 8 % tuulevaikuses asjaomasel ohutul stardikiirusel (V_{TOSS}), kui kriitiline mootor ei tööta ning ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel, ning

6) käitaja on saanud pädevalt asutuselt käitamiseks eelneva heakskiidu. Enne selliste lendude tegemist mõnes teises liikmesriigis peab käitaja saama asjaomase liikmesriigi pädevalt asutuselt vastava kinnituse.

b) Lennutegevuskäsiraamatus sätestatakse kohaspetsiifilised protseduurid, et minimeerida aega, mille jooksul kopteris ja maapinnal viibijad on stardi või maandumise ajal aset leidnud kriitilise mootori rikke korral ohustatud.

▼M27

c) Lennutegevuskäsiraamatusse lisatakse iga avalikes huvides kasutatava käitamiskoha (PIS) skeem või selgitustega foto, kus on näidatud põhiaspektid, mõõtmed, 1. suutlikkusklassi nõuete rikkumised, peamised ohud ning intsidendi korral kasutatav situatsiooniplaan.

d) Lennuettevõtja ajakohastab alapunktis c esitatud teavet ja teavitab muudatustest pädevat asutust. Kui käitamine toimub teises liikmesriigis, teavitab lennuettevõtja ka selle riigi pädevat asutust.

▼B

3. PEATÜKK

2. suutlikkusklass

CAT.POL.H.300. Üldist

2. suutlikkusklassis käitatavad kopterid sertifitseeritakse A-kategooriasse või sellega võrdsesse ameti poolt kindlaks määratud kategooriasse.

CAT.POL.H.305. Lennud, mille puhul ei ole tagatud ohutu hädamaandumise võimalus

a) Lende, mille puhul ohutu hädamaandumise võimalus ei ole stardi- ja maandumisetapil tagatud, sooritatakse üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse antud luba.

b) Loa saamiseks ja säilitamiseks peab käitaja tegema järgmist:

1) viima läbi riskianalüüsi, mis hõlmab:

i) konkreetset kopteritüüpi ning

ii) konkreetset lennuliiki;

2) täitma järgmised tingimused:

i) saavutama tootja määratud kopteri/mootori modifikatsioonistandardi ja seda pidevalt järgima;

ii) teostama kopteri või mootori tootja soovitatavad ennetavad hooldustööd;

iii) lisama lennutegevuskäsiraamatusse stardi- ja maandumisprotseduurid, kui need ei ole lennukäsiraamatus (AFM) juba sätestatud;

iv) määrama kindlaks lennumeeskonna koolitused ning

v) kehtestama süsteemi, millega tootjat teavitatakse võimsuse kao, mootori seiskumise või mootoririkke juhtumitest,

ning

3) rakendama seadmete töö jälgimise ja arvestamise süsteemi (UMS).

CAT.POL.H.310. Start

a) Stardimass ei tohi ületada kindlaksmääratud maksimaalset massi tõusukiirusel 150 jalga minutis 300 meetri (1 000 jala) kõrgusel lennuvälja või käitamiskoha pinnast, kui kriitiline mootor ei tööta ja ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

b) Lendudel, mis ei kuulu punktis CAT.POL.H.305 nimetatud lendude hulka, sooritatakse start nii, et ohutu hädamaandumise võimalus oleks tagatud kuni punktini, millest alates on võimalik ohutult lendu jätkata.

c) Punkti CAT.POL.H.305 kohaste lendude puhul kohaldatakse lisaks alapunkti a nõuetele järgmist:

1) stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset massi kõikide töötavate mootoritega õhushõljumiseks (AEO OGE) tuulevaikuses, kui kõik mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel, või

2) lendudel kopteritekilt:

i) kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, või

▼B

ii) kopteriga, mille lend algab maandumiseks sobimatul alal asuvalt kopteritekilt,

tuleb stardimassi puhul arvesse võtta järgmist: protseduuri; kopteriteki kõrgusele vastavat tekiserva mittetabamist ja kukkumiskõrgust mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te)ga, kui ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid lähtekohas.

e) Stardi see osa, mis toimub enne punktis CAT.POL.H.315 sätestatud nõude täitmist, tuleb sooritada nii, et maapind on nähtav.

CAT.POL.H.315. Starditrajektoor

Alates stardi kriitilisest punktist (DPATO) või teise võimalusena hiljemalt 200 jala kõrguselt stardipinnast tuleb mittetöötava kriitilise mootoriga täita punkti CAT.POL.H.210 alapunkti a alapunktide 1 ja 2 ning alapunkti b nõudeid.

CAT.POL.H.320. Lend marsruudil mittetöötava kriitilise mootoriga

Tuleb täita punktis CAT.POL.H.215 sätestatud nõue.

CAT.POL.H.325. Maandumine

a) Maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada kindlaksmääratud maksimaalset massi tõusukiirusel 150 jalga minutis 300 meetri (1 000 jala) kõrgusel lennuvälja või käitamiskoha pinnast, kui kriitiline mootor ei tööta ning ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

b) Kui maandumistrajektoori mis tahes punktis tekib kriitilise mootori rike:

1) võib sooritada katkestatud maandumise vastavalt punktis CAT.POL.H.315 sätestatud nõudele või

2) lendudel, mis ei kuulu punktis CAT.POL.H.305 nimetatud lendude hulka, võib kopter sooritada ohutu hädamaandumise.

c) Punkti CAT.POL.H.305 kohastel lendudel kohaldatakse lisaks alapunkti a nõuetele järgmist:

1) stardimass ei tohi ületada lennukäsiraamatus (AFM) märgitud maksimaalset massi kõikide töötavate mootoritega õhushõljumiseks (AEO OGE) tuulevaikuses, kui kõik mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel, või

2) lendudel kopteritekilt:

i) kopteriga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, või

ii) kopteriga, mille lend algab maandumiseks sobimatul alal asuvalt kopteritekilt,

võetakse maandumismassi puhul arvesse kopteriteki kõrgusele vastavat protseduuri ja kukkumiskõrgust, kui kriitiline mootor ei tööta ning ülejäänud mootorid töötavad nõuetekohasel võimsusel.

d) Alapunktide a–c nõuetele vastavuse tõendamisel tuleb arvesse võtta punkti CAT.POL.H.105 alapunkti c asjakohaseid parameetreid sihtlennuväljal või varulennuväljal, kui see on nõutav.

▼B

e) Maandumise see osa, mille ajal alapunkti b alapunkti 1 nõuet ei ole enam võimalik täita, tuleb sooritada nii, et maapind on nähtav.

4. PEATÜKK

3. suutlikkusklass

CAT.POL.H.400. Üldist

a) 3. suutlikkusklassis käitatavad kopterid sertifitseeritakse A-kategooriasse või sellega võrdsesse ameti poolt kindlaks määratud kategooriasse või B-kategooriasse.

b) Lende sooritatakse üksnes maandumiseks sobival alal, välja arvatud:

1) punkti CAT.POL.H.420 kohastel lendudel või

2) stardi- ja maandumisetapil, kui lend toimub vastavalt alapunktile c.

c) Kui käitajal on punkti CAT.POL.H.305 kohane luba, võib lennata väljaspool tihedalt asustatud maandumiseks sobimatut ala asuvalt lennuväljalt / asuvale lennuväljale või käitamiskohast/käitamiskohta, kus ohutu hädamaandumise võimalus ei ole tagatud:

1) stardi ajal enne V_y (parimat tõusukiirust võimaldav kiirus) saavutamist või stardipinnast 200 jala kõrgusele jõudmist või

2) maandumise ajal madalamal kui 200 jalga maandumispinnast.

d) Lende ei sooritata:

1) siis, kui maapind ei ole nähtav;

2) öösel;

3) kui pilvede alumise piiri kõrgus on alla 600 jala või

4) kui nähtavus on alla 800 m.

CAT.POL.H.405. Start

a) Stardimass peab olema väikseim järgmistest:

1) maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) või

2) maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) või maksimaalne stardimass pinnalhõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel, või kui tingimused on sellised, et pinnalhõljumist tõenäoliselt ei saavutata, siis maksimaalne stardimass õhushõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel.

b) Kui punkti CAT.POL.H.400 alapunktis b ei ole sätestatud teisiti, peab kopter mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma.

CAT.POL.H.410. Lend marsruudil

a) Kui kõik mootorid töötavad maksimaalsel püsivõimsusel, peab kopter suutma lennata kavandatud marsruudil või planeeritud kõrvalejuhtimise korral nõuetekohasest minimaalsest lennukõrgusest kordagi madalamale laskumata.

▼B

b) Kopter peab mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma, välja arvatud punkti CAT.POL.H.420 kohaldamisel.

CAT.POL.H.415. Maandumine

a) Kopteri maandumismass arvestuslikul maandumisajal peab olema väikseim järgmistest:

1) suurim lubatud maandumismass või

2) suurim maandumismass pinnalhõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel, või kui tingimused on sellised, et pinnalhõljumist tõenäoliselt ei saavutata, siis maandumismass õhushõljumiseks, kui kõik mootorid töötavad stardivõimsusel.

b) Kui punkti CAT.POL.H.400 alapunktis b ei ole sätestatud teisiti, peab kopter mootoririkke korral olema suuteline ohutult hädamaanduma.

CAT.POL.H.420. Kopterilennud väljaspool tihedalt asustatud ala asuva maandumiseks sobimatu ala kohal

a) Turbiinmootoriga koptereid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni kuus, võib asustamata maandumiseks sobimatu ala kohal ilma ohutu hädamaandumise võimaluseta käitada üksnes tingimusel, et käitaja on saanud pärast riskianalüüsi läbiviimist pädevalt asutuselt vastava loa. Enne selliste lendude käitamist mõnes teises liikmesriigis peab käitaja saama asjaomase liikmesriigi pädevalt asutuselt vastava kinnituse.

▼M27

b) Kõnealuse loa saamiseks ja selle kehtivuse pikendamiseks peab käitaja:

1) teostama alapunktis a nimetatud lende ainult asjaomases loas kindlaksmääratud piirkonnas ja tingimustel;

2) TÜHJAKS JÄETUD

3) selgitama, kuidas kopteri suhtes kehtestatud kasutuspiirangud või muud põhjendatud kaalutlused takistavad nõuetekohaste suutlikkuskriteeriumide täitmist, ning

4) omama punkti CAT.POL.H.305 alapunkti b kohast luba.

▼B

c) Olenemata punktis CAT.IDE.H.240 sätestatud nõuetest võib nimetatud lende sooritada lisahapniku seadmeteta, kui salongi rõhkkõrgus ei ületa 10 000 jalga kauemaks kui 30 minutiks ega ületa kordagi rõhkkõrgust 13 000 jalga.

3. JAOTIS

Mass ja balansseering

1. PEATÜKK

Mootoriga õhusõidukid

CAT.POL.MAB.100. Mass ja balansseering ning last

a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese (CG) peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma nõuded on rangemad.

▼B

b) Enne õhusõiduki kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme (CG) ning edaspidi tuleb õhusõidukeid massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda üks kord nelja aasta järel, kui kasutatakse üksikute õhusõidukite masse, ning üks kord üheksa aasta järel, kui kasutatakse õhusõidukipargi masse. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks tuleb lennukid uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.

c) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

d) Käitaja peab kaalumise või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub õhusõiduki käitamise tühimassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele (CG).

e) Käitaja peab kaalumise või reisijate ja pagasi standardmassi alusel kindlaks määrama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.

f) Muude lastiosade standardmasse peale reisijate ja registreeritud pagasi standardmasside võib käitaja kasutada juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele, et nende osade mass on muutumatu või jääb kindlaksmääratud hälbe piiresse.

g) Käitaja peab kindlaks määrama kütusekoguse massi tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.

h) Käitaja peab tagama, et:

1) õhusõiduki lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ning

2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.

i) Käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu põranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv. Kopterite puhul peab käitaja arvesse võtma ka lasti lennuaegseid muudatusi.

j) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktides a–i sätestatud nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

CAT.POL.MAB.105. Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid

a) Käitaja peab enne iga lendu määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta. Massi ja balansseeringu dokumentide alusel peab õhusõiduki kaptenil olema võimalik kindlaks teha, et lasti ja selle paigutusega ei ole ületatud lennuki massi ja balansseeringu piiranguid. Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:

1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;

2) lennu andmed, number ja kuupäev;

▼B

3) õhusõiduki kapteni nimi;

4) dokumendi koostanud isiku nimi;

5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese;

i) B-suutlikkusklassi lennukite ja kopterite puhul ei pea raskuskeskme (CG) asukoht olema massi ja balansseeringu dokumentides märgitud, kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses saab tagada õige balansseeringu olenemata tegelikust lastist;

6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;

7) vajaduse korral muude kuluainete mass peale kütuse;

8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;

9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;

10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) positsioonid ning

11) massi ja raskuskeskme (CG) piirväärtused.

Eespool nimetatud teave peab olema kättesaadav lennu planeerimisdokumentides või massi- ja balansseeringusüsteemides. Osa sellest teabest võib sisalduda ka muudes kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavates dokumentides.

▼M14

b) Kui massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid koostatakse arvuti abil, peab käitaja:

1) kontrollima väljastatavate andmete õigsust tagamaks, et need on lennukäsiraamatus ette nähtud piirangute raames ning

2) nägema oma tegevuskäsiraamatus ette andmete kasutamise juhendid ja protseduurid.

▼B

c) Õhusõiduki lastimist kontrollinud isik peab oma allkirjaga kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad õhusõiduki kaptenile antud massi ja balansseeringu dokumentide andmetele. Õhusõiduki kapten peab andma oma heakskiidu allkirjaga või allkirjaga samaväärsel viisil.

d) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse lasti viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada järgmine:

1) kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, peab sellele juhtima õhusõiduki kapteni tähelepanu ning kõnealune muudatus tuleb registreerida sellistes lennuplaneerimisdokumentides, mis sisaldavad massi ja balansseeringut käsitlevaid dokumente;

2) lubatud viimase hetke muudatus maksimaalse reisijate arvu või veetava lasti osas on dokumenteeritud ning

3) nimetatud maksimumi ületamise korral uute massi ja balansseeringu dokumentide koostamine.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

D-ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED, SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

CAT.IDE.A.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

▼M7

a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, välja arvatud järgmised esemed:

1) varukaitsmed,

2) kaasaskantavad valgustid,

3) täppiskell,

4) kaardihoidja,

5) esmaabivahendite komplektid,

6) vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt,

7) megafonid,

8) pääste- ja signalisatsioonivahendid,

9) mereankrud ja sildumisvahendid ning

10) laste turvavahendid.

▼M15

b) Instrumendid ja seadmed, mis ei ole käesoleva lisa (CAT-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 ja CAT.IDE.A.345 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.

▼B

c) Kui lennu ajal tuleb lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid oma töökohal, peavad need seadmed olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui üht seadet peab lennu ajal kasutama rohkem kui üks lennumeeskonna liige, peab asjaomane seade olema paigutatud nii, et seda on hõlbus kasutada igalt töökohalt, kust see on ette nähtud.

d) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

▼B

CAT.IDE.A.105. Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL) või

▼M15

b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j.

▼B

CAT.IDE.A.110. Elektrisüsteemi varukaitsmed

a) Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi kaitsevajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

b) Kaasasolevate varukaitsmete arv peab olema suurim järgmistest:

1) 10 % kõikide eri võimsusega kaitsmetüüpide üldkogusest või

2) kolm kaitset igast eri võimsusega kaitsmetüübist.

CAT.IDE.A.115. Lennuvalgustus

a) Päeval käitatavatel lennukitel peavad olema:

1) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

2) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

3) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist, ning

4) kaasaskantavad lambid, mis on hõlpsasti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud.

b) Öösel käitatavatel lennukitel peavad lisaks sellele olema:

1) navigatsiooni-/asukohatuled;

2) kaks maandumisprožektorit või üks prožektor, millel on kaks eraldi toitega hõõgniiti, ning

3) vesilennukitena käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

CAT.IDE.A.120. Tuuleklaasi puhastusseadmed

Lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg peavad igal piloodi töökohal olema vahendid esiklaasi osa saju ajal puhtana hoidmiseks.

CAT.IDE.A.125. Lennud päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Lennukitel, mida käitatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

1) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

i) magnetkurssi;

ii) aega tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

iii) baromeetrilist kõrgust;

▼B

iv) indikaatorkiirus;

v) vertikaalkiirust;

vi) pöörangut ja libisemist;

vii) lennuasendit;

viii) suunda;

ix) välisõhu temperatuuri ning

x) Machi arvu, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

2) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavalt elektritoidet.

b) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse:

▼M15

1) baromeetrilist kõrgust;

▼B

2) indikaatorkiirust;

3) vertikaalkiirust;

4) pöörangut ja libisemist;

5) lennuasendit ning

6) suunda.

c) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis peab olema:

1) lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, ning

2) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1999 või hiljem.

d) Ühemootorilised lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 22. maid 1995, on vabastatud alapunkti a alapunkti 1 alapunktide vi–ix nõuete täitmisest, kui kõnealuste nõuete täitmine eeldaks lennuki moderniseerimist.

CAT.IDE.A.130. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Lennukitel, mida käitatakse öisel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

1) magnetkurssi;

2) aega tundides, minutites ja sekundites;

3) indikaatorkiirust;

4) vertikaalkiirust;

5) pöörangut ja libisemist või lisa-aviohorisondiga varustatud lennukite puhul libisemist;

6) lennuasendit;

7) stabiliseeritud kurssi;

8) välisõhu temperatuuri ning

9) Machi arvu, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

▼M15

b) Kaks vahendit baromeetrilise kõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks.

▼B

c) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavat elektritoidet.

d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 3 ja alapunkti h alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

e) Vahend, millega lennumeeskonnale teatatakse alapunktiga d ette nähtud vahendi rikkest:

1) lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, või

2) lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998 ning mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa.

f) Kaks teineteisest sõltumatut staatilise rõhu süsteemi, välja arvatud propellerlennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) kuni 5 700 kg.

g) Propellerlennukitel maksimaalse stardimassiga (MCTOM) kuni 5 700 kg üks staatilise rõhu süsteem ja üks staatilise rõhu varuallikas.

h) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:

▼M15

1) baromeetrilist kõrgust;

▼B

2) indikaatorkiirus;

3) vertikaalkiirus;

4) pöörang ja libisemine;

5) lennuasend ning

6) stabiliseeritud kurss;

i) Propellerlennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, mõlema piloodi töökohalt kasutatav lisa-aviohorisont, mis:

1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis tavaelektrisüsteemi töö täieliku katkemise korral saab toidet tavaelektrisüsteemist sõltumatust allikast;

2) pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit, arvestades avariitoiteallika teisi koormusi ja käitamisprotseduure;

3) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;

4) jätkab automaatselt tööd pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist;

5) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel, välja arvatud lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mis olid liikmesriigis registreeritud juba 1. aprillil 1995 ning mille vasakpoolsel mõõteriistade paneelil on lisa-aviohorisont;

6) võimaldab lennumeeskonnal selgelt näha, et lisa-aviohorisont töötab avariitoiteallikalt saadava elektriga, ning

7) kui lisa-aviohorisondi jaoks on sõltumatu toiteallikas, peab selle näidikul või mõõteriistade paneelil olema vastav indikatsioon, mis näitab, kui seda toiteallikat kasutatakse.

▼B

j) Hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

CAT.IDE.A.135. Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukil instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga lennukitel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

CAT.IDE.A.140. Ohtliku kõrguse häiresüsteem

a) Ohtliku kõrguse häiresüsteem peab olema järgmistel lennukitel:

1) turbiinpropellerlennukid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa ning

2) turboreaktiivmootoritega lennukid.

b) Ohtliku kõrguse häiresüsteem peab võimaldama:

1) hoiatada lennumeeskonda, kui lennuk läheneb eelnevalt määratud kõrgusele, ning

2) hoiatada lennumeeskonda vähemalt helisignaaliga, kui lennuk kaldub kõrvale eelnevalt määratud kõrgusest.

c) Olenemata alapunktist a on ohtliku kõrguse häiresüsteemi nõudest vabastatud sellised lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1972 ja mis 1. aprillil 1995 olid liikmesriigis juba registreeritud.

CAT.IDE.A.150. Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

a) Turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass on (MCTOM) üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud tunnustatud standardis sätestatud A-klassi seadmete nõuetele vastava reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS).

b) Kolbmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud tunnustatud standardis sätestatud B-klassi seadmete nõuetele vastava reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS).

▼M12

c) Turbiinmootoriga lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2019, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 6–9, peavad olema varustatud reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS), mis vastab tunnustatud standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuetele.

▼B

CAT.IDE.A.155. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole ette nähtud teisiti, peavad turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijatekohtade arv (MOPSC) on üle 19, olema varustatud ACAS II-ga.

CAT.IDE.A.160. Pardailmaradar

Pardailmaradar peab olema järgmistel lennukitel, kui neid käitatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga (IMC) piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha:

a) siserõhusüsteemiga lennukid;

▼B

b) siserõhusüsteemita lennukid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg ning

c) siserõhusüsteemita lennukid suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa.

CAT.IDE.A.165. Lisaseadmed öisteks lendudeks jäätumistingimustes

a) Lennukitel, mida käitatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.

b) Jäätekkevalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

CAT.IDE.A.170. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel lennukitel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

CAT.IDE.A.175. Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem

Lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 15 000 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem, välja arvatud lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1965 ja mis 1. aprillil 1995 olid liikmesriigis juba registreeritud.

CAT.IDE.A.180. Valjuhääldisüsteem

Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema valjuhääldisüsteem.

CAT.IDE.A.185. Kabiini helisalvestusseade

a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistel lennukitel:

1) lennukid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg ning

2) mitme turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 1990 või hiljem.

▼M8

b) Kuni 31. detsembrini 2018 peab kabiini helisalvestusseade (CVR) võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 nimetatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda,

2) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 nimetatud lennukiga, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998, või

3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukiga.

c) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab kabiini helisalvestusseade (CVR) võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

▼M18

1) eelnenud 25 tunni jooksul, kui tegemist on lennukiga, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2022 või pärast seda, või

▼M8

2) kõikidel muudel juhtudel eelnenud kahe tunni jooksul.

▼M8

d) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab kabiini helisalvestusseadmega (CVR) salvestamisel kasutama muid materjale kui magnetlint või magnettraat.

e) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas salvestust katkestamata:

i) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda, kõikide kasutusel olevate suu- ja maskmikrofonide helisignaalid;

ii) võimaluse korral kõikide kasutusel olevate suu- ja maskmikrofonide helisignaalid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. aprilli 1998;

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

f) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab alustama salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu. Selliste lennukite puhul, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda, peab kabiini helisalvestusseade (CVR) automaatselt alustama salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

g) Lisaks alapunktile f peab elektrivoolu olemasolu korral kabiini helisalvestusseade (CVR) käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini järgmistel juhtudel:

1) alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukitel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või pärast seda, või

2) alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukitel.

h) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 16. juuniks 2018 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M16

i) lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on suurem kui 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem, peab olema lisaenergiaallikas, millele piloodikabiini helisalvestusseadmed (CVR) ja kabiini kohtmikrofonid muude energiaallikate rikke korral ümber lülituvad, et salvestamist jätkata.

▼B

CAT.IDE.A.190. Pardaregistraator

a) Järgmistel lennukitel peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt, ja mille jaoks on välja töötatud metoodika salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt:

1) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juunil 1990 või hiljem;

▼B

2) turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. juunit 1990, ning

3) mitme turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem.

b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama järgmised andmed:

1) kellaaeg, kõrgus maapinnast, õhkkiirus, kiirendus ja suund, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud lennukitega, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on alla 27 000 kg;

2) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ning takistuse ja tõstejõu seadmete konfiguratsioon, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud lennukitega, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on alla 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016;

3) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, konfiguratsioon ja toimimine, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktides 1 ja 2 osutatud lennukitega, mille maksimaalne stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016;

4) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ning takistuse ja tõstejõu seadmete konfiguratsioon, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 3 osutatud lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016, või

5) parameetrid, mille järgi on võimalik täpselt kindlaks teha lennuki trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, konfiguratsioon ja toimimine, ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktides 1 ja 3 osutatud lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem.

c) Andmed peavad põhinema lennukil asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.

d) Pardaregistraator (FDR) peab alustama andmete salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise pärast seda, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu. Selliste lennukite puhul, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. aprillil 1998 või hiljem, peab pardaregistraator (FDR) automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ja lõpetama salvestamise automaatselt pärast lennu lõppu, kui lennuk oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

▼M8

e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 16. juuniks 2018 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M16

CAT.IDE.A.191. Miniregistraator

a) Turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, ja lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) need ei kuulu punkti CAT.IDE.A.190 alapunkti a kohaldamisalasse;

2) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.

b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.

c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.

d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja helisalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.

▼B

CAT.IDE.A.195. Andmeside salvestamine

a) Selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 8. aprillil 2014 või hiljem, millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ning mis peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmist:

1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:

i) andmeside algus;

ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;

iii) adresseeritud seire;

iv) lennuteave;

v) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;

vi) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed ning

vii) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;

2) teavet, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning

3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.

b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning hilisemaks salvestusseadmest kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama võrrelda salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

▼B

c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadmeid (CVR) käsitlevas punktis CAT.IDE.A.185 sätestatud aja jooksul.

▼M8

d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 16. juuniks 2018 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M20

e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punktis CAT.IDE.A.185.

▼B

CAT.IDE.A.200. Kombineeritud salvestusseade

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavaid nõuded võib täita järgmiselt:

a) selliste lennukite puhul, mis vastavalt nõuetele peavad olema varustatud kabiini helisalvestusseadme (CVR) või pardaregistraatoriga (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid;

b) selliste lennukite puhul, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mis vastavalt nõuetele peavad olema varustatud kabiini helisalvestusseadme (CVR) või pardaregistraatoriga (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid, või

c) selliste lennukite puhul, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg ja mis vastavalt nõuetele peavad olema varustatud kabiini helisalvestusseadme (CVR) või pardaregistraatoriga (FDR), võib kasutada kaht kombineeritud salvestusseadet, mis täidavad nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

CAT.IDE.A.205. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Lennukitel peab olema järgmine varustus:

1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;

2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel, välja arvatud alapunktis 3 sätestatud juhul;

▼M15

3) lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 8. aprillil 2015 või hiljem, turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;

▼B

4) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;

5) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:

i) igal lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel;

ii) igal kabiinis oleval vaatlejaistmel;

6) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele.

b) ►M9 Turvavööl koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga peab olema:

1) üks avamispunkt;

▼B

2) istmetel, mis on ette nähtud nõutavale miinimumarvule salongipersonalile, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult, ja ◄

▼M15

3) lennumeeskonna liikmete istmetel ja kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel üks järgmistest:

i) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;

ii) diagonaalne õlarihm ja turvavöö, mida saab kasutada sõltumatult järgmiste lennukite puhul:

A) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis vastavad kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta;

B) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ja mis ei vasta kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta, ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 28. oktoobrit 2014;

C) lennukid, mis on sertifitseeritud ülikerglennukite suhtes kohaldatavate sertifitseerimisnõuete (CS-VLA) või samaväärsete nõuete alusel ja kergete sportlennukite suhtes kohaldatavate sertifitseerimisnõuete (CS-LSA) või samaväärsete nõuete alusel.

▼B

CAT.IDE.A.210. Märguanded „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Lennukitel, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonna istme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõigile reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

CAT.IDE.A.215. Siseuksed ja kardinad

Lennukitel peab olema järgmine varustus:

a) lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, peab reisijatesalongi ja meeskonnaruumi vahel olema lukustatav uks, millel on silt „Ainult meeskonnale” ning ukse lukustusseade, mis ei võimalda reisijatel ust lennumeeskonna liikme loata avada;

b) hõlpsasti kättesaadav vahend kõikide nende uste avamiseks, mis eraldavad reisijatesalongi teistest ruumidest, kus asuvad avariiväljapääsud;

c) vahend iga reisijatesalongi muudest ruumidest eraldava ukse või kardina avatud asendisse fikseerimiseks juhul, kui reisijaistmetelt avariiväljapääsuni jõudmiseks on vaja pääseda neisse ruumidesse;

d) lennuki igal siseuksel ja avariiväljapääsu juures asuvate kardinate kõrval on silt, mis näitab, et need peavad olema stardi ja maandumise ajal avatud, ning

e) kõikide meeskonnaliikmete jaoks peavad olema vahendid, millega nad saavad lukust lahti teha kõik uksed, mida tavaliselt kasutavad reisijad ja mida reisijad saavad lukustada.

CAT.IDE.A.220. Esmaabikomplekt

a) Lennukitel peavad olema esmaabikomplektid vastavalt tabelile 1.

Tabel 1

Nõutav esmaabikomplektide arv

Reisijakohtade arv	Nõutav esmaabikomplektide arv
0–100	1
101–200	2

▼B

Reisijakohtade arv	Nõutav esmaabikomplektide arv
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 või rohkem	6

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad ning

2) uuendatud.

CAT.IDE.A.225. Vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt

a) Lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 30, peab olema vältimatu meditsiiniabi vahendite komplekt, kui ettenähtud marsruudi mõni punkt asub reisilennu tavakiirusel rohkem kui 60-minutilise lennu kaugusel lennuväljast, kus on võimalik saada kvalifitseeritud arstiabi.

b) Kapten tagab, et ravimeid manustavad üksnes nõuetekohase kvalifikatsiooniga isikud.

c) Alapunktis a osutatud vältimatu arstiabi komplekt peab olema:

1) tolmu- ja niiskuskindel;

2) paigutatud loata juurdepääsu vältival viisil ning

3) uuendatud.

CAT.IDE.A.230. Esmaabihapnik

a) Sellistel rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 25 000 jala ning mida vastavalt nõuetele teenindab üks salongimeeskonna liige, peab olema puhta hapniku varu nende reisijate jaoks, kes salongi survestuse kadumise järel võivad füsioloogilistel põhjustel vajada hapnikku.

▼M16

b) Alapunktis a osutatud hapnikuvarust peab piisama vähemalt 2 % pardalolevatele reisijatele (kuid mitte vähem kui ühele inimesele) kogu ülejäänud lennuks pärast salongi survestuse kadumist juhul, kui salongi kõrgus on üle 8 000 jala, kuid vähem kui 15 000 jalga.

▼B

c) Lennukis peab olema piisav arv hapnikujaotusvahendeid (kuid mitte vähem kui kaks) koos salongipersonalile hapniku kasutamiseks mõeldud vahendiga.

▼M16

d) Esmaabi-hapnikuseadmed peavad suutma anda hapnikku kõikidele kasutajatele.

▼B

CAT.IDE.A.235. Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid

a) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt tabelile 1.

▼B

b) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 25 000 jala, peab olema järgmine varustus:

1) kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele;

2) piisaval hulgal varuväljundeid ja maske või piisaval arvul reisijatesalongis ühtlaselt jaotatud kaasaskantavaid maskidega hapnikuballoone, et tagada hapniku viivitamatu kättesaadavus nõutava suurusega salongimeeskonna kõikidele liikmetele;

3) hapnikuvarustussüsteemiga ühendatud hapnikujaotusvahendid peavad olema viivitamata kättesaadavad kõikidele salongimeeskonna liikmetele, salongimeeskonna lisaliikmetele ning kõikidele reisijaistmel istujatele ning

4) seade lennumeeskonna hoiatamiseks survestuse kadumise puhul.

c) Rõhusüsteemiga lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 8. novembrit 1998 ja mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või 25 000 jala kõrgusel või madalamal tingimustes, kus ei saa nelja minuti jooksul ohutult laskuda 13 000 jala kõrgusele, peavad olema alapunkti b alapunktis 3 osutatud automaatselt käivituvad individuaalsed hapnikujaotusvahendid.

d) Alapunkti b alapunktis 3 ja alapunktis c osutatud hapnikujaotusvahendite ja väljundite arv peab olema vähemalt 10 % võrra suurem istekohtade arvust. Varuvahendid peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu reisijatesalongi ulatuses.

e) Olenemata alapunktist a võib selliste lennukite puhul, mis ei ole sertifitseeritud lendamiseks kõrgusel üle 25 000 jala, vähendada salongimeeskonna liikme(te), lisameeskonnaliikme(te) ja reisija(te) hapnikuvaru suhtes kohaldatavaid nõudeid nii, et hapnikuvaru oleks tagatud nõutava suurusega salongimeeskonna kõikidele liikmetele ning vähemalt 10 % reisijatest kogu lennuaja kestel salongi rõhkkõrgustel vahemikus 10 000 ja 13 000 jalga, kui lennatava marsruudi igas punktis on lennukil võimalik ohutult nelja minuti jooksul laskuda salongi rõhkkõrguseni 13 000 jalga.

f) Tabeli 1 esimese rea punkti b alapunktis 1 ja teises reas nõutav minimaalne varu on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 20-minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.

g) Tabeli 1 esimese rea punkti 1 alapunkti b alapunktis 2 nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 110-minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.

h) Tabeli 1 kolmandas reas nimetatud nõuetekohane minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 15 000 jalani.

▼B

Tabel 1

Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemiga lennukitel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad	a) Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala. b) Ülejäänud lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, kuid mitte üle 13 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel, kuid mitte vähem kui: 1) 30 minuti varu lennukitel, mis on sertifitseeritud käitamiseks kuni 25 000 jala kõrgusel, ning 2) kahe tunni varu lennukitel, mis on sertifitseeritud käitamiseks kõrgemal kui 25 000 jalga.
2) Nõutava suurusega salongimeeskonna kõik liikmed	a) Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala, kuid mitte vähem kui 30 minuti varu. b) Ülejäänud lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, kuid mitte üle 13 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel.
3) 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui 10 minuti varu.
4) 30 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 14 000 jala kuid mitte üle 15 000 jala.
5) 10 % reisijatest (*)	Ülejäänud lennuaeg, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala kuid mitte üle 14 000 jala, pärast esimest 30 minutit neil kõrgustel.

(*) Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.A.240. Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid

Rõhusüsteemita lennukitel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt tabelile 1.

▼B

Tabel 1

Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemita lennukitel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustuste täitmisel abistavad meeskonnaliikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgustel üle 10 000 jala.
2) Nõutava suurusega salongimeeskonna kõik liikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ning pärast 30 minutit mis tahes ajavahemik, mille jooksul lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3) Lisameeskonnaliikmed ja 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4) 10 % reisijatest (*)	Kogu 30 minutit ületav lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

(*) Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.A.245. Hingamisteede kaitsevahendid meeskonnale

a) Kõikidel rõhusüsteemiga lennukitel ning sellistel rõhusüsteemita lennukitel, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19, peavad olema hingamisteede kaitsevahendid (PBE), mille abil saab kaitsta silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul:

1) hapnikku kõikidele kabiinis töökohustusi täitvatele lennumeeskonna liikmetele;

2) hingamisgaasi nõutava suurusega salongimeeskonna kõikidele liikmetele neile määratud töökohtade juures ning

3) hingamisgaasi kaasaskantavast hingamisteede kaitsevahendist (PBE) ühele lennumeeskonna liikmele talle määratud töökohal, kui lennukit käitatakse suurema kui üheliikmelise lennumeeskonnaga ning salongipersonalita.

b) Lennumeeskonnale kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) peavad asuma kabiinis ning olema viivitamatuks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad kõikidele nõuetekohastel töökohtadel olevatele lennumeeskonna liikmetele.

c) Salongipersonalile kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) tuleb paigutada nõutava suurusega salongimeeskonna kõikide liikmete töökohtade juurde.

▼M15

d) Lennukitel peab olema veel üks kaasaskantav hingamisteede kaitsevahend (PBE), mis paikneb punkti CAT.IDE.A.250 alapunktides b ja c osutatud käsitulekustuti juures või lastiruumi sissepääsu juures, kui käsitulekustuti asub lastiruumis.

▼B

e) Hingamisteede kaitsevahend (PBE) ei tohi kasutamisel takistada punktides CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 ja CAT.IDE.A.330 osutatud sidevahendite kasutamist.

▼B

CAT.IDE.A.250. Käsitulekustutid

a) Lennukitel peab kabiinis olema vähemalt üks käsitulekustuti.

b) Igasse vahekäiku, mis asub väljaspool reisijate põhisalongi, või asjaomases vahekäigus kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavasse kohta peab olema paigutatud vähemalt üks käsitulekustuti.

c) Kõikidesse A- või B-klassi lasti- või pagasiruumidesse ja kõikidesse E-klassi lastiruumidesse, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema paigutatud vähemalt üks käsitulekustuti.

d) Kustutusaine liik ja nõuetele vastavates kustutusvahendites kasutatav kustutusaine kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

e) Lennukitel peab olema vähemalt tabelis 1 nimetatud arv käsitulekustuteid, mis tuleb paigutada nii, et neid oleks võimalik igas reisijatesektsioonis kasutamiseks hõlpsasti kätte saada.

Tabel 1

Käsitulekustutite arv

MOPSC	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 või rohkem	8

CAT.IDE.A.255. Kirves ja raudkang

a) Lennukitel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab kabiinis olema vähemalt üks kirves või raudkang.

b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 200 peab olema veel üks kirves või raudkang kõige tagumises vahekäigus või selle lähedal.

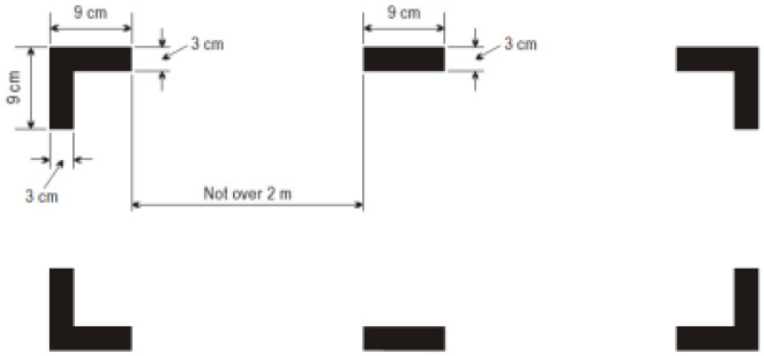
c) Reisijatesalongis asuvad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

CAT.IDE.A.260. Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

▼M4

Joonis 1



▼B

CAT.IDE.A.265. Avariievakuatsiooni vahendid

a) Lennukitel, mille avariiväljapääsude läved on kõrgemal kui 1,83 m (kuus jalga) maapinnast, peavad kõikide avariiväljapääsude juures olema vahendid, mis võimaldavad reisijatel ja meeskonnal hädaolukorras ohutult maapinnale pääseda.

b) Olenemata alapunktist a ei pea tiiva kohal asetsevate väljapääsude juures sellist varustust või selliseid vahendeid olema juhul, kui evakueerimistee lõpu kindlaksmääratud kohast lennuki keres on maapinnani vähem kui 1,83 meetrit (kuus jalga), kui lennuk on maas, telik välja lastud ja tiivaklapid on vastavalt kas stardi- või maandumisasendis, sõltuvalt sellest, milline tiivaklappide asend on maapinnast kõrgemal.

c) Lennukitel, millel peab olema lennumeeskonna jaoks eraldi avariiväljapääs, mille madalaim punkt on kõrgemal kui 1,83 meetrit (kuus jalga) maapinnast, peab olema vahend, mis aitab kõikidel lennumeeskonna liikmetel hädaolukorras ohutult maapinnale pääseda.

d) Alapunktides a ja c osutatud kõrgusi mõõdetakse:

1) väljalastud telikuga ning

2) pärast teliku ühe või mitme toe purunemist või riket väljalaskmisel, kui tegemist on lennukitega, mille tüübisertifikaat on välja antud pärast 31. märtsi 2000.

CAT.IDE.A.270. Megafonid

Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 60, mille pardal on vähemalt üks reisija, peab olema järgmine arv meeskonnaliikmetele hädaolukorras evakueerimisel hõlpsasti kättesaadavaid kaasaskantavaid patareitoitega megafone.

a) Igas reisijatesalongis:

Tabel 1

Megafonide arv

Reisijakohtade arv	Megafonide arv
61–99	1
100 või rohkem	2

▼B

b) Rohkem kui ühe reisijatesalongiga lennukitel, mille reisijakohtade koguarv on suurem kui 60, peab olema vähemalt üks megafon.

CAT.IDE.A.275. Avariivalgustus ja -märgistus

a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab olema lennuki evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem.

b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama järgmist:

1) salongi üldvalgusteid;

2) sisevalgusteid põranda kõrgusel avariiväljapääsude juures;

3) valgustatud avariiväljapääsu märgistust ja selleni suunavaid märke;

4) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti enne 1. maid 1972, öistel lendudel välist avariivalgustust kõigil tiiva kohal asetsevatel väljapääsudel ning väljapääsudel, mille juures on ette nähtud abivahendid maapinnale laskumiseks;

5) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti pärast 30. aprilli 1972, öistel lendudel välist avariivalgustust kõigil reisijate avariiväljapääsudel ning

6) lennukitel, mille esmane tüübisertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrit 1957, avariiväljapääsuni suunavat tähistust reisijatesalongide põrandal.

▼M15

c) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19, mille tüübisertifikaat on välja antud ameti sertifitseerimisnõuete alusel, peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama alapunkti b alapunktides 1–3 nimetatud seadmeid.

d) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni 19, mille tüübisertifikaat ei ole välja antud ameti sertifitseerimisnõuete alusel, peab alapunktis a osutatud avariivalgustussüsteem hõlmama alapunkti b alapunktis 1 nimetatud seadmeid.

▼B

e) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) kuni üheksa peab olema lennuki evakueerimist hõlbustav salongi üldvalgustus.

CAT.IDE.A.280. Avariimajakas (ELT)

▼M8

a) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema vähemalt:

1) kaks avariimajakat (ELT), millest üks on automaatne, või üks avariimajakas ja üks õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või

2) üks automaatne avariimajakas (ELT) ja kaks mis tahes liiki avariimajakat (ELT) või üks õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem.

▼M8

b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) 19 või alla selle peab olema vähemalt:

1) üks automaatne avariimajakas (ELT) või üks õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või

2) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem.

▼B

c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

CAT.IDE.A.285. Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistel lennukitel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud:

1) maalennukid, millega lennatakse veekogu kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili, kui stardi- või lähenemistrajektoor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaanduda vette, ning

2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

▼M15

c) Veekogu kohal käitatavates vesilennukites peab olema järgmine:

(1) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks;

(2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

▼B

d) Lennukitel, mida käitatakse veekogu kohal hädamaandumiseks sobivast kaldast kaugemal, kui:

1) 120 minutit lendu reisilennukiirusel või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem) selliste lennukite puhul, mis suudavad jätkata lendu lennuväljani kriitilise mootori seiskumisel marsruudi või plaanijärgselt muudetud marsruudi mis tahes punktis, või

2) kõikidel muude lennukite puhul 30 minutit lendu reisilennukiirusel või 100 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem),

peab olema alapunktis e sätestatud varustus.

e) Alapunkti d kohastel lennukitel peab pardal olema järgmine varustus:

▼B

1) kõikide pardalolijate mahutamiseks piisav arv päästeparvi, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ning on piisavalt suured, et mahutada kõiki ellujäänuid ka ühe suurima ettenähtud mahutavusega päästeparve kaotuse korral;

2) igas päästeparves valgusti ellujäänute otsimiseks;

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda, ning

4) vähemalt kaks pääste-avariimajakat (ELT(S)).

▼M8

f) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille suurima lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning kõigil lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg, olema veealuse asukoha kindlakstegemise seade, mis on korralikult kinnitatud ja töötab sagedusvahemikus 8,8 kHz ± 1 kHz, v.a järgmistel juhtudel:

1) lennukit käitatakse marsruutidel, mille ükski punkt ei ole maismaast kaugemal kui 180 meremiili, või

2) lennuk on varustatud töökindla automaatseadmega, mis suudab pärast õnnetust ka lennuki ränkade kahjustuste korral täpselt kindlaks teha lennu lõppemise punkti.

▼B

CAT.IDE.A.305. Päästevarustus

a) Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

1) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;

2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

3) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus, lähtudes pardal olevate isikute arvust.

b) Alapunkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:

1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:

i) 120 minutit lennuaega reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) sellise lennuki puhul, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või

ii) 30 minutit lennuaega reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul;

2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90-minutilist reisilennukiirusel lennuaega hädamaandumiseks sobivast piirkonnast, kui tegemist on lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

CAT.IDE.A.325. Kõrvaklapid

a) Lennukitel peavad iga kabiinis määratud töökohal oleva lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suu- või kõrimikrofoniga või sellega võrdväärne varustus.

b) Lennukitel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel, peab olema manuaalsel külg- ja pikiõõtsumise juhtseadisel saatenupp iga nõuetekohase lennumeeskonna liikme jaoks.

▼B

CAT.IDE.A.330. Raadiosideseadmed

a) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud raadiosideseadmed.

b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335. Helikanalite ümberlülitamise plokk

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel lennukitel peab olema helikanalite ümberlülitamise plokk, mida on võimalik kasutada kõikidelt lennumeeskonna liikmete jaoks ettenähtud töökohtadelt.

CAT.IDE.A.340. Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Lennukitel, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad tavapärastes raadiolevitingimustes:

a) sidepidamist asjaomaste maapealsete teenistustega;

b) sidepidamist asjaomaste lennujuhtimisüksustega (ATC) mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus lende kavatsetakse sooritada, ning

c) meteoroloogiateabe vastuvõtmist.

▼M16

CAT.IDE.A.345. Side-, navigatsiooni- ja seireseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

a) Lennukitel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavad raadioside-, navigatsiooni- ja seireseadmed.

▼B

b) Raadiosideseadmete hulgas peab olema vähemalt kaks teineteisest sõltumatut raadiosidesüsteemi, mida on vaja tavatingimustes sidepidamiseks vastava maapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalekaldumiste korral.

▼M15

c) Olenemata alapunktist b peab sellistel lennukitel, mida kasutatakse Atlandi ookeani põhjaosa õhuruumi kõrgemal lennutasandil (NAT HLA) käitatavateks lühimaalendudeks, mis ei ületa Atlandi ookeani põhjaosa, olema vähemalt üks suure tegevusraadiusega sidesüsteem, kui kõnealuse õhuruumi kohta on avaldatud alternatiivsed sideprotseduurid.

▼B

d) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.

e) Lennukitel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kus kõikidele instrumentaallennuilmaga (IMC) maandumiseks ette nähtud lennuväljadele ja vajaduse korral kõikidele määratud varulennuväljadele on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi.

▼M9

f) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele lennukõlblikkuse sertifitseerimise nõuetele.

▼B

CAT.IDE.A.350. Transponder

Lennukitel peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

▼M9

CAT.IDE.A.355. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul teavitab käitaja lennumeeskonda ja muid asjaomaseid töötajaid ning tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.

▼B

2. JAOTIS

Kopterid

CAT.IDE.H.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

▼M15

a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, välja arvatud järgmised esemed:

1) kaasaskantav valgusti;

2) täppiskell;

3) kaardihoidik;

4) esmaabikomplekt;

5) megafonid;

6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

7) mereankrud ja sildumisvahendid;

8) laste turvavahendid.

b) Instrumendid ja seadmed, mis ei ole käesoleva lisa (CAT-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 ja CAT.IDE.H.345 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.

▼B

c) Kui lennu ajal tuleb lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid oma töökohal, peavad need seadmed olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui üht üksikut seadet peab lennu ajal kasutama rohkem kui üks lennumeeskonna liige, peab asjaomane seade olema paigutatud nii, et seda oleks hõlbus kasutada igalt töökohalt, kust see on ette nähtud.

d) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.H.105. Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) kopterit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL) või

▼M15

b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j.

▼B

CAT.IDE.H.115. Lennuvalgustus

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peab olema kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem.

b) Öösel või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad lisaks alapunktile a olema:

1) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

2) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

3) kaasaskantavad lambid, mis on kergesti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud;

4) navigatsiooni/asukohatuled;

5) kaks maandumislaternat, millest vähemalt üks on lennu ajal reguleeritav, et valgustada maapinda kopteri ees ja all ning külgedel, ning

6) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

CAT.IDE.H.125. Lennud päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Kopteritel, mida käitatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

1) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

▼B

i) magnetkurssi;

ii) aega tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

iii) baromeetrilist kõrgust;

▼B

iv) indikaatorkiirus;

v) vertikaalkiirust;

vi) libisemist ning

vii) välisõhu temperatuuri.

2) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavalt elektritoidet.

b) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse:

▼M15

1) baromeetrilist kõrgust;

▼B

2) indikaatorkiirust;

3) vertikaalkiirust ning

4) libisemist.

c) Kopteritel maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 3 175 kg ja kopteritel, mida käitatakse veekogu kohal väljaspool maa nägemisulatust või nähtavusega alla 1 500 m, vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

1) asendit ja

2) suunda.

d) Kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud vahendiga kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

CAT.IDE.H.130. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi või instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peavad olema piloodi töökohal järgmised seadmed.

a) Vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:

1) magnetkurssi;

2) aega tundides, minutites ja sekundites;

3) indikaatorkiirust;

4) vertikaalkiirust;

5) libisemist;

6) asendit;

7) stabiliseeritud kurssi ning

8) välisõhu temperatuuri.

▼M15

b) Kaks vahendit baromeetrilise kõrguse mõõtmiseks ja kuvamiseks. Ühe piloodiga öistel lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi võib ühe baromeetrilise kõrgusemõõtja asendada raadioaltimeetriga.

▼B

c) Seade, mis näitab, kui nõutavad lennumõõteriistad ei saa piisavat elektritoidet.

d) Vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 3 ja alapunkti h alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

e) Vahend, millega lennumeeskonnale teatatakse alapunktiga d ette nähtud vahendi rikkest:

1) kopteritel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, või

2) kopteritel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999 ning mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa.

f) Lisa-aviohorisont, mis:

1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis tavaelektrisüsteemi töö täieliku katkemise korral saab toidet tavaelektrisüsteemist sõltumatust allikast;

2) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;

3) on kasutatav mõlemalt piloodi töökohalt;

4) jätkab automaatselt tööd pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist;

5) pärast tavaelektrisüsteemi töö täielikku katkemist töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit või nii kaua, kui on maandumiseks sobimatu ala või veekogu kohal toimuval lennul vaja sobiva varumaandumiskohani jõudmiseks, olenevalt sellest, kumb aeg on pikem, arvestades avariitoiteallika teisi koormusi ja käitamisprotseduure;

6) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel ning

7) on ühendatud vahendiga, millega lennumeeskonda teavitatakse seadme töötamisest sõltumatul toitel, kaasa arvatud avariitoite kasutamise korral.

g) Staatilise rõhu varuallikas kõrguse, õhkkiiruse ja vertikaalkiiruse mõõteriistade jaoks.

h) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:

▼M15

1) baromeetrilist kõrgust;

▼B

2) indikaatorkiirust;

3) vertikaalkiirust;

4) libisemist;

5) asendit ning

6) stabiliseeritud kurssi.

▼B

i) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvatel lendudel hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

CAT.IDE.H.135. Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga kopteril instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

CAT.IDE.H.145. Raadioaltimeetrid

a) Kopteritel, millega lennatakse veekogude kohal, peab olema raadioaltimeeter, mis suudab hoiatada helisignaaliga eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel ning visuaalse signaaliga piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel, kui lend toimub:

1) nii, et maapinda ei ole näha;

2) nähtavusega alla 1 500 m;

3) öösel või

4) reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolmeminutilise lennu kaugusel maast.

CAT.IDE.H.160. Pardailmaradar

Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mida käitatakse öisel ajal instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peab olema pardailmaradar, kui jooksvad ilmateated näitavad, et kavandatud marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha.

CAT.IDE.H.165. Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

a) Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.

b) Jäätekkevalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

CAT.IDE.H.170. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel kopteritel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

CAT.IDE.H.175. Meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem

Kopteritel, mille pardal on meeskonnaliikmeid, kes ei ole lennumeeskonna liikmed, peab olema meeskonnaliikmete sisetelefonisüsteem.

CAT.IDE.H.180. Valjuhääldisüsteem

a) Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab olema valjuhääldisüsteem, välja arvatud alapunktis b sätestatud juhtudel.

b) Olenemata alapunktist a on valjuhääldisüsteemi kasutamise nõudest vabastatud kopterid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 10–19, järgmistel juhtudel:

▼B

1) kopteri konstruktsioonis puudub piloodi ja reisijate vaheline vahesein ning

2) käitaja tõendab, et lennu ajal on piloodi kõne kõikidel reisijaistmetel kuuldav ja arusaadav.

CAT.IDE.H.185. Kabiini helisalvestusseade

a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistel kopteritüüpidel:

1) kõik kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 7 000 kg ning

2) kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 1987 või hiljem.

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

1) eelnenud kahe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktides 1 ja 2 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem;

2) eelnenud ühe tunni jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem, kuid enne 1. jaanuari 2016;

3) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999 või

4) eelnenud 30 minuti jooksul, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopteritega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2016.

▼M8

c) Hiljemalt 1. jaanuariks 2019 peab kabiini helisalvestusseadmega (CVR) salvestamisel kasutama muid materjale kui magnetlint või magnettraat.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) kabiini helikeskkonna, sealhulgas salvestust katkestamata:

i) kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või pärast seda, kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaalid;

ii) kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. augustit 1999, võimaluse korral kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaalid;

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

▼M8

e) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab alustama salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

f) Lisaks alapunktis e sätestatud nõudele peavad alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopterid, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või pärast seda, vastama järgmistele nõuetele:

1) kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt alustama salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ja jätkama salvestamist kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu ning

2) elektrivoolu olemasolu korral peab kabiini helisalvestusseade (CVR) käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist aset leidva piloodikabiini kontrollini.

g) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼B

CAT.IDE.A.190. Pardaregistraator

a) Järgmistel kopteritel peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt, ja mille jaoks on välja töötatud metoodika salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt:

1) kopterid maksimaalse lubatud stardimassiga (MCTOM) üle 3 175 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;

2) kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on üle 7 000 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 1989 või hiljem, kuid enne 1. augustit 1999.

b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille alusel on võimalik täpselt kindlaks teha:

1) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus, toimimine ja konfiguratsioon ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem;

2) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud kaheksa tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 1 osutatud kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2016;

3) trajektoor, kiirus, asend, mootori(te) võimsus ja toimimine ning suutma säilitada vähemalt eelnenud viie tunni jooksul salvestatud andmeid, kui tegemist on alapunkti a alapunktis 2 osutatud kopteriga.

c) Andmed peavad põhinema kopteril asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.

▼B

d) Pardaregistraator (FDR) peab automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

▼M8

e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M16

CAT.IDE.H.191. Miniregistraator

a) Turbiinmootoriga kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) need ei kuulu punkti CAT.IDE.H.190 alapunkti a kohaldamisalasse;

2) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.

b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.

c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.

d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja helisalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.

▼B

CAT.IDE.H.195. Andmeside salvestamine

a) Selliste kopterite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 8. aprillil 2014 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ning mis peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmist:

1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenuste (ATS) üksustega sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmiseid sõnumeid:

i) andmeside algus;

ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;

iii) adresseeritud seire;

iv) lennuteave;

▼B

v) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;

vi) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed;

vii) kui süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;

2) teavet, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi, ning

3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.

b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning nende hilisemaks kättesaamiseks salvestusseadmest tuleb kasutada hõlpsat digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadmeid (CVR) käsitlevas punktis CAT.IDE.H.185 sätestatud aja jooksul.

▼M8

d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼B

e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti CAT.IDE.H.185 alapunktides d ja e.

CAT.IDE.H.200. Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet.

CAT.IDE.H.205. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Kopteritel peab olema järgmine varustus:

1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;

2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;

▼B

3) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga kõigil reisijaistmetel igale üle 24 kuu vanusele reisijale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. augustil 1999 või hiljem;

4) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;

5) igal lennumeeskonna istmel turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal;

6) turvavöö koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele.

b) Turvavööl koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga peab olema:

1) üks avamispunkt ning

2) lennumeeskonna istmetel ja istmetel, mis on ette nähtud nõutavale minimaalsele arvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

CAT.IDE.H.210. Märguanded „Kinnitage turvavööd!" ja „Suitsetamine keelatud!"

Kopteritel, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonna istmetelt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõikidele reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

CAT.IDE.H.220. Esmaabikomplektid

a) Kopteritel peab olema vähemalt üks esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad;

2) uuendatud.

CAT.IDE.H.240. Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid

Rõhusüsteemita kopteritel, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema lisahapnikuseadmed, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikuvaru vastavalt järgmistele tabelitele.

▼B

Tabel 1

Hapniku miinimumnõuded rõhusüsteemita kopteritel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad ning lennumeeskonda töökohustuste täitmisel abistavad meeskonnaliikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala.
2) Nõutava suurusega salongimeeskonna kõik liikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ning pärast 30 minutit mis tahes ajavahemik, mille jooksul lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3) Lisameeskonnaliikmed ja 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4) 10 % reisijatest (*)	Kogu 30 minutit ületav lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

(*) Tabelis 1 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

Tabel 2

Hapniku miinimumnõuded mittekeerukatel rõhusüsteemita kopteritel

Varustatavad isikud	Kestus ja salongi rõhkkõrgus
1) Töökohustusi täitvad kabiinis istujad, lennumeeskonda töökohustuste täitmisel abistavad meeskonnaliikmed ning nõutava suurusega salongimeeskonna liikmed	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ning pärast 30 minutit mis tahes ajavahemik, mille jooksul lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
2) Lisameeskonnaliikmed ja 100 % reisijatest (*)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
3) 10 % reisijatest (*)	Kogu 30 minutit ületav lennuaeg rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

(*) Tabelis 2 märgitud reisijate arv tähistab tegelikult pardal olevaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

CAT.IDE.H.250. Käsitulekustutid

a) Kopteritel peab kabiinis olema vähemalt üks käsitulekustuti.

▼B

b) Igasse vahekäiku, mis asub väljaspool reisijate põhisalongi, või asjaomases vahekäigus kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavasse kohta peab olema paigutatud vähemalt üks käsitulekustuti.

c) Kõikidesse lastiruumidesse, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema paigaldatud vähemalt üks käsitulekustuti.

d) Kustutusaine liik ja nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatav kustutusaine kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

e) Kopteritel peab olema vähemalt tabelis 1 nimetatud arv käsitulekustuteid, mis tuleb paigutada nii, et neid oleks võimalik igas reisijatesektsioonis kasutamiseks hõlpsasti kätte saada.

Tabel 1

Käsitulekustutite arv

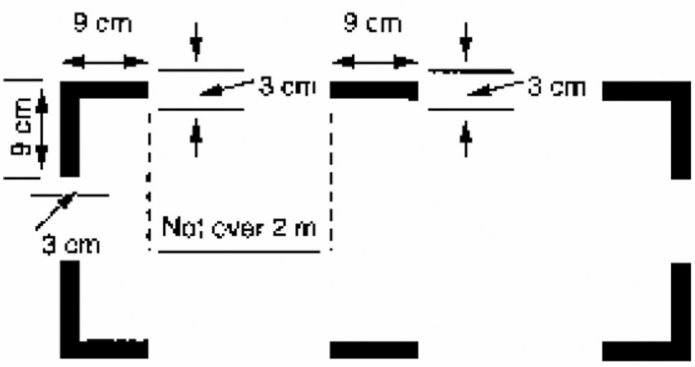
MOPSC	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260. Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui kopteri kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



CAT.IDE.H.270. Megafonid

Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema üks meeskonnaliikmetele hädaolukorras evakueerimisel hõlpsasti kättesaadav kaasaskantav patareitoitega megafon.

CAT.IDE.H.275. Avariivalgustus ja -märgistus

a) Kopteritel suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 19 peab olema:

▼B

1) kopteri evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust, ning

2) nii päeval kui ka öösel nähtav avariiväljapääsu märgistus ja selleni suunavad märgid.

b) Kopteritel peab olema nii päeval kui ka öösel nähtav avariiväljapääsu märgistus, kui asjaomaseid koptereid käitatakse:

1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem 10 minuti kaugusel maast;

2) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel.

CAT.IDE.H.280. Avariimajakas (ELT)

a) Kopteril peab olema vähemalt üks automaatne avariimajakas (ELT).

▼M9

———————

▼B

c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

CAT.IDE.H.290. Päästevestid

a) Kopteritel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, kui asjaomast kopterit käitatakse:

1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem 10 minuti kaugusel maast;

2) 3. suutlikkusklass lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants;

3) 2. või 3. suutlikkusklassis, kui start või maandumine toimub lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemisala on vee kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

▼M9

CAT.IDE.H.295. Meeskonna kaitseülikonnad

Kõik meeskonnaliikmed peavad kandma kaitseülikondi lendudel, mida käitatakse 3. suutlikkusklassis vee kohal maismaast kaugemal kui autorotatsiooni distants või ohutu hädamaandumise distants, kui ilmateade või õhusõiduki kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300. Päästeparved, pääste-avariimajakad (ELT) ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal

Kopteritel, mida käitatakse:

a) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10 minuti kaugusel maast;

▼B

b) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti lennu kaugusel maast, peab olema järgmine varustus:

1) kui kopteri pardal on alla 12 inimese, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist hõlbustaval viisil;

2) kui kopteri pardal on üle 11 inimese, vähemalt kaks päästeparve, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ja mis on kokku piisavalt suured, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid, ning piisavalt suure koormusvaruga, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ka ühe päästeparve kaotuse korral;

3) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja

4) päästevarustus, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

CAT.IDE.H.305. Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peab olema järgmine varustus:

a) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;

b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja

c) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

▼M9

———————

▼B

CAT.IDE.H.315. Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peab olema järgmine varustus:

▼M15

a) mereankur ja muu kopteri suurusele, massile ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning

▼B

b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

▼M15

CAT.IDE.H.320. Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

a) Kopterid, mida käitatakse 1. või 2. suutlikkusklassis avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal maast reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel, peavad olema vette maandumiseks projekteeritud või vette hädamaandumiseks sertifitseeritud vastavalt asjaomastele sertifitseerimisnõuetele.

b) Kopterid peavad olema projekteeritud vette maandumiseks või sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele või varustatud hädaolukorras ette nähtud ujuvvahenditega, kui neid käitatakse:

1) 1. või 2. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maandumiseks sobival alal maast reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel;

▼M15

2) 2. suutlikkusklassis, kui start või maandumine toimub vee kohal, välja arvatud kopterite kiirabilendudel (HEMS), kus tihedalt asustatud alal asuvas kopteri kiirabitööde kohas starditakse või maandutakse ohu minimeerimiseks vee kohal;

3) 3. suutlikkusklassi lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui ohutu hädamaandumise distants.

▼B

CAT.IDE.H.325. Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteril olema iga ettenähtud piloodi ja/või meeskonnaliikme töökohal suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhiste juures saatenupp.

CAT.IDE.H.330. Raadiosideseadmed

a) Kopteril peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud raadiosideseadmed.

b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335. Helikanalite ümberlülitamise plokk

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peab olema helikanalite ümberlülitamise plokk, mida on võimalik kasutada kõikidelt lennumeeskonna liikmete jaoks ette nähtud töökohtadelt.

CAT.IDE.H.340. Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Kopteritel, mida käitatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad tavapärastes raadiolevitingimustes:

a) sidepidamist asjaomaste maapealsete teenistustega;

b) sidepidamist asjaomaste lennujuhtimisüksustega (ATC) mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus lende kavatsetakse sooritada, ja

c) meteoroloogiateabe vastuvõtmist.

▼M16

CAT.IDE.H.345. Side-, navigatsiooni- ja seireseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

a) Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavad raadioside-, navigatsiooni- ja seireseadmed.

▼B

b) Raadiosideseadmete hulgas peab olema vähemalt kaks teineteisest sõltumatut raadiosidesüsteemi, mida on vaja tavatingimustes sidepidamiseks vastava maapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalekaldumiste korral.

c) Kopteritel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.

▼B

d) Sellistel kopteritel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kus kõikidele instrumentaallennuilmaga (IMC) maandumiseks ette nähtud lennuväljadele ja vajaduse korral kõikidele määratud varulennuväljadele on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi.

▼M9

e) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele lennukõlblikkuse sertifitseerimise nõuetele.

▼B

CAT.IDE.H.350. Transponder

Kopteritel peavad olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

▼M9

CAT.IDE.H.355. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul teavitab käitaja lennumeeskonda ja muid asjaomaseid töötajaid ning tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

V LISA

ERILOAD

(SPA-OSA)

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

▼M29

SPA.GEN.100. Pädev asutus

a) Eriloa väljaandmiseks pädev asutus on:

1) lennukite või kopterite ärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht;

2) lennukite või kopterite mitteärilise käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht, asutamis- või elukoht;

3) VTOL-võimekusega õhusõidukite uuendusliku õhuliikluse käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus on käitaja peamine tegevus- või elukoht.

b) Olenemata alapunkti a alapunktist 2 ei kohaldata lennukite või kopterite mitteärilise käitaja suhtes, kes on registreeritud kolmandas riigis, käesoleva lisa kohaseid nõudeid järgmiste lendude lubamisel, kui asjaomase loa on välja andnud kolmandast riigist registririik:

1) suutlikkusel põhinev navigatsioon;

2) navigatsiooni miinimumnõuded;

3) vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga õhuruum;

4) halva nähtavusega lennud.

▼B

SPA.GEN.105. Eriloa taotlemine

a) Esmase eriloa väljaandmist taotlev käitaja peab pädevale asutusele esitama vastavas alajaos sätestatud dokumendid koos järgmiste andmetega:

1) taotleja nimi, aadress ja postiaadress;

2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus.

b) Käitaja peab pädevale asutusele esitama järgmised tõendid:

1) tõendid kohaldatava alajao nõuetele vastavuse kohta;

▼M2

2) tõendid selle kohta, et arvestatud on asjakohaseid elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas.

▼B

c) Käitaja peab alapunktidega a ja b seotud andmeid säilitama vähemalt eriluba nõudva lennutegevuse lõppemiseni või vajaduse korral vastavalt III lisa (ORO-osa) nõuetele.

SPA.GEN.110. Eriloaga käitaja õigused

▼M1

Tegevus, milleks käitaja on loa saanud, dokumenteeritakse ja märgitakse:

a) lennuettevõtja sertifikaati omavate käitajate puhul lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustesse;

b) kõigi muude käitajate puhul erilubade loendisse.

▼B

SPA.GEN.115. Eriloa muudatused

Eriloa tingimuste muutumisel peab käitaja esitama pädevale asutusele vastavad dokumendid ning saama lennutegevuseks eelneva loa.

▼M2

SPA.GEN.120. Eriloa kehtivuse kestus

Eriluba antakse välja määramata ajaks ning see kehtib seni, kuni käitaja vastab asjaomase eriloaga seotud nõuetele ja võtab arvesse asjakohaseid elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas.

▼B

B-ALAJAGU

LENNUD SOORITUSEL PÕHINEVA NAVIGATSIOONIGA (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100. Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lennud

a) Kõikide järgmiste suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) nõuete korral on tarvilik luba:

1) RNP AR APCH; ja

2) RNP 0.3 kopterilendude korral.

b) RNP AR APCH eriloaga kiidetakse heaks lennud avalikuks kasutuseks ette nähtud instrumentaallähenemise protseduuride järgi, mis vastavad ICAO kavandamiskriteeriumidele.

c) Eraviisiliste instrumentaallähenemise protseduuride jaoks või selliste avalikuks kasutuseks ettenähtud instrumentaallähenemise protseduuride jaoks, mis ei vasta ICAO kavandamiskriteeriumidele, või juhul, kui see on nõutav lennundusteabe kogumiku (AIP) kohaselt või seda taotleb pädev asutus, on vaja RNP AR APCH või RNP 0.3 protseduuripõhist eriluba.

SPA.PBN.105. Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude luba

Pädevalt asutuselt suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude eriloa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

a) kavandatava suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lennu tingimustele vastavale lennukõlblikkussertifikaadile on viidatud õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus dokumendis, mille on heaks kiitnud sertifitseerimisasutus lennukõlblikkuse hindamise raames, või mis põhineb sellisel heakskiidetud dokumendil;

b) kehtestatud on lennumeeskonna liikmete ja asjaomaste lennu ettevalmistamisel osalevate töötajate koolitusprogramm;

c) tehtud on ohutushindamine;

d) kehtestatud on käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:

1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

2) lennumeeskonna koosseis, kvalifikatsioon ja kogemus;

▼M9

3) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid ja

4) elektrooniliste navigatsiooniandmete haldamine;

e) kehtestatud on loetelu juhtumitest, millest tuleb teatada, ja

f) RNP AR APCH lendude jaoks on vajaduse korral kehtestatud RNP seire haldusprogramm.

▼B

C-ALAJAGU

NAVIGATSIOONI MIINIMUMNÕUETEGA (MNPS) LENNUTEGEVUS

▼M29

SPA.MNPS.100. Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevus

Lennukeid ja koptereid võib navigatsiooni miinimumnõuetega käitada õhuruumis vastavalt regionaalsetele lisaprotseduuridele, milles on sätestatud navigatsiooni miinimumnõuded, vaid juhul, kui pädev asutus on käitajale asjaomaseks lennutegevuseks loa andnud.

▼B

SPA.MNPS.105. Navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lennutegevuse luba

Pädevalt asutuselt navigatsiooni miinimumnõuetega (MNPS) lendude loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

a) navigatsiooniseadmed vastavad ettenähtud täpsusnõuetele;

b) navigatsioonikuvarid, -näidikud ja -juhised on mõlemale oma töökohal istuvale piloodile nähtavad ja kasutatavad;

c) kehtestatud on asjaomases lennutegevuses osalevate meeskonnaliikmete koolitusprogramm;

d) kehtestatud on käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:

1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;

3) tavaolukorra protseduurid;

4) erakorralised protseduurid, sealhulgas asjaomase õhuruumi eest vastutava asutuse kehtestatud protseduurid;

5) seire ja intsidentidest teatamine.

D-ALAJAGU

LENNUTEGEVUS VÄHENDATUD KÕRGUSHAJUTUSMIINIMUMIDEGA (RVSM) ÕHURUUMIS

▼M29

SPA.RVSM.100. Lennutegevus vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis

Lennukeid ja koptereid võib käitada sellises kindlaksmääratud õhuruumis, kus lennutasandite FL 290 ja FL 410 (k.a) vahel kohaldatakse vähendatud kõrgushajutusmiinimumi 300 m (1 000 jalga), vaid juhul, kui pädev asutus on käitajale vastavaks lennutegevuseks loa andnud.

▼B

SPA.RVSM.105. Luba lennutegevuseks vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis

Pädevalt asutuselt vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis lennutegevuse loa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

a) tal on vähendatud kõrgushajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis lendamiseks lennukõlblikkuse sertifikaat;

b) kehtestatud on kõrgusehoidmisvigade seire ja aruandluse protseduurid;

c) kehtestatud on asjaomases lennutegevuses osalevate lennumeeskonna liikmete koolitusprogramm;

d) kehtestatud on käitamisprotseduurid, milles on sätestatud:

1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

2) nõuded lennumeeskonna koosseisule ja kogemusele;

3) lendude planeerimine;

4) lennueelsed protseduurid;

5) protseduurid enne RVSM-õhuruumi sisenemist;

6) lennuaegsed protseduurid;

7) lennujärgsed protseduurid;

8) intsidentidest teatamine;

9) regionaalsed käitamise eriprotseduurid.

SPA.RVSM.110. Nõuded seadmetele RVSM-lendudel

RVSM-õhuruumis käitatavatel õhusõidukitel peab olema:

a) kaks teineteisest sõltumatut kõrguse mõõtmise süsteemi;

b) ohtliku kõrguse häiresüsteem;

c) automaatne kõrgusehoidmise süsteem;

d) sekundaarradari (SSR) transponder, millel on selline kõrgusest teatamise süsteem, mida saab kõrguse hoidmiseks ühendada kasutusel oleva kõrguse mõõtmise süsteemiga.

SPA.RVSM.115. Kõrgusehoidmisvead RVSM-lendudel

a) Käitaja peab ette kandma sellistest registreeritud või teatatud vigadest kõrgusehoidmisel, mille on põhjustanud õhusõiduki seadmete tõrked või juhtimisprobleemid ning mis on võrdsed või suuremad kui:

1) üldvertikaalviga (TVE) ± 90 m (± 300 jalga);

2) kõrgusemõõtesüsteemi viga (TVE) ± 75 m (± 245 jalga) ning

3) määratud kõrgusest kõrvalekalle (AAD) ± 90 m (± 300 jalga).

▼B

b) Ettekanne nimetatud vahejuhtumite kohta tuleb saata pädevale asutusele 72 tunni jooksul. Ettekanded peavad sisaldama põhjuste esialgset analüüsi ning vahejuhtumi kordumise vältimiseks võetud meetmeid.

c) Kõrgusehoidmisvigade registreerimisel või neist teadasaamisel võtab käitaja viivitamata meetmeid vigade põhjuseks olnud olukorra parandamiseks ning esitab pädeva asutuse nõudmise korral järelmeetmete aruande.

E-ALAJAGU

▼M21

Halva nähtavusega lennud (LVO) ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingud

▼M29

SPA.LVO.100. Halva nähtavusega lennud (LVO) ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingud

Lennukite ja kopterite käitaja teeb järgmisi toiminguid üksnes juhul, kui pädev asutus on need heaks kiitnud:

a) starditoimingud nähtavusega rajal alla 400 m;

b) instrumentaallähenemistoimingud halva nähtavuse tingimustes ja

c) vähendatud käitamismiinimumidega toimingud, välja arvatud EFVS 200 toimingud, mille jaoks ei ole vaja eriluba.

▼M21

SPA.LVO.105. Konkreetsed heakskiitmise kriteeriumid

Punktis SPA.LVO.100 nõutud eriloa saamiseks peab käitaja tõendama, et:

a) halva nähtavusega lähenemistoimingutel, halva nähtavusega starditoimingutel nähtavusega rajal alla 125 m ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingute puhul on õhusõiduk sertifitseeritud kavandatud käitamiseks;

b) lennumeeskonna liikmed on pädevad kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud punktile SPA.LVO.120 vastav koolitus- ja kontrolliprogramm;

c) kavandatud toimingute jaoks on kehtestatud töökord;

d) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on tehtud kõik asjakohased muudatused;

e) hooldusprogrammis on tehtud kõik asjakohased muudatused;

f) selleks et tagada lennuväljade sobivus kavandatud toiminguteks, on kehtestatud punktile SPA.LVO.110 vastavad protseduurid, sealhulgas instrumentaallennuprotseduurid, ning

g) kavandatud toimingute puhul on ohutustaseme jälgimiseks hinnatud ohutustaset ja kehtestatud tulemuslikkuse näitajad.

SPA.LVO.110. Lennuväljaga, sealhulgas instrumentaallennuprotseduuridega seotud nõuded

Käitaja tagab, et halva nähtavusega lendudeks (LVO) ja vähendatud käitamismiinimumidega toiminguteks kasutatakse üksnes kavandatavateks toiminguteks sobivaid lennuvälju, sealhulgas instrumentaallennuprotseduure.

_____

▼M21

SPA.LVO.120. Lennumeeskonna pädevus

a) Käitaja peab tagama, et lennumeeskond oleks pädev teostama kavandatavaid toiminguid.

b) Käitaja peab tagama, et kõik lennumeeskonna liikmed läbiksid edukalt koolituse ja kontrolli igat liiki halva nähtavusega lendude (LVO) ja vähendatud käitamismiinimumidega toimingute puhul, milleks on antud luba. Selline koolitus ja kontroll peab:

1) hõlmama algkoolitust ja jätkuõpet ning kontrolli;

2) hõlmama tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduure;

3) olema kohandatud kavandatud toimingutes kasutatavate tehnoloogiate tüübile ning

4) võtma kavandatud käitamise puhul arvesse inimteguriga seotud riske.

c) Käitaja peab pidama arvestust lennumeeskonna liikmete koolituse ja kvalifikatsiooni kohta.

d) Koolitust ja kontrolli peavad läbi viima asjakohase kvalifikatsiooniga töötajad. Töötajad, kes viivad läbi lennutreeninguid, lennutreeningseadmetega seotud koolitusi ning asjaomaseid kontrolle, peavad omama määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohast kvalifikatsiooni.

▼B

SPA.LVO.125. Käitamisprotseduurid

a) Käitaja kehtestab halva nähtavusega lendude (LVO) protseduurid ja juhendid. Need protseduurid ja juhendid peavad olema kantud lennutegevuskäsiraamatusse või protseduurikäsiraamatusse ning nendes tuleb kindlaks määrata lennumeeskonna liikmete töövõlesanded ruleerimisel, startimisel, lähenemisel, väljajoondumisel, maandumisel, pidurdamisel ja katkestatud lähenemisel.

b) Enne halva nähtavusega lennu (LVO) alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

1) on olemas piisavad visuaalsed ja mittevisuaalsed vahendid;

2) lennuliiklusteenuste üksustelt (ATS) saadud teabe kohaselt kehtivad vastavad piiratud nähtavuse protseduurid (LVP);

3) lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohane kvalifikatsioon.

SPA.LVO.130. Minimaalvarustus

a) Käitaja lisab vastavalt vajadusele kas lennutegevuskäsiraamatule või protseduurikäsiraamatule loetelu minimaalvarustusest, mis vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatu (AFM) nõuetele peab olema töökorras halva nähtavusega lennu (LVO) alustamisel.

b) Õhusõiduki kapten peab olema veendunud, et õhusõiduki ja asjaomaste pardasüsteemide olek on konkreetseks lennuks sobiv.

F-ALAJAGU

KAHE MOOTORIGA LENNUKI SUURENDATUD KÄITAMISULATUSEGA LEND (ETOPS)

SPA.ETOPS.100. Kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatusega lend

Ärilise lennutranspordi lendudel võib kahe mootoriga lennukitel lennata punkti CAT.OP.MPA.140 kohaselt määratud lävekaugusest kaugemale üksnes juhul, kui käitajal on pädevalt asutuselt saadud ETOPS-luba.

▼B

SPA.ETOPS.105. ETOPS-luba

Selleks et saada pädevalt asutuselt luba kahe mootoriga lennuki suurendatud käitamisulatusega lendudeks (ETOPS), peab käitaja tõendama, et:

a) lennuki/mootori kombinatsioonil on ETOPS-tüübikonstruktsioon ning kavandatavaks lennutegevuseks vajalik vastupidavussertifikaat;

b) kehtestatud on vastavas lennutegevuses osalevate lennumeeskonna liikmete koolitusprogramm ning lennumeeskond ja kõik teised lennutegevusega seotud töötajad omavad kavandatavaks lennutegevuseks sobivat kvalifikatsiooni;

c) käitaja organisatsioon ja kogemused on kavandatava lennutegevuse korraldamiseks sobivad;

d) kehtestatud on käitamisprotseduurid.

SPA.ETOPS.110. ETOPS-marsruudil asuv varulennuväli

a) ETOPS-marsruudil asuv varulennuväli loetakse sobivaks, kui kavandataval kasutusajal on lennuväli kasutusvalmis ning varustatud vajalike lisateenustega, nagu lennuliiklusteenused (ATS), piisav valgustus, side, ilmateade, navigeerimise abivahendid ja päästeteenistused, ning kasutada saab vähemalt ühte instrumentaallähenemise protseduuri.

b) Enne ETOPS-lennu sooritamist tuleb käitajal tagada varulennuvälja olemasolu ETOPS-marsruudil käitaja lubatud marsruudist kõrvalekaldumise ajal või sellise marsruudist kõrvalekaldumise ajal, mis on tuletatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) põhjal lennuki töökorrast, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem.

c) Käitaja märgib ETOPS-marsruudil nõutava(d) varulennuvälja(d) operatsioonilisse lennuplaani ja ATS-lennuplaani.

SPA.ETOPS.115. ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja planeerimismiinimumid

a) Käitaja valib lennuvälja ETOPS-marsruudi varulennuväljaks üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid eraldi või mõlemad koos näitavad, et ajavahemikus kavandatava saabumisaja algusest kuni üks tund pärast võimalikku kõige hilisemat saabumisaega valitsevad samaväärsed või paremad tingimused, kui on välja arvutatud tabelis 1 esitatud lisapiirangute liitmisel.

b) Käitaja lisab lennutegevuskäsiraamatusse meetodi, millega määratakse kindlaks kavandataval ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja käitamismiinimumid.

Tabel 1

ETOPS-marsruudi varulennuvälja planeerimismiinimumid

Lähenemise tüüp	Planeerimismiinimumid
Täppislähenemine	DA/H + 200 jalga RVR/VIS + 800 m (*)
Mittetäppislähenemine või ringlähenemine	MDA/H + 400 jalga (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: nähtavus; MDA/H: minimaalne suhteline laskumiskõrgus.

▼B

G-ALAJAGU

OHTLIKE KAUPADE VEDU

▼M29

SPA.DG.100. Ohtlike kaupade vedu

Käitaja võib ohtlikke kaupu lennutranspordiga vedada üksnes juhul, kui tal on selleks pädeva asutuse luba, välja arvatud käesoleva määruse IV lisas (CAT-osa), VI lisas (NCC-osa), VII lisas (NCO-osa), VIII lisas (SPO-osa) ja IX lisas (IAM-osa) sätestatud juhtudel.

▼B

SPA.DG.105. Ohtlike kaupade veo luba

Ohtlike kaupade veo loa saamiseks peab käitaja vastavalt tehnilisele juhendile:

a) kehtestama kõikidele asjaomastele töötajatele koolitusprogrammi ja seda haldama, ning tõendama pädevale asutusele, et kõik töötajad on nõuetekohase koolituse läbinud;

b) kehtestama käitamisprotseduurid, millega tagatakse kõikidel lennutranspordi etappidel ohtlike kaupade ohutu käitlemine ning mis sisaldavad teavet ja juhendeid:

1) käitaja ohtlike kaupade veo poliitika kohta;

2) ohtlike kaupade vastuvõtmise, käitlemise, laadimise, hoiustamise ja eraldamise nõuete kohta;

3) meetmete kohta, mis võetakse õhusõidukiga ohtlike kaupade veo ajal toimuva õnnetuse või intsidendi korral;

4) ohtlike kaupadega seotud hädaolukordadele reageerimise kohta;

5) võimaliku saaste eemaldamise kohta;

6) kõikide töötajate tööülesanded eelkõige maapealse teeninduse ja õhusõidukite käitamise valdkonnas;

7) kahjustuste, lekete või saaste kontrollimise kohta;

8) ohtlike kaupade veol toimunud õnnetustest ja intsidentidest teatamise kohta.

SPA.DG.110. Ohtlike kaupadega seotud teave ja dokumendid

Käitaja peab vastavalt tehnilisele juhendile:

a) õhusõiduki kaptenit kirjalikult teavitama:

1) õhusõidukiga vedada kavatsetavatest ohtlikest kaupadest;

2) lennuaegsetele hädaolukordadele reageerimisest;

b) kasutama vastuvõtu kontrollkaarti;

c) tagama, et ohtlike kaupadega on kaasas nõuetekohased ohtlike kaupade veo dokumendid, mille on täitnud ohtlikud kaubad lennutranspordiks üle andnud isik, välja arvatud juhul, kui vajalik teave ohtlike kaupade kohta on esitatud elektrooniliselt;

d) tagama, et ohtlike kaupade veo dokumendi kirjaliku esitamise korral jääks dokumendi koopia maa peale, kus sellele peab olema juurdepääs mõistliku aja jooksul pärast kaupade jõudmist lõppsihtkohta;

▼M15

e) tagama, et koopia kaptenile või komandörile esitatud teabest jääb maa peale ning kõnealune koopia või selles sisalduv teave on hõlpsasti kättesaadav lennukorraldajale või asjaomase lennu eest vastutavatele määratud maapealsetele töötajatele seni, kuni lend, millele teabes osutatakse, on lõppenud;

▼B

f) säilitama vastuvõtu kontrollkaarti, veodokumenti ning õhusõiduki kaptenile esitatud teavet vähemalt kolm kuud pärast lennu lõppu;

g) säilitama kõikide töötajate koolitusandmeid vähemalt kolm aastat.

H-ALAJAGU

KOPTERITE ÖÖNÄGEMISSÜSTEEMIDEGA LENNUD

SPA.NVIS.100. Öönägemissüsteemiga (NVIS) lennud

a) Visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvad öönägemissüsteemiga (NVIS) kopterilennud on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.

b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:

1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaati (CAT AOC);

2) tõendama pädevale asutusele järgmist:

i) vastavust käesolevas alajaos sätestatud kohaldatavatele nõuetele;

ii) öönägemissüsteemi (NVIS) kõikide elementide edukat integreerimist.

SPA.NVIS.110. Nõuded varustusele öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel

a) Enne öönägemissüsteemiga (NVIS) lendu peab igale kopterile ning kõikidele asjaomastele öönägemissüsteemi (NVIS) seadmetele olema ►M4 määruse (EL) nr 748/2012 ◄ kohaselt välja antud vastav lennukõlblikkussertifikaat.

▼M15

b) *Raadioaltimeeter*. Kopteril peab olema raadioaltimeeter, mis suudab kõikidel öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu etappidel hoiatada eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel helisignaaliga ning piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel visuaalse signaaliga.

▼B

c) *Õhusõiduki öönägemissüsteemiga (NVIS) ühilduv valgustus.* Vähenenud külgnägemise kompenseerimiseks ning olukorra parema tajumise tagamiseks peab õhusõidukil olema:

1) NVIS-ühilduv armatuurlaua kohtvalgustus, millega saab valgustada kõiki olulisi lennumõõteriistu, kui see on olemas;

2) NVIS-ühilduvad välisvalgustid;

3) NVIS-ühilduv taskulamp ning

4) võimalus eemaldada või kustutada öönägemissüsteemiga (NVIS) kokkusobimatud sisevalgustid.

d) *Öönägemissüsteemi (NVIS) lisaseadmed.* Nõutavad on järgmised öönägemissüsteemi (NVIS) lisaseadmed:

▼B

1) varu- või lisatoiteallikas öönägemisprillide (NVG) jaoks;

2) kiiver, mille külge öönägemisprillid (NVG) on võimalik nõuetekohastelt kinnitada.

▼M27

e) Kõik öönägemissüsteemiga (NVIS) lennul nõutavad öönägemisprillid (NVG) peavad kuuluma samasse filtriklassi ja tagama piisavalt samaväärse nägemisteravuse.

▼B

f) *Jätkuv lennukõlblikkus*

1) Jätkuva lennukõlblikkuse protseduurid peavad sisaldama kopterile paigaldatud öönägemissüsteemi (NVIS) jooksvaks hoolduseks ja kontrolliks vajalikku infot ning hõlmama vähemalt järgmist:

i) kopteri aknad ja läbipaistvus;

ii) öönägemissüsteemi (NVIS) valgustus;

iii) öönägemisprillid (NVG) ning

iv) öönägemissüsteemiga (NVIS) lende toetavad lisaseadmed.

2) Õhusõiduki hilisemad modifikatsioonid ja hooldus peavad olema kooskõlas öönägemissüsteemi (NVIS) lennukõlblikkussertifikaadiga.

SPA.NVIS.120. Öönägemissüsteemi (NVIS) käitamismiinimumid

▼M21

a) Lende ei sooritata kavandatava öise lennu meteomiinimumidest halvemates tingimustes.

▼B

b) Käitaja määrab ülemineku miinimumkõrguse, millest alates võib alustada abivahenditega lendu või selle lõpetada.

SPA.NVIS.130. Nõuded meeskonnale öönägemissüsteemiga (NVIS) lendudel

a) *Valik.* Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks öönägemissüsteemiga (NVIS) töödele.

b) *Kogemused*. Kapteni miinimumkogemus enne koolituse alustamist peab olema vähemalt 20 tundi õhusõiduki kaptenina öistel kopterilendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.

c) *Käitamiskoolitus*. Kõik piloodid peavad olema läbinud käitamiskoolituse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sisalduvatele öönägemissüsteemiga (NVIS) lennu protseduuridele.

d) *Hiljutine kogemus.* Kõik piloodid ja öönägemissüsteemi (NVIS) tehnilise meeskonna liikmed peavad olema eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud kolm öönägemissüsteemiga (NVIS) lendu. Hiljutise kogemuse taastamiseks võib sooritada õppelende kopteriga või sertifitseeritud lennu täisimitaatoril (FFS), milles simuleeritakse alapunkti f alapunkti 1 elemente.

e) *Meeskonna koosseis.* Meeskonna minimaalne suurus peab olema suurim järgmistest:

1) lennukäsiraamatu (AFM) kohane meeskonna suurus;

2) asjaomase lennutegevuse jaoks ette nähtud meeskonna suurus või

3) NVIS-lendude loas sätestatud meeskonna suurus.

▼B

f) *Meeskonna koolitus ja kontroll*

1) Koolitus ja kontroll viiakse läbi vastavalt pädeva asutuse kinnitatud üksikasjalikule õppekavale, mis kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.

2) Meeskonnaliikmed

i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiustama öönägemissüsteemi (NVIS) töökeskkonda ja seadmeid käsitlevaid teadmisi; parandama meeskonna koostööd ja hõlmama meetmeid riskide minimeerimiseks halva nähtavuse tingimustesse sisenemisel ning öönägemissüsteemi (NVIS) tava- ja erakorraliste protseduuride puhul.

ii) Alapunkti f alapunkti 2 alapunktis i nimetatud meetmeid hinnatakse:

A) öiste lennuoskuse tasemekontrollidega ja

B) liinilennukontrollidega.

SPA.NVIS.140. Teave ja dokumenteerimine

Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse öönägemissüsteemi (NVIS) keskkonnaalaseid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljalennukriteeriumid ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, millega tagatakse tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamine ja riskide nõuetekohase maandamine.

I-ALAJAGU

KOPTERI LENNUD RIPPLASTIGA

SPA.HHO.100. Kopteri lennud ripplastiga (HHO)

a) Ärilises lennutranspordis on kopterite lennud ripplastiga lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.

b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:

1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaati (CAT AOC);

2) tõendama pädevale asutusele vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele.

▼M15

SPA.HHO.110. Nõuded varustusele kopterite ripplastiga lendudel

a) Kõikidel kopterile paigaldatavatel ripplastiseadmetel (v.a lihtne isikuvintsimissüsteem), kaasa arvatud punkti SPA.HHO.115 nõuete täitmiseks vajalikel raadioseadmetel ja nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat. Lisaseadmed tuleb projekteerida ja neid katsetada pädeva asutuse nõutavate asjakohaste standardite kohaselt.

b) Käitaja peab koostöös tootjaga kehtestama kopterite ripplastiseadmete hooldusjuhendid, mis tuleb lisada käitaja koostatud kopteri hooldusprogrammile, nagu see on sätestatud määruses (EL) nr 1321/2014.

▼B

SPA.HHO.115. Raadioside kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

Kopterite lendudel ripplastiga (HHO) peab kasutama kahesuunalist raadiosidet tellijaorganisatsiooniga ning võimaluse korral vahendid sidepidamiseks ripplasti veo ala maapealse personaliga:

a) päevastel ja öistel avamerelendudel;

b) öistel maismaalendudel, välja arvatud kopterite lendudel ripplastiga (HHO) kopteri kiirabitööde kohas.

SPA.HHO.125. Suutlikkusnõuded kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

Kopterite lendudel ripplastiga (HHO), välja arvatud kopteri kiirabitööde kohas, peab ripplastiga kopter suutma taluda kriitilise mootori riket nii, et allesjäänud mootori(te) ettenähtud võimsusel töötamisel ei tekiks ohtu rippseadmes veetavatele isikutele/kaubale, kolmandatele isikutele või varale.

SPA.HHO.130. Nõuded meeskonnale kopterite lendudel ripplastiga (HHO)

a) *Valik*. Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks kopterite lendudele ripplastiga (HHO), võttes arvesse nende varasemat kogemust.

b) *Kogemus*. Kopteri lende ripplastiga (HHO) sooritava kapteni kogemuste miinimumtase ei tohi olla väiksem järgmisest:

1) avamerel:

i) 1 000 tundi kopteri kaptenina või 1 000 tundi teise piloodina kopteri lendudel ripplastiga (HHO), sealhulgas 200 tundi kaptenistažöörina, ning

ii) 50 ripplastitsüklit avamerel, sealhulgas 20 tsüklit öösel, kui lende sooritatakse öösel, kusjuures üks ripplastitsükkel tähendab vintsi konksu ühte allalaskmist ja ülestõstmist;

2) maal:

i) 500 tundi kopteri kaptenina või 500 tundi teise piloodina kopterite lendudel ripplastiga (HHO), sealhulgas 100 tundi kaptenistažöörina;

ii) 200 tundi kopterilennukogemust kavandatavale lennutegevusele samalaadsetes käitamistingimustes ning

iii) 50 ripplastitsüklit, neist 20 öösel, kui sooritatakse öiseid lende.

c) *Käitamiskoolitus ja -kogemus.* Lennutegevuskäsiraamatus sätestatud kopterite ripplastiga lennu (HHO) protseduuridele vastava koolituse edukas läbimine ning vastavad kogemused kopterite lendudele ripplastiga (HHO) vastavas rollis ja keskkonnas.

▼B

d) *Hiljutine kogemus.* Kõik piloodid ja kopteri ripplastiga lendude (HHO) meeskonnaliikmed peavad olema eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud:

1) päevase lennutegevuse korral: kolm päevast või öist ripplastitsüklit, millest igaüks hõlmab hõljumisse minekut ja hõljumisest väljatulekut;

2) öise lennutegevuse korral: kolm öist ripplastitsüklit, millest igaüks hõlmab hõljumisse minekut ja hõljumisest väljatulekut.

e) *Meeskonna koosseis.* Päevase ja öise lennu meeskonna miinimumsuurus sätestatakse lennutegevuskäsiraamatus. Meeskonna miinimumsuurus sõltub kopteri tüübist, ilmastikutingimustest, töö liigist ning avamerelendude puhul ka ripplasti veo ala keskkonnast, mere olekust ja laeva liikumisest. Miinimumsuurusega meeskonnas peab igal juhul olema üks piloot ja üks kopteri ripplastiga lendude (HHO) meeskonnaliige.

f) *Koolitus ja kontroll*

1) Koolitus ja kontroll viiakse läbi vastavalt pädeva asutuse kinnitatud üksikasjalikule õppekavale, mis kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.

2) Meeskonnaliikmed

i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiustama teadmisi kopteri ripplastiga lendude (HHO) töökeskkonna ja seadmete kohta; parandama meeskonna koostööd; ja hõlmama meetmeid kopteri ripplastiga lendude (HHO) tava- ja erakorraliste protseduuride ning staatilise lahendusega seotud riskide minimeerimiseks.

ii) Alapunkti f alapunkti 2 alapunktis i osutatud meetmeid hinnatakse päevaste lennuoskuse tasemekontrolliga visuaallennuilma (VMC) tingimustes või öiste lennuoskuste tasemekontrolliga visuaallennuilma (VMC) tingimustes, kui käitaja sooritab öiseid ripplastiga lende (HHO).

SPA.HHO.135. Rippseadmes veetava isiku instrueerimine

Enne kopteri ripplastiga lendu (HHO) või lennuseeriat tuleb instrueerida rippseadmes veetavaid isikuid ning teavitada neid staatilise elektri ohtudest ja muudest ripplastiga lennu (HHO) kaalutlustest.

SPA.HHO.140. Teave ja dokumenteerimine

a) Käitaja tagab, et riskianalüüsi ja riskijuhtimise protsesside raames minimeeritakse kopteri ripplastiga lendude (HHO) keskkonnaalaseid riske, nähes selleks lennutegevuskäsiraamatus ette: meeskondade valiku, koosseisu ja koolituse; varustustasemed ja väljalennukriteeriumid ning käitamisprotseduurid ja -miinimumid, mis tagavad tava- ja võimalike erakorraliste toimingute kirjeldamise ja riskide nõuetekohase maandamise.

b) Lennutegevuskäsiraamatu asjaomased väljavõtted tehakse kättesaadavaks kopteri ripplastiga lennu (HHO) tellinud organisatsioonile.

▼B

J-ALAJAGU

KOPTERI KIIRABILENNUD

SPA.HEMS.100. Kopteri kiirabilennud (HEMS)

a) Kopteri kiirabilennud (HEMS) on lubatud üksnes juhul, kui käitajal on selleks pädeva asutuse luba.

b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab käitaja:

1) tegutsema ärilise lennutranspordi (CAT) alal ning omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaati (CAT AOC);

2) tõendama pädevale asutusele vastavust käesoleva alajao kohaldatavatele nõuetele.

▼M27

SPA.HEMS.105. Kopteri inimvälislastiga kiirabilennud (HEMS HEC)

a) Kopteri inimvälislastiga kiirabilende võib teha ühega järgmistest:

1) kopteri ripplastiseade I alajaos (Ripplasti vedu kopteril) sätestatud tingimustel;

2) lastirihmad alapunktis b ettenähtud tingimustel.

b) Kopteri inimvälislastiga kiirabilendude puhul, mille puhul kasutatakse lastirihmu, teeb lennuettevõtja järgmist:

1) täidab VIII lisa punkti SPO.SPEC.HEC.105 nõudeid;

2) kasutab heakskiidetud topeltlastikonksu või lastikonksusüsteemi, mis on heaks kiidetud asjakohase lennukõlblikkusstandardi alusel;

3) piirdub käitamisel lennu tehnilise etapiga vigastatud, haigete või ohustatud isikute päästmiseks või missiooni jaoks vajalike isikute vedamiseks;

4) tagab, et lastirihmu kasutavad tehnilised töötajad oleksid piisavalt varustatud, koolitatud, kontrollitud ja instrueeritud;

5) töötab punktis SPA.HEMS.140 osutatud riskihindamise alusel välja konkreetse standardse käitamisprotseduuri kopteri inimvälislastiga kiirabilendude käitamiseks;

6) tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed, kes osalevad kopteri inimvälislastiga kiirabilendudel, on kogenud, läbinud kopteri inimvälislastiga kiirabilende käsitleva koolituse ja kontrolli ning et neil on sellise tegevusega seotud hiljutised kogemused.

▼B

SPA.HEMS.110. Nõuded varustusele kopteri kiirabilendudel (HEMS)

Kopterile mis tahes meditsiinilise erivarustuse paigaldamine ja selle hilisem muutmine ning vajaduse korral käitamine peab olema sertifitseeritud vastavalt ►M4 määrusele (EL) nr 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115. Raadioside

Lisaks punkti CAT.IDE.H nõuetele peavad kiirabilende sooritavatel kopteritel olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad pidada kahesuunalist sidet kopteri kiirabilennu (HEMS) tellinud organisatsiooniga ning võimaluse korral sidepidamist maapealsete hädaabiteenistuste töötajatega.

▼M27

SPA.HEMS.120. Kopterite kiirabilendude käitamismiinimumid

a) Visuaallennureeglite järgi toimuvad kopteri kiirabilennud peavad vastama kopteri kiirabilennu lähetamis- ja marsruutlennufaasis kehtivatele kiirabilennuspetsiifilistele ilmastikumiinimumidele.

b) Kui marsruudil halvenevad ilmastikutingimused pilvede alumise piiri kõrguse või nähtavuse miinimumidest allapoole, tuleb vaid visuaallennureeglite (VMC) järgi lendamiseks sertifitseeritud kopteritel lennust loobuda või baasi tagasi pöörduda. Sellised kopterid, mis on varustatud ja sertifitseeritud lendamiseks instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, võivad lennust loobuda, baasi tagasi pöörduda või minna lennu kõigis aspektides üle instrumentaallennureeglitele (IFR), kui meeskond on selleks sobiva kvalifikatsiooniga.

c) Visuaallennureeglite käitamismiinimumid määratakse kindlaks kohaldatavate õhuruuminõuetega, välja arvatud järgmistel juhtudel, kui võib kasutada madalamat kõrgust, nähtavust ja vertikaalset kaugust takistustest:

1) mitmepiloodilennud;

2) ühepiloodilennud näoga sõidusuunas oleval esiistmel istuva tehnilise meeskonnaliikmega, kes on sobiva kvalifikatsiooniga ja kelle ülesanne on lisariski vähendamine.

▼B

SPA.HEMS.125. Suutlikkusnõuded kopteri kiirabilendudel (HEMS)

a) 3. suutlikkusklassi lende ei sooritata maandumiseks sobimatu ala kohal.

b) Start ja maandumine

1) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud ning maandumiseks sobimatul alal kiirabikopterite baasina kasutataval haigla lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), tuleb sooritada 1. suutlikkusklassis.

2) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad tihedalt asustatud ning maandumiseks sobimatul alal haigla lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida ei kasutata kiirabikopterite baasina, tuleb sooritada 1. suutlikkusklassis, välja arvatud juhul, kui käitajal on punkti CAT.POL.H.225 kohane luba.

3) Kopterilennud, mis algavad või lõppevad maandumiseks sobimatul alal asuvas kopterite kiirabitööde kohas, tuleb sooritada 2. suutlikkusklassis ning need on vabastatud punki CAT.POL.H.305 alapunkti a kohase loa nõudest, tingimusel et tõendatakse vastavust punkti CAT.POL.H.305 alapunkti b alapunktide 2 ja 3 nõuetele.

4) Kopterite kiirabitööde koht peab olema piisava suurusega, et tagada nõuetekohane takistustevaba ala. Öistel lendudel peab asjaomane koht olema valgustatud, et koht ja takistused oleksid nähtavad.

SPA.HEMS.130. Nõuded meeskonnale

a) *Valik*. Käitaja kehtestab kriteeriumid meeskonnaliikmete valimiseks kopteri kiirabilendudele (HEMS), võttes arvesse nende varasemat kogemust.

b) *Kogemused*. Kopteri kiirabilende (HEMS) sooritava kapteni kogemuste miinimumtase ei tohi olla väiksem kui:

1) kas:

i) 1 000 tundi õhusõiduki kaptenina, sealhulgas 500 tundi kopteri kaptenina, või

▼B

ii) 1 000 tundi teise piloodina kopteri kiirabilendudel (HEMS), sealhulgas 500 tundi kaptenistažöörina ja 100 tundi kaptenina;

2) 500 tundi lennukogemust kopteritega kavandatava lennutegevusega sarnastes käitamistingimustes ning

3) öiste lendude pilootidel 20 tundi kaptenina öistel lendudel visuaallennuilma (VMC) tingimustes.

c) *Käitamiskoolitus*. Peab olema edukalt läbitud käitamiskoolitus vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sisalduvatele kopteri kiirabilendude (HEMS) protseduuridele.

d) *Hiljutine kogemus.* Kõik kopteri kiirabilendude (HEMS) piloodid peavad olema eelnenud kuue kuu jooksul lennanud kopteriga või lennutreeningseadmel (FSTD) vähemalt 30 minutit üksnes mõõteriistade järgi.

e) *Meeskonna koosseis*

1) *Päevastel lendudel.* Miinimumsuurusega meeskond koosneb ühest piloodist ja ühest kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikmest.

i) Meeskonda võib vähendada vaid ühe piloodini, kui:

A) kopteri kiirabitööde kohas peab kapten meditsiinivahendeid juurde tooma. Sel juhul võib kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikme jätta haigeid või vigastatuid abistama, kuni kapten sooritab asjaomase lennu;

B) pärast kopteri kiirabitööde kohta jõudmist ei võimalda kanderaami paigutus kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikmel esiistmele istuda või

C) arstiabi osutav kopteri reisija vajab lennu ajal kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liikme abi.

ii) Alapunktis i kirjeldatud juhtudel kasutatakse asjaomases õhuruumis kohaldatavates nõuetes kindlaks määratud käitamismiinimume; Alapunkti SPA.HEMS.120 tabelis 1 sätestatud kopteri kiirabilendude (HEMS) käitamismiinimume ei kasutata.

iii) Kapten võib maanduda kopteri kiirabitööde kohas ilma teda esiistmel abistava tehnilise meeskonna liikmeta üksnes alapunkti i alapunktis A kirjeldatud juhul.

2) *Öised lennud.* Öistel lendudel peab miinimumsuurusega meeskonnas olema:

i) kaks pilooti või

ii) üks piloot ja üks kopteri kiirabilendude (HEMS) tehnilise meeskonna liige, kui lend toimub käitaja lennutegevuskäsiraamatus määratud konkreetses geograafilises piirkonnas, võttes arvesse:

A) maapinna piisavat nähtavust;

▼B

B) lennujälgimissüsteemi kogu kopteri kiirabilennu (HEMS) ajal;

C) ilmateate usaldusväärsust;

D) kopteri kiirabilendude (HEMS) minimaalvarustuse loetelu;

E) meeskonna järjepidevuse põhimõtet;

F) meeskonna miinimumkvalifikatsiooni, algkoolitust ja jätkuõpet;

G) käitamisprotseduure, sealhulgas meeskonna koostööd;

H) meteomiinimume ning

I) muid kohalikest eritingimustest tulenevaid kaalutlusi.

f) *Meeskonna koolitus ja kontroll*

1) Koolitus ja kontroll viiakse läbi vastavalt pädeva asutuse kinnitatud üksikasjalikule õppekavale, mis kantakse lennutegevuskäsiraamatusse.

2) Meeskonnaliikmed

i) Meeskonna koolitusprogrammid peavad: täiendama teadmisi kopteri kiirabilendude (HEMS) töökeskkonna ja seadmete kohta; parandama meeskonna koostööd ja hõlmama meetmeid, millega minimeeritakse halvast nähtavusest marsruudil, kopteri kiirabitööde koha valikust ning lähenemis- ja väljalennuprofiilidest tulenevaid riske.

ii) Alapunkti f alapunkti 2 alapunktis i osutatud meetmeid hinnatakse:

A) päevaste lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma (VMC) tingimustes või öiste lennuoskuste tasemekontrollidega visuaallennuilma (VMC) tingimustes, kui käitaja sooritab öiseid kopteri kiirabilende (HEMS), ning

B) liinilennukontrollidega.

▼M30

g) *60-aastased või vanemad lennumeeskonna liikmed, kes teevad ühepiloodikopteri kiirabilende vastavalt määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) punkti FCL.065 alapunktile a*

1) 60-aastaste või vanemate lennumeeskonna liikmete puhul, kes teevad ühepiloodikopteri kiirabilende vastavalt määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) punkti FCL.065 alapunktile a, võtab käitaja punkti ORO.GEN.200 kohaselt tehtud riskihindamise käigus arvesse suurenenud töövõimetusriski, mis on seotud tööülesannete mõjuga südame- ja ajuveresoonkonnale.

2) Alapunktis 1 osutatud lennumeeskonna liikmeid koolitavad ja kontrollivad töötajad, kes on läbinud asjakohase koolituse, et aidata neil märgata kognitiivse seisundi kerget halvenemist ja vajaduse korral taotleda asjaomaste meeskonnaliikmete lennundusmeditsiinilist hindamist.

▼B

SPA.HEMS.135. Arstiabi osutavate kopteri reisijate ja muu personali instrueerimine kopteri kiirabilendudel (HEMS)

a) *Arstiabi osutav kopteri reisija.* Enne kopteri kiirabilendu (HEMS) tuleb arstiabi osutavaid kopteri reisijaid instrueerida, et nad oleksid teadlikud kopteri kiirabilendude (HEMS) töökeskkonnast ja varustusest, oskaksid kasutada pardal olevaid meditsiini- ja avariiseadmeid ning võiksid osaleda tava- ja hädaolukorra sisenemis- ja väljumisprotseduurides.

b) *Maapealsete hädaabiteenistuste töötajad.* Käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed tagamaks, et maapealsete hädaabiteenistuste töötajad tunneksid kopteri kiirabilendude (HEMS) töökeskkonda ja varustust ning oleksid teadlikud kopteri kiirabitööde kohas maapealse tegevusega seotud riskidest.

c) *Patsient.* Olenemata punkti CAT.OP.MPA.170 nõudest instrueeritakse patsienti üksnes juhul, kui see on tema terviseseisundit arvestades otstarbekas.

▼M27

SPA.HEMS.140. Teave, protseduurid ja dokumenteerimine

a) Lennuettevõtja hindab, maandab ja minimeerib kopteri kiirabilennu keskkonnaga seotud riske oma riskianalüüsi ja -juhtimisprotsessi raames. Lennuettevõtja kirjeldab leevendavaid meetmeid, sealhulgas lennuprotseduure lennutegevuskäsiraamatus.

b) Lennuettevõtja tagab, et kopteri kiirabilennu kapten hindab konkreetse kopteri kiirabilennuga seotud riske.

c) Olenemata IV lisa punktist CAT.OP.MPA.175 ei ole lennuettevõtjal vaja operatsioonilist lennuplaani täita juhul, kui kopteri kiirabilend hõlmab lendu eelseireta kopteri kiirabitööde kohta või sealt välja.

d) Lennutegevuskäsiraamatu asjaomased väljavõtted tehakse kättesaadavaks organisatsioonile, millele lennuettevõtja kopteri kiirabilende osutab.

▼B

SPA.HEMS.145. Kiirabikopterite baasi sisseseade

a) Kui meeskonnaliikmetelt nõutakse valvesolekut vähem kui 45-minutilise reageerimisajaga, tuleb kõikide kiirabikopteri baaside lähedal tagada selleks otstarbeks sobiv majutus.

b) Igas kiirabikopterite baasis peab pilootidel olema võimalus hankida hetke ilmaandmeid ja ilmaprognoose ning suhelda nõuetekohasel viisil asjaomase lennuliiklusteenuste (ATS) üksusega. Tuleb võimaldada nõuetekohased vahendid kõikide tööde planeerimiseks.

▼M20

SPA.HEMS.150. Kütuse-/energiavaru – leebemad nõuded

Alternatiivina punkti CAT.OP.MPA.191 alapunktidele b, c ja d tuleb kopteri kiirabilennu (HEMS) käitamisel visuaallennureeglite (VFR) järgi kohalikus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas kütuse-/energiapoliitikaga tagada, et lennu lõppedes ei ole lõplik kütuse-/energiavaru väiksem kogusest, mis on vajalik:

a) 30-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel või

b) 20-minutiliseks lennuks maksimaalse lennukauguse kiirusel päevasel ajal, kui lend toimub piirkonnas, kus on pidevalt olemas sobivad maandumiskohad.

▼M27

SPA.HEMS.151 Õhusõiduki jälgimise süsteem

Lennuettevõtja kehtestab kogu kopteri kiirabilennu vältel jälgitava kopteri kiirabilennu õhusõidukite jälgimise süsteemi ja haldab seda.

▼M20

SPA.HEMS.155. Tankimine reisijate pardalviibimise ajal

Tankimine peatatud või pöörlevate rootoritega peab toimuma vastavalt punktile CAT.OP.MPA.200 „Õhusõiduki tankimise või kütusest tühjendamise eriprotseduurid.”

▼M9

K-ALAJAGU

KOPTERI AVAMERELENNUD

SPA.HOFO.100. Kopteri avamerelennud (HOFO)

Käesoleva alajao nõudeid kohaldatakse järgmiste käitajate suhtes:

a) ärilise lennutranspordiga tegelev käitaja, kellel on kehtiv lennuettevõtja sertifikaat kooskõlas ORO-osaga;

b) erilendudega tegelev käitaja, kes on deklareerinud oma tegevuse kooskõlas ORO-osaga, või

c) mitteärilise lennutranspordiga tegelev käitaja, kes on deklareerinud oma tegevuse kooskõlas ORO-osaga.

SPA.HOFO.105. Kopteri avamerelendude luba

a) Enne käesoleva alajao kohase lennutegevuse alustamist peab käitaja saama selleks eriloa pädevalt asutuselt.

b) Sellise loa saamiseks peab käitaja esitama pädevale asutusele taotluse punktis SPA.GEN.105 osutatud korras ning tõendama käesoleva alajao nõuete täitmist.

c) Kui lendu ei alustata alapunkti a alusel loa väljastanud liikmesriigist, vaid mõnest teises liikmesriigist, teavitab käitaja kavandatavast lennust eelnevalt mõlema liikmesriigi pädevat asutust.

SPA.HOFO.110. Käitamisprotseduurid

a) Käitaja peab maandama ja minimeerima kopteri avamerelendudega seotud riske ja ohte oma ohutusjuhtimisprotsessi raames. Käitaja esitab lennutegevuskäsiraamatus järgmise teabe:

   1) meeskondade valik, koosseis ja koolitus;

   2) meeskonnaliikmete ja muude asjaomaste töötajate tööülesanded ja kohustused;

   3) nõutav varustus ja väljalennukriteeriumid ning

   4) käitamisprotseduurid ja -miinimumid, millega tagatakse tava- ja eeldatavate erakorraliste toimingute kirjeldamine ja riskide nõuetekohane maandamine.

b) Käitaja peab tagama, et:

   1) enne iga lendu koostatakse operatsiooniline lennuplaan;

   2) reisijatele antav ohutusteave sisaldab muu hulgas ka mis tahes konkreetset teavet avamerelendude kohta ning et reisijad saavad asjaomase teabe enne pardaleminekut;

   3) kõik lennumeeskonna liikmed kannavad heakskiidetud kaitseülikonda, kui:

      i) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C, või

▼M9

ii) eeldatav päästeaeg ületab eeldatava eluspüsimisaja või

iii) lend on kavandatud öisele ajale ja maandumiseks sobimatu ala kohal;

4) järgitakse asjaomase lennuliiklusteenistuse (ATS) koostatud avamere-marsruudi struktuuri, kui see on olemas;

5) piloodid kasutavad lennu jooksul optimaalselt õhusõiduki automaatjuhtimissüsteeme (AFCS);

6) kehtestatakse konkreetsed avamerelennu lähenemisprofiilid, sealhulgas stabiilse lähenemise parameetrid ja parandusmeetmed juhuks, kui lähenemisprotseduur muutub ebastabiilseks;

7) mitmepiloodilendude jaoks on kehtestatud protseduurid, mille kohaselt üks lennumeeskonna liige jälgib avamerelennu ajal lennumõõteriistu, eelkõige lähenemisel või väljalennul, tagades ohutul lennutrajektooril püsimise;

8) lennumeeskond võtab viivitamata asjakohaseid meetmeid kõrgusega seotud häire korral;

9) kehtestatud on protseduurid, millega nõutakse, et veekogu kohal saabumisel või väljumisel peavad olema kasutamiseks valmis (kui see on ohutu) hädaolukorras ette nähtud ujuvvahendid; ja

10) lendude sooritamisel järgitakse kõiki piiranguid, mida pädev asutus või asjaomase õhuruumi eest vastutav asutus on marsruutidele või käitamispiirkondadele kehtestanud.

SPA.HOFO.115. Avamerel asuvate kohtade kasutamine

Käitaja kasutab ainult selliseid avamerel asuvaid kohti, mis sobivad kopteri suuruse ja massiga ning asjaomase lennu tingimustega.

SPA.HOFO.120. Lennuväljade ja käitamiskohtade valimine

▼M21

a) *Maismaal asuv sihtlennuvälja varulennuväli.* Olenemata punktidest CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 ja SPO.OP.151 ei pea õhusõiduki kapten avamerel asuvast kohast maismaal asuvale lennuväljale suunduvate lendude korral määrama operatsioonilises lennuplaanis sihtlennuvälja varulennuvälja, tingimusel et avamerelt ohutu tagasipöördumise tagamiseks on piisav käitamisalane varu.

▼M9

b) *Avamerel asuv siht-kopteriteki varu-kopteritekk.* Käitaja võib valida avamerel asuva siht-kopteriteki varu-kopteriteki, kui täidetud on kõik alljärgnevalt sätestatud kriteeriumid.

1) Avamerel asuvat siht-kopteriteki varu-kopteritekki kasutatakse üksnes pärast tagasipöördumispunkti (PNR) läbimist ja juhul, kui maismaal asuv sihtlennuvälja varulennuväli ei ole geograafiliselt ligipääsetav. Enne tagasipöördumispunkti läbimist kasutatakse maismaal asuvat sihtlennuvälja varulennuvälja.

▼M9

2) Avamerel asuva siht-kopteriteki varu-kopteritekil peab olema võimalik maanduda ühe mittetöötava mootoriga (OEI).

3) Võimaluste piires tagatakse kopteriteki kasutusvalmidus enne tagasipöördumispunkti. Konkreetsete kopteritekkide või muude kohtade mõõtmed, konfiguratsioon ja takistustevaba ala peavad võimaldama nende kasutamist varu-kopteritekina kõikide kopteritüüpide jaoks, mida kasutada kavatsetakse.

4) Määratakse kindlaks ilmastikumiinimumid, võttes arvesse meteoroloogiateabe täpsust ja usaldusväärsust.

5) Minimaalvarustuse loetelu (MEL) peab sisaldama erisätteid konkreetse käitamisliigi kohta.

6) Avamerel asuva siht-kopteriteki varu-kopteriteki võib valida üksnes juhul, kui käitaja on kehtestanud vastava protseduuri lennutegevuskäsiraamatus.

▼M21

SPA.HOFO.125. Merel toimuva standardlähenemise protseduur (OSAP)

a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et merel toimuva standardlähenemise protseduure järgitakse ainult juhul, kui:

1) kopter suudab edastada takistuste vältimiseks vajalikku navigatsiooni ja reaalaja teavet keskkonnas olevate takistuste kohta ning

2) kas:

i) minimaalne laskumiskõrgus (MDH) määratakse kindlaks raadiokõrgusmõõturi või samaväärse jõudlusega seadme abil või

ii) kohaldatakse minimaalset laskumiskõrgust (MDA) ja sellel on piisav varu.

b) Kui käitaja järgib merel toimuva standardlähenemise protseduure (OSAP) platvormide või transiitsõidul laevade puhul, tuleb lend sooritada mitmepiloodilennuna.

c) Kõigis sihtkohtades, kus merel toimuva standardlähenemise protseduuri (OSAP) kavandatakse, peab otsusekaugus võimaldama katkestatud lähenemise puhul piisaval kõrgusel takistustest ülelendu.

d) Lähenemist jätkatakse otsusekaugusest lähemale või kopteri minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale üksnes juhul, kui on olemas visuaalne side sihtkohaga.

e) Ühe piloodiga lendudel lisatakse kopteri minimaalsele laskumiskõrgusele (MDA/H) ja otsusekaugusele asjakohased muudud.

f) Kui merel toimuv standardlähenemise protseduur (OSAP) viiakse läbi avamerel asuval mitteliikuval tekil (st paikne rajatis või ankurdatud laev), mille GNSS-asukohta on võimalik usaldusväärselt kindlaks teha navigatsioonisüsteemi abil, kasutatakse merel toimuval standardlähenemise protseduuri ohutuse suurendamiseks GNSSi / piirkondliku navigatsiooni süsteemi.

g) Käitaja lisab merel toimuva standardlähenemise protseduurid (OSAP) oma algkoolituse ja jätkuõppe ning kontrolli programmidesse.

▼M9

SPA.HOFO.130. Ilmastikutingimused

Olenemata punktidest CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 ja SPO.OP.170 võib G-klassi õhuruumis paiknevate avamerel asuvate kohtade vahelistel lendudel, kus vee kohal lennatav sektor on alla 10 meremiili, visuaallennureeglite (VFR) järgi lennata juhul, kui on täidetud või ületatud alljärgnevad miinimumid.

Miinimumid avamerel asuvate kohtade vahelistel lendudel G-klassi õhuruumis

	Päeval		Öösel	
	Kõrgus (*)	Nähtavus	Kõrgus (*)	Nähtavus
Ühe piloodiga	300 jalga	3 km	500 jalga	5 km
Kahe piloodiga	300 jalga	2 km (**)	500 jalga	5 km (***)

(*) Pilvede alumise piiri kõrgus peab võimaldama lendu ettenähtud kõrgusel pilvede all ja väljaspool pilvi.
(**) Nähtavuse nõuet võib kopterilennul vähendada kuni 800 meetrini, kui sihtkoht või mõni vahepealne rajatis on püsivalt nähtav.
(***) Nähtavuse nõuet võib kopterilennul vähendada kuni 1 500 meetrini, kui sihtkoht või mõni vahepealne rajatis on püsivalt nähtav.

SPA.HOFO.135. Avamerel asuvatesse kohtadesse suunduvate lendude tuulepiirangud

Kopterilennud avamerel asuvatesse kohtadesse on lubatud üksnes juhul, kui tuulekiirus kopteritekil on teadete kohaselt alla 60 sõlme, sealhulgas tuulepuhangute korral.

SPA.HOFO.140. Avamerel asuvate kohtade suutlikkusnõuded

Avamerel asuvatest kohtadest startivaid ja avamerel asuvates kohtades maanduvaid koptereid käitatakse kooskõlas asjaomases lisas sätestatud suutlikkusnõuetega vastavalt konkreetsele lennutegevuse liigile.

▼C3

SPA.HOFO.145. Lennuandmete seire (FDM) programm

a) Kui käitaja teeb ärilise lennutranspordi lende lennuandmete pardasalvestiga [Termin on muutunud. Vana termin on „pardaregistraator”] varustatud kopteriga, kehtestab ta 1. jaanuariks 2019 osana oma integreeritud juhtimissüsteemist lennuandmete seire (FDM) programmi ja haldab seda.

b) Lennuandmete seire programm ei ole karistava eesmärgiga ning peab hõlmama piisavaid vahendeid andmeallika(te) kaitsmiseks.

▼M9

SPA.HOFO.150. Õhusõiduki jälgimise süsteem

Käitaja peab maandumiseks sobimatu ala kohal toimuvate avamerelendude jaoks kehtestama õhusõiduki jälgimise süsteemi, mis võimaldab jälgida kopterit väljumisest lõppsihtkohta saabumiseni, ja seda haldama.

SPA.HOFO.155. Kopteri vibratsiooni seire (VHM) süsteem

a) 1. jaanuariks 2019 peavad järgmised maandumiseks sobimatu ala kohal ärilise lennutranspordi lende tegevad kopterid olema varustatud vibratsiooni seire (VHM) süsteemiga, mis võimaldab jälgida kriitiliste rootorite ja rootori ajamite seisukorda:

1) keerukad mootorkopterid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2016;

▼M9

2) kõik kopterid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 1. jaanuari 2017;

3) kõik kopterid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2018.

b) Käitajal peab olema süsteem:

1) andmete, sealhulgas süsteemide genereeritud häirete andmete kogumiseks;

2) kopteri osade töökorras oleku analüüsimiseks ja kindlakstegemiseks ning

3) kindlakstehtud algastme riketega tegelemiseks.

SPA.HOFO.160. Nõuded varustusele

a) Käitaja peab täitma järgmisi varustuse suhtes kohaldatavaid nõudeid.

1) Reisijate teavitamise valjuhääldisüsteem keerukates mootorkopterites, mida kasutatakse ärilise ja mitteärilise lennutranspordi lendudel:

i) valjuhääldisüsteemiga peavad olema varustatud kopterid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa;

ii) valjuhääldisüsteemiga ei pea olema varustatud kopterid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, kui käitaja suudab tõendada, et lennu ajal on piloodi kõne kõikidel reisijaistmetel arusaadav.

2) *Raadioaltimeeter*

Kopteritel peab olema raadioaltimeeter, mis suudab hoiatada eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel helisignaaliga ning piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel visuaalse signaaliga.

b) *Varuväljapääsud*

Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud, ning uksed, aknad ja muud avad, mis on ette nähtud avariiväljapääsuna kasutamiseks, ning nende avamisvahendid peavad olema selgelt märgistatud, et juhendada neid kasutavaid pardalviibijaid nii päevasel kui ka öisel ajal. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on ümber vajunud või salong on vee all.

c) *Kopteri reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (HTAWS)*

Ärilise lennutranspordi lendudel kasutatavad kopterid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 3 175 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2018, peavad olema varustatud aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuetele vastava kopterite reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteemiga (HTAWS).

SPA.HOFO.165. Lisaprotseduurid ja -varustus maandumiseks sobimatu ala kohal toimuvatel lendudel

a) *Päästevestid*

Kõik pardalviibijad peavad kogu lennu jooksul kandma heakskiidetud päästeveste, välja arvatud juhul, kui kasutatakse kombineeritud kaitseülikondi, millel on nii kaitseülikonna kui ka päästevesti omadused.

▼M9

b) *Kaitseülikonnad*

Kõik pardalviibijad peavad kandma heakskiidetud kaitseülikonda, kui:

1) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C, või

2) eeldatav päästeaeg ületab eeldatava eluspüsimisaja või

3) lend on kavandatud öisele ajale.

c) *Hädaolukorras kasutatav hingamisaparaat*

Kõikidele pardalviibijatele peavad olema tagatud hädaolukorras kasutatavad hingamisaparaadid ning pardalviibijaid tuleb teavitada, kuidas kõnealuseid aparaate kasutada.

d) *Päästeparved*

1) Kõik pardal olevad päästeparved paigaldatakse nii, et need oleksid kasutatavad samades mereilmastikutingimustes, kus sertifitseerimise raames hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid.

2) Kõik pardal olevad päästeparved paigaldatakse hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil.

3) Paigaldatud päästeparvede arv peab olema järgmine:

i) kui kopteri pardal on alla 12 inimese, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne või

ii) kui kopteri pardal on üle 11 inimese, vähemalt kaks päästeparve, mis kokku on piisavalt suured, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid, ja piisavalt suure koormusvaruga, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ka ühe päästeparve kaotuse korral;

4) Igal päästeparvel peab olema vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja

5) igal päästeparvel peavad olema päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

e) *Salongi avariivalgustus*

Kopteril peab olema evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust.

f) *Automaatselt käivituv avariimajakas (ELT(AD))*

Kopter peab olema varustatud automaatselt käivituva avariimajakaga (ELT(AD)), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

g) *Eemaldamatute uste fikseerimine*

Kõik vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud uksed peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmastikutingimustes.

▼M9

h) *Avariiväljapääsud ja evakueerimisluugid*

Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud, ning kõik uksed, aknad ja muud avad, mis sobivad veealuse väljapääsuna kasutamiseks, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega.

i) Olenemata eespool esitatud alapunktidest a, b ja c võib käitaja riskianalüüsist lähtudes lubada olukorda, kus teatavad avamerel asuvas kohas tervisekahjustuse saanud reisijad ei kanna päästevesti, kaitseülikonda või hädaolukorras kasutatavat hingamisaparaati, või kannavad ainult osa sellest, kui tegemist on tagasilennuga või ühest avamerel asuvast kohast teise suunduva lennuga.

SPA.HOFO.170. Nõuded meeskonnale

a) Käitaja peab kehtestama:

1) kriteeriumid lennumeeskonna liikmete valimiseks, võttes arvesse nende varasemat kogemust;

2) avamerelende teha kavatsevate õhusõidukikaptenite kogemuste miinimumtaseme ja

3) lennumeeskonna koolitus- ja kontrolliprogrammi, mille iga liige peab edukalt läbima. Selline programm peab olema kohandatud avamerelendude jaoks ning hõlmama tavaolukorra, ebatavalise ja hädaolukorra protseduure, meeskonnatöö korraldamist ning sukeldumis- ja ellujäämiskoolitust.

b) *Hiljutise lennukogemuse nõuded*

Kopteripiloot veab reisijaid ainult järgmistel juhtudel:

1) avamere kohal õhusõiduki kaptenina või teise piloodina üksnes juhul, kui ta on eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud vähemalt kolm starti, väljumist, lähenemist ja maandumist avamerel asuvas kohas sama tüüpi kopteriga või sellele kopteritüübile vastaval lennu täisimitaatoril (FFS); või

2) avamere kohal öölende tegeva õhusõiduki kaptenina või teise piloodina üksnes juhul, kui ta on eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud vähemalt kolm öist starti, väljumist, lähenemist ja maandumist avamerel asuvas kohas sama tüüpi kopteriga või sellele kopteritüübile vastaval lennu täisimitaatoril (FFS).

Need kolm starti ja maandumist peavad olema tehtud mitme- või ühepiloodilendudel, olenevalt kavandatud lennust.

c) Ärilise lennutranspordi erinõuded

1) Alapunkti b alapunktides 1 ja 2 nimetatud 90-päevast perioodi võib pikendada 120 päevale, kui piloot teeb liinilende tüübipädevusinstruktori või eksamineerija järelevalve all.

2) Kui piloot ei vasta alapunkti 1 nõuetele, peab ta enne oma muude õiguste kasutamist sooritama vähemalt alapunkti b alapunktides 1 ja 2 kirjeldatud nõuete kohase õppelennu kopteril või sellele kopteritüübile vastaval lennu täisimitaatoril (FFS).

▼M10

L-ALAJAGU

ÜHE TURBIINMOOTORIGA LENNUKITE KÄITAMINE ÖÖSEL VÕI INSTRUMENTAALLENNUILMA TINGIMUSTES (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Lennud öösel või instrumentaallennuilma tingimustes

Ärilise lennutranspordi lendude puhul võib ühe turbiinmootoriga lennukeid öösel või instrumentaallennuilma tingimustes käitada ainult juhul, kui pädev asutus on andud sellekohase loa.

SPA.SET-IMC.105 Luba ühe turbiinmootoriga lennukite käitamiseks öösel või instrumentaallennuilma tingimustes

Selleks et saada pädevalt asutuselt luba ühe turbiinmootoriga lennukite käitamiseks öösel või instrumentaallennuilma tingimustes, peab käitaja tõendama kõikide järgmiste tingimuste täitmist:

a) konkreetse plaaneri-mootori kombinatsiooni puhul on vastavalt üleilmse õhusõidukipargi kogemustele tagatud asjaomase turbiinmootori nõuetekohane töökindlus;

▼M16

b) on kehtestatud konkreetne hooldusjuhend ning protseduurid, millega tagatakse lennuki ja selle jõuallika jätkuva lennukõlblikkuse ja töökindluse soovitud tase, ning need on lisatud asjaomase käitaja õhusõidukihooldusprogrammile kooskõlas määrusega (EL) nr 1321/2014 ja hõlmavad kõike järgmist:

1) mootori parameetrite jälgimise programm, välja arvatud selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrit 2004 ja millele on paigaldatud mootori töösuundumuste jälgimise automaatsüsteem;

2) jõuallika ja sellega seotud süsteemide töökindluse kava;

▼M10

c) on kindlaks määratud lennumeeskonna koosseis ning kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm lennumeeskonna liikmetele, kes tegelevad lendude käitamisega öösel või instrumentaallennuilma tingimustes;

d) on kehtestatud käitamisprotseduurid, milles on üksikasjalikult täpsustatud kogu järgmine teave:

1) pardaseadmed, sealhulgas nende käitamise piirangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

2) lendude planeerimine;

3) tavaolukorra protseduurid;

4) hädaolukorra protseduurid, sealhulgas jõuallika rikke korral kohaldatavad protseduurid ning protseduurid hädamaandumiseks kõikides ilmastikutingimustes;

5) seire ja intsidentidest teatamine;

e) on tehtud ohutushindamine ja kindlaks on määratud nõuetekohane riskiperiood, kui käitaja otsustab seda kohaldada.

SPA.SET-IMC.110 Selliste ühe turbiinmootoriga lennukite seadmetele esitatavad nõuded, mida käitatakse öösel või instrumentaallennuilma tingimustes

Ühe turbiinmootoriga lennukitel, mida käitatakse öösel või instrumentaallennuilma tingimustes, peavad olema järgmised seadmed:

a) kaks eraldi elektrigeneraatorit, millest kumbki suudab elektriga varustada kõiki olulisi lennumõõteriistu, navigatsioonisüsteeme ja lennukisüsteeme, mida on vaja lennu jätkamiseks sihtlennuväljale või varulennuväljale;

▼M10

b) kaks sõltumatu toitega aviohorisonti,

c) reisijateveo puhul õlarihm või diagonaalse õlarihmaga varustatud turvavöö kõikidel reisijaistmetel;

d) meteoradar;

e) hermetiseeritud lennukite puhul piisavalt lisahapnikku kõigile pardal viibijatele, mis võimaldaks pärast maksimaalsel sertifitseeritud lennukõrgusel tekkinud mootoririket maanduda optimaalsel planeerimiskiirusel ja parima planeerimiskonfiguratsiooniga, eeldusel et õhurõhk kabiinis ühtlustub välisrõhuga suurima kabiini lekkekiirusega, kuni saavutatakse kõrgus, mis on pidevalt alla 13 000 jala;

f) piirkondliku navigatsiooni süsteem, kuhu on võimalik sisestada maandumispaikade asukoht ja mis annab lennumeeskonnale horisontaalsuunaga seotud navigatsiooniteavet kõnealustesse maandumispaikadesse jõudmiseks;

g) raadiokõrgusmõõtja;

h) maandumistuli, mis suudab vähemalt 200 jala kauguselt valgustada maandumispunkti glissaadil mittetöötava mootoriga;

i) piisava mahu ja kestvusega avarii-elektrivarustussüsteem, mis kogu toite katkemise korral tagab energiavarustuse järgmiste lisakoormuste jaoks:

   1) oluliste lennumõõteriistade ja piirkondliku navigatsiooni seadmete toimimine maksimaalselt käitamiskõrguselt laskumise jooksul pärast mootoririket;

   2) piisav võimsus, et teha üks katse lennuki mootorit taaskäivitada;

   3) teliku ja tagatiibade väljalaskmine vajaduse korral;

   4) radar-kõrgusmõõturi kasutamine maandumiseelse lähenemise jooksul;

   5) maandumistuli;

   6) üks Pitot' toru soojendus;

   7) elektrilised vahendid, mis tagavad piloodile piisavalt hea nähtavuse maandumise ajal (kui need on olemas);

j) süütesüsteem, mis aktiveerub automaatselt või mida on võimalik stardi, maandumise ja lennu ajal käsitsi juhtida silmnähtavalt niisketes oludes;

k) vahend, mille abil on võimalik pidevalt jälgida jõuülekande määrdesüsteemi, et teha kindlaks selliste jäätmete olemasolu, mis võivad põhjustada jõuülekande komponendi vältimatu rikke, ning mille abil on võimalik saata piloodikabiini sellekohane hoiatus;

▼M20

l) mootori võimsuse juhtseade, mis on ette nähtud kasutamiseks hädaolukorras ja mis võimaldab mootoril kütuse/energia juhtseadme põhjendatult eeldatava rikke korral jätkuvalt töötada piisavas võimsuste vahemikus lennu ohutuks lõpetamiseks.

▼M14

M-ALAJAGU

ELEKTROONILINE LENNUDOKUMENTATSIOON (EFB)

SPA.EFB.100. Elektroonilise lennudokumentatsiooni kasutamine – loa taotlemine

▼M29

a) Lennukite või kopteritega tehtava ärilise lennutranspordi käitaja või uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendust vaid juhul, kui ta on selleks saanud pädeva asutuse loa.

▼M14

b) Pädevalt asutuselt B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse kasutamise loa taotlemiseks peab ettevõtja tõendama, et:

1) on teostatud rakendust hostiva elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme kasutamise ning elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse ja sellega seotud funktsioonide riskihindamine, mille raames selgitati välja seonduvad riskid ning tagati nende nõuetekohane juhtimine ja maandamine;

2) elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme ning elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse inimese ja masina vahelisi kasutajaliideseid on hinnatud inimteguri põhimõtete alusel;

3) ta on kehtestanud elektroonilise lennudokumentatsiooni haldamise süsteemi ning elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme ja elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse haldamise ning kasutamise menetlused ja koolitusnõuded ning need rakendanud; need menetlused hõlmavad järgmist:

i) elektroonilise lennudokumentatsiooni kasutamine;

ii) elektroonilise lennudokumentatsiooni muudatuste haldamine;

iii) elektroonilise lennudokumentatsiooni andmete haldamine;

iv) elektroonilise lennudokumentatsiooni hooldamine ning

v) elektroonilise lennudokumentatsiooni turvalisus;

4) elektroonilise lennudokumentatsiooni hostimisplatvorm sobib elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse kavandatud kasutusalaks.

Tõendamine põhineb elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendusel ja elektroonilise lennudokumentatsiooni hostimisplatvormil, millele rakendus on installeeritud.

▼M21

N-ALAJAGU

KOPTERITE PUNKTLÄHENEMISED JA -VÄLJUMISED VÄHENDATUD VFR-MIINIMUMIDEGA (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Kopterite punktlähenemised ja -väljumised vähendatud VFR-miinimumidega

▼M27

a) Lennuettevõtja kasutab vähendatud VFR-käitamismiinimume ainult juhul, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:

1) lennud ei toimu kopteri kiirabilennu loa raames;

2) käitaja on selleks saanud pädeva asutuse loa.

▼M21

b) Vähendatud VFR-käitamismiinimume kohaldatakse üksnes sellise kopterilennu suhtes, mis sisaldab instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt lennatavat segmenti, ja ainult ühel järgmistest juhtudest:

1) VFR-lennu segment algab vahetult pärast kopteri punktlähenemist, kavatsusega maanduda lähedal asuval kopteriväljakul või käitamiskohas;

2) VFR-lennu segment algab vahetult pärast kopteri punktlähenemist, kavatsusega vedada ripplasti kopteri inimvälislastiga lendude (HEC) või kopteri ripplastiga lendude (HHO) jaoks ette nähtud lähedalasuvas kohas;

3) VFR-lennu segment on väljalend, kavatsusega minna lähedal asuva algse väljumistähise juures üle IFR-lennule.

c) Käitaja peab kindlaks määrama käitamisprotseduurid, mida kohaldatakse vähendatud VFR-käitamismiinimumidega lendudel.

d) Käitaja tagab, et lennumeeskonna liikmetel on kogemused ja väljaõpe vähendatud VFR-käitamismiinimumide kohasteks toiminguteks.

▼M29

O-ALAJAGU

MEHITATUD VTOL-VÕIMEKUSEGA ÕHUSÕIDUKITE KIIRABILENNUD (VEMS)

SPA.VEMS.100. Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukite kiirabilennud (VEMS)

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võib mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukiga teha kiirabilende vaid juhul, kui ta on sellisteks lendudeks saanud pädeva asutuse loa.

b) Pädevalt asutuselt nimetatud loa saamiseks peab uuendusliku õhuliikluse käitaja:

1) omama III lisa (ORO-osa) kohast ärilise lennutranspordi lennuettevõtja sertifikaati (CAT AOC);

2) sooritama lende kooskõlas IX lisa (IAM-osa) asjakohaste nõuetega ja

3) tõendama pädevale asutusele vastavust käesolevas alajaos esitatud nõuetele.

c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab oma püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi jaoks sobivaid vertiporte ja haiglate käitamiskohti, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud loa kasutada avalikes huvides kasutatavat käitamiskohta haigla käitamiskohas.

d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võib VCA kiirabilendudeks või VCA kiirabilennu õppelendudeks kasutada sobivaid käitamiskohti, võttes arvesse järgmist:

1) stardi ja maandumise suhtes kohaldatavad õhusõiduki suutlikkusnõuded;

2) käitamiskoha omadused, sealhulgas mõõtmed, takistused ja pinna seisukord;

3) VTOL-võimekusega õhusõiduki ohutu kaugus maa peal olevatest inimestest ja

4) eraelu puutumatuse, andmekaitse, vastutuse, kindlustuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuded.

SPA.VEMS.110. Nõuded varustusele püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel

a) VTOL-võimekusega õhusõidukile mis tahes meditsiinilise erivarustuse paigaldamine ja selle hilisem muutmine ning vajaduse korral käitamine peab olema sertifitseeritud vastavalt määrusele (EL) nr 748/2012.

b) Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel marsruutidel või piirkondades, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi, peab püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduk olema varustatud vahenditega, mis võimaldavad näidata oma õhusõiduki asukohta ja takistusi liikuval kaardikuval. Kaart ja takistuste andmebaasid peavad olema ajakohastatud.

c) Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel peab VCA olema varustatud vahenditega, millega mõõdetakse ja kuvatakse piloodile asendit ja stabiliseeritud kurssi, või muude samaväärsete vahenditega, et vähendada piloodi orientatsioonikaotust vähendatud visuaalsete märkide korral.

d) Kõik VCAd, mida kasutatakse püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel, peavad olema varustatud vahenditega, millel on üldsaatega automaatse sõltuva seire saatmisvõimekus (ADS-B Out).

e) ►C4 Alapunktiga d ettenähtud ◄ mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud.

f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kogu asjakohane teave on dokumenteeritud minimaalvarustuse loetelus.

▼M29

SPA.VEMS.115. Raadioside

Lisaks mehitatud konfiguratsioonis VCA mõõteriistade ja seadmete suhtes kohaldatavatele nõuetele peavad VCA kiirabilendudel (VEMS) kasutataval VCA-l olema sideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet VCA kiirabilennu tellinud organisatsiooniga ja võimaluse korral sidepidamist maapealsete hädaabiteenistuste töötajatega käitamise kohas.

SPA.VEMS.120. Nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest

Miinimumnõuded VCA kiirabilennu (VEMS) väljumise ja marsruudietapi jaoks on samad punkti SERA.5001 kohaselt kehtestatutega. Kui marsruudietapi ajal muutuvad ilmastikutingimused kohaldatavatest miinimumnõuetest halvemaks:

a) peab VCA, mis on sertifitseeritud lendamiseks üksnes päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, maanduma võimalikult kiiresti või pöörduma tagasi püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi;

b) reserveeritud.

SPA.HEMS.125. Suutlikkusnõuded püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel

Kiirabilendudeks kasutatavaid VCAsid käitatakse vastavalt punktiga UAM.POL.VCA.100 kehtestatud kohaldatavatele suutlikkusnõuetele.

SPA.VEMS.130. Nõuded meeskonnale

a) *Valik*. Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab kriteeriumid lennumeeskonna liikmete valimiseks püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudeks, võttes arvesse nende varasemat kogemust.

b) *Käitamiskoolitus*. Meeskonnaliikmed peavad edukalt läbima käitamiskoolituse vastavalt tegevuskäsiraamatus sisalduvatele püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude protseduuridele.

c) Reserveeritud.

d) *Meeskonna koosseis*

1) *Lennud päevasel ajal*. Päevasel ajal visuaallennureeglite kohaselt toimuva püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu puhul peab meeskonna miinimumkoosseis väljumisel olema kaks pilooti või üks piloot ja üks püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige.

Pärast maandumist püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite kiirabitööde kohas võib järgmised lennud sooritada üks piloot, kui:

i) on vaja täiendavaid meditsiinitarbeid, tankida või akut laadida või asukohta muuta sel ajal, kui püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige osutab arstiabi maapinnal või

ii) püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõiduki tehnilise meeskonna liige osutab arstiabi patsiendile lennu ajal või muu sõidukiga transportimise ajal.

2) *Reserveeritud*.

3) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et meeskonna kontseptsioon jääb samaks kogu püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu vältel.

e) *Lennu- ja tehnilise meeskonna koolitus ja kontroll*

1) Koolitust ja kontrolli viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga töötajad vastavalt õppekavale, mis on lisatud tegevuskäsiraamatusse ja mille pädev asutus on heaks kiitnud.

▼M29

2) Meeskonnaliikmed

i) Kõik meeskonna koolitusprogrammi asjakohased elemendid peavad täiendama teadmisi VCA kiirabilendude töökeskkonna ja seadmete kohta, parandama meeskonna koostööd ja hõlmama meetmeid, millega minimeeritakse halvast nähtavusest marsruudil, VCA kiirabitööde koha valikust ning lähenemis- ja väljumisprofiilidest tulenevaid riske.

ii) Alapunktis i osutatud meetmeid hinnatakse mõlemal juhul:

A) lennuoskuse tasemekontrollidega visuaallennuilma tingimustes päevasel ajal;

B) liinilennukontrollidega.

iii) Alapunktis ii osutatud lennuoskuse tasemekontrolli ja liinilennukontrolli püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu komponentide kehtivusaeg on vastavalt 6 ja 12 kalendrikuud.

SPA.VEMS.135. Arstiabi osutavate reisijate ja muu personali instrueerimine

a) *Arstiabi osutavad reisijad*. Enne mis tahes püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendu või kiirabilendude seeriat tuleb arstiabi osutavaid reisijaid instrueerida, et nad tunneksid püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude töökeskkonda ja varustust, oskaksid kasutada pardal olevaid meditsiini- ja avariiseadmeid ning suudaksid osaleda tava- ja hädaolukorra sisenemis- ja väljumisprotseduurides.

b) *Maapealsete hädaabiteenistuste töötajad*. Maapealse hädaabiteenistuse töötajate töölevõtmisel võtab uuendusliku õhuliikluse käitaja kõik vajalikud meetmed tagamaks, et need töötajad tunnevad VCA kiirabilendude töökeskkonda ja varustust ning VCA kiirabitööde kohas maapealse tegevusega seonduvaid riske.

c) *Patsiendid*. Olenemata IX lisa (IAM-osa) punkti UAM.OP.MVCA.170 nõuetest instrueeritakse patsienti üksnes juhul, kui see on tema terviseseisundit arvestades otstarbekas.

SPA.VEMS.140. Teave, protseduurid ja dokumenteerimine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja hindab, maandab ja minimeerib püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendude keskkonnaga seotud riske oma riskianalüüsi ja -juhtimisprotsessi raames. Uuendusliku õhuliikluse käitaja kirjeldab tegevuskäsiraamatus riskide maandamise meetmeid, sealhulgas käitamisprotseduure.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et õhusõiduki kapten hindab konkreetse püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennuga seotud konkreetseid riske.

c) Tegevuskäsiraamatu asjakohased väljavõtted tehakse kättesaadavaks püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilennu tellinud organisatsioonile.

SPA.VEMS.145. Püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi sisseseade

a) Kui meeskonnaliikmetelt nõutakse valvesolekut vähem kui 45-minutilise reageerimisajaga, tuleb iga püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasi lähedal tagada selleks otstarbeks sobiv majutus.

b) Igas püststardi- ja -maandumise võimekusega kiirabiõhusõidukite baasis peab pilootidel olema võimalus hankida hetke ilmaandmeid ja ilmaprognoose ning suhelda nõuetekohasel viisil asjaomase lennuliiklusteenindusüksusega. Tuleb võimaldada nõuetekohased vahendid kõikide tööde planeerimiseks.

▼M29

SPA.VEMS.150. Tankimine / kütusepaakide tühjendamine / akude laadimine/vahetamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

Tankimist / kütusepaakide tühjendamist / akude laadimist/vahetamist sisse- või väljalülitatud tõste- ja tõukejõuseadme korral tohib teha üksnes punkti UAM.OP.MVCA.200 või UAM.OP.MVCA.205 (vajaduse korral) nõuete kohaselt.

SPA.VEMS.155. Õhusõidukite jälgimise süsteem

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab õhusõiduki seiresüsteemi püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite kiirabilendude kogu kestuse jaoks ja haldab seda seiresüsteemi.

▼M1

VI LISA

KEERUKATE MOOTORÕHUSÕIDUKITE MITTEÄRILINE LENNUTEGEVUS

[NCC-OSA]

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

▼M15

NCC.GEN.100. Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.

▼M1

NCC.GEN.105. Meeskonna kohustused

a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma tööülesandeid, mis:

1) on seotud õhusõiduki ja selles viibijate ohutusega ning

2) on ette nähtud lennutegevuskäsiraamatu juhendite ja protseduuridega.

b) Kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, on meeskonnaliige kohustatud istuma talle määratud töökohal ega tohi täita muid ülesandeid kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavad ülesanded.

c) Lennu ajal peab oma töökohal oleval lennumeeskonna liikmel olema turvavöö kinnitatud.

d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud meeskonnaliige olema alati õhusõiduki juhikohal.

e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukis tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

1) ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunkti 7.f tähenduses või tunneb, et tema tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu, või

▼M12

2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.

▼M1

f) Meeskonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe käitaja juures, peab tegema järgmist:

1) säilitama andmeid oma lennu-, töö- ja puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ning

2) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.

g) Meeskonnaliige peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:

1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides; ning

2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

▼M15

NCC.GEN.101. Täiendavad nõuded lennukoolitusorganisatsioonidele

▼M16

Heakskiidetud koolitusorganisatsioonid, mis peavad vastama käesoleva lisa nõuetele, peavad lisaks vastama ka

a) punkti ORO.GEN.310 nõuetele (vajaduse korral) ja

b) punkti ORO.MLR.105 nõuetele.

▼M1

NCC.GEN.106. Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

a) Õhusõiduki kapten vastutab järgmise eest:

1) kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete, reisijate ja lasti ohutus lennutegevuse ajal vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1c;

2) lennu algatamine, jätkamine, lõpetamine või ümbersuunamine ohutuse huvides;

3) kõikide juhendite, käitamisprotseduuride ja kontroll-lehtede täitmise tagamine vastavalt lennutegevuskäsiraamatule ning määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1.b;

4) lennu alustamine üksnes juhul, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 2.a.3 osutatud käitamispiirangud ning et:

i) õhusõiduk on lennukõlblik;

ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;

iii) õhusõidukisse on paigaldatud asjaomase lennu sooritamiseks vajalikud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui punktide NCC.IDE.A.105 või NCC.IDE.H.105 kohase miinimumvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;

iv) õhusõiduki mass ja raskuskeskme asukoht võimaldavad sooritada lendu lennukõlblikkusdokumentides ettenähtud piirides;

v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud;

vi) kogu lennu ajal järgitakse õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud käitamispiiranguid;

vii) igal meeskonnaliikmel on määruse (EL) nr 1178/2011 kohane kehtiv luba; ►M9 ——————— ◄

viii) lennumeeskonna liikmetel on sobivad pädevusmärked ning nad vastavad pädevus- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele ►M9 ning ◄

▼M9

ix) suutlikkusel põhinevaks navigatsiooniks (PBN) nõutavad mis tahes navigatsiooniandmebaasid on sobivad ja ajakohased;

▼M1

5) lendu ei alustata, kui mõni meeskonnaliige on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;

6) kui mõne meeskonnaliikme töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima sobivate ilmastikutingimustega lennuvälja või käitamiskohani;

7) otsus, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekirjale (CDL) või miinimumvarustuse loetelule (MEL);

▼M1

8) kasutamisega seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide registreerimine õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus lennu või lendude seeria lõppemisel ning

▼M8

9) tagamine, et:

i) pardaregistraatorid ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud,

ii) muu juhtumi kui õnnetuse või tõsise intsidendi korral, millest tuleb teatada kooskõlas punkti ORO.GEN.160 alapunktiga a, ei kustutata pardaregistraatorite salvestisi sihilikult, ning

iii) õnnetuse või tõsise intsidendi korral või kui pardaregistraatori salvestiste säilitamist korraldab uurimisorgan:

A) pardaregistraatori salvestisi sihilikult ei kustutata,

B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning

C) enne lennumeeskonna kabiinist lahkumist võetakse kasutusele ettevaatusabinõud pardaregistraatori salvestiste säilitamiseks.

▼M1

b) Õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või ükskõik millist osa pagasist või lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

c) Õhusõiduki kapten peab niipea kui võimalik teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.

d) Olenemata alapunkti a alapunktist 6 võib õhusõiduki kapten mitme piloodiga meeskonnaga lendamise korral jätkata lendu lähimast sobivate ilmastikutingimustega lennuväljast kaugemale, kui kasutatakse piisavaid riskileevendusmeetmeid.

e) Õhusõiduki kapten peab kiiret otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

f) Õhusõiduki kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.

g) Õhusõiduki kapten peab lähimat lennuametit võimalikult kiiresti teavitama kõikidest õhusõidukiga toimunud õnnetustest, millega kaasnesid rasked kehavigastused või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

NCC.GEN.110. Seaduste, eeskirjade ja protseduuride järgimine

a) Õhusõiduki kapten peab täitma nende riikide seadusi, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.

b) Õhusõiduki kapten peab tundma oma kohustuste täitmisega seotud ning läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1a.

▼M1

NCC.GEN.115. Ühine suhtlemiskeel

Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

▼M5

NCC.GEN.119. Õhusõiduki ruleerimine

Käitaja kehtestab õhusõiduki ruleerimise protseduurid, et tagada selle ohutu käitamine ja suurendada ohutust lennurajal.

▼M1

NCC.GEN.120. Lennukite ruleerimine

Käitaja peab tagama, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või

b) ta on käitaja määratud ning:

1) ta on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;

2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;

3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning

4) ta suudab järgida lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid käitamisstandardeid.

NCC.GEN.125. Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes siis, kui juhikohal on lendamiseks sobiva kvalifikatsiooniga piloot.

NCC.GEN.130. Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

▼M14

NCC.GEN.131 Elektroonilise lennudokumentatsiooni kasutamine

a) Kui õhusõiduki pardal kasutatakse elektroonilist lennudokumentatsiooni, tagab käitaja, et see ei mõjuta ebasoodsalt õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ega lennumeeskonna liikme suutlikkust õhusõidukit käitada.

b) Enne B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse kasutamist teeb ettevõtja järgmist:

1) teostab asjaomase rakendust hostiva elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme kasutamise ning elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse ja sellega seotud funktsioonide riskihindamise, mille raames selgitatakse välja seonduvad riskid ning tagatakse nende nõuetekohane juhtimine ja maandamine; riskihindamisel hinnatakse asjaomase elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme ning elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse inimese ja masina vahelise kasutajaliidesega seotud riske; ning

2) kehtestab elektroonilise lennudokumentatsiooni haldamise süsteemi, sh elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme ja elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse haldamise ning kasutamise menetlused ja koolitusnõuded.

▼M1

NCC.GEN.135. Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mille saab viivitamata edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC-d).

NCC.GEN.140. Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiana, kui ei ole ette nähtud teisiti:

1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;

2) registreerimissertifikaadi originaal;

3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;

4) mürasertifikaat;

5) määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) punktis ORO.DEC.100 kindlaks määratud deklaratsioon

6) erilubade loend, kui see on olemas;

7) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;

8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);

9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;

10) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;

11) kehtivad ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;

12) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;

13) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta;

14) kehtiva lennutegevuskäsiraamatu osad, milles käsitletakse meeskonna tööülesandeid ja mis peavad olema meeskonnale hõlpsasti kättesaadavad;

15) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL);

16) vajalikud teated lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuste (AIS) teabedokumendid;

17) asjakohane meteoroloogiateave;

18) vastavalt vajadusele lasti- ja/või reisijatemanifest ning

19) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide nõutavad dokumendid.

b) Alapunkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral võib lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus on võimalik dokumendid asendada.

▼M16

NCC.GEN.145. Pardaregistraatori salvestiste käitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, tõsist intsidenti või juhtumit peab õhusõiduki käitaja säilitama pardaregistraatori andmete originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsugused korraldused.

b) Käitaja peab teostama salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada vastavalt nõuetele õhusõiduki pardale paigutatud pardaregistraatorite jätkuv töökorras olek.

c) Käitaja peab säilitama kõik lennuandmete salvestised ja andmesidesõnumid, mis vastavalt nõuetele peavad olema pardaregistraatoris salvestatud. Pardaregistraatori katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.

d) Käitaja peab säilitama ja ajakohastama dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet pardasalvesti algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.

e) Käitaja peab tegema pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.

f) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ja määruse (EL) 2016/679 sätteid, kohaldatakse järgmist:

1) Pardaregistraatori helisalvestisi võib avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;

iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.

1a) Käitaja, kes kontrollib pardaregistraatori helisalvestisi pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, peab kaitsma asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagama, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks.

2) Pardaregistraatori salvestatud lennuandmeid või andmesidesõnumeid ei või kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine, välja arvatud juhul, kui need salvestised vastavad mõnele allpool esitatud tingimusele:

i) käitaja kasutab neid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hooldeks;

▼M16

ii) salvestised on anonümiseeritud;

iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri.

3) Pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist võib avalikustada ja kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:

i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;

iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.

3a) Kui pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist kontrollitakse pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:

i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;

ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib näha meeskonnaliikmete kehaosi.

▼M1

NCC.GEN.150. Ohtlike kaupade vedu

a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni (nagu seda on viimati muudetud ja täiendatud dokumendiga „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend” (ICAO dokument 9284-AN/905)) 18. lisaga, sh selle lisanduste ja võimalike täienduste või parandustega.

b) Ohtlikke kaupu võib vedada üksnes käitaja, kellel on määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) alajao G kohane luba, välja arvatud järgmistel juhtudel:

1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või

2) kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

c) Käitaja peab kehtestama protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks põhjendatud meetmed.

d) Käitaja peab andma töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.

▼M1

e) Käitaja peab teavitama vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevat asutust ja toimumisriiki kõikidest ohtlike kaupadega seotud õnnetustest ja intsidentidest.

f) Käitaja peab tagama reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.

g) Käitaja peab tagama, et lasti vastuvõtmise kohtades esitatakse tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

B-ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

NCC.OP.100. Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Käitaja kasutab üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse iseloomule.

▼M21

NCC.OP.101. Kõrgusmõõturi kontroll ja seaded

a) Käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõturi kontrolliks enne iga väljumist.

b) Käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiteseadetega seotud protseduurid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.

▼M20

NCC.OP.105. Eraldatud lennuväljade määratlemine – lennukid

Varulennuväljade valimisel ja kütuse-/energiakoguse arvestamisel ei käsita käitaja lennuvälja eraldatud lennuväljana, välja arvatud juhul, kui lennuaeg lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on pikem kui:

a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või

b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.

▼M21

NCC.OP.110. Lennuvälja käitamismiinimumid – üldist

a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.

b) Lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramisel kasutatava meetodi puhul võetakse arvesse kõiki järgmisi elemente:

1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;

2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;

3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;

4) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATO) mõõtmed ja omadused;

5) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;

▼M21

6) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus (OCA/H);

7) tõusupiirkondades olevad takistused ja vajalikud kõrgusvarud;

8) lennuvälja, instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) või keskkonna mittestandardsed omadused;

9) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;

10) instrumentaallähenemise protseduur (IAP);

11) lennuvälja omadused ja kasutatavad aeronavigatsiooniteenused (ANS);

12) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;

13) halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingute erilubades kehtestatud tingimused ning

14) käitaja asjakohane käitamiskogemus.

c) Käitaja peab lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama tegevuskäsiraamatus.

———————

NCC.OP.112. Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringlähenemine

a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;

2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või

3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).

b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenemisel peab olema suurim järgmistest:

1) vastava kategooria lennuki ringlähenemise nähtavus, kui see on avaldatud, või

2) miinimumnähtavus, mis on tuletatud tabelist 1.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne nähtavus (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

NCC.OP.113. Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – kopterite ringlähenemine maismaal

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenemisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 meetrit.

NCC.OP.115. Väljumis- ja lähenemisprotseduurid

a) Õhusõiduki kapten peab kasutama lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduuri, kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) kohta avaldatud

b) Olenemata alapunktist a peab õhusõiduki kapten võtma lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) loa avaldatud protseduurist kõrvalekaldumiseks vastu üksnes juhul, kui:

1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult või

2) lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) annab talle radarvektorid.

c) Lõpplähenemise segmendi peab igal juhul lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale lähenemisprotseduurile.

▼M9

NCC.OP.116. Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN) – lennukid ja kopterid

Käitaja peab tagama, et kui lennatava marsruudi või protseduuri puhul on nõutav suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN):

a) on asjaomased suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) nõuded esitatud õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus dokumendis, mille on heaks kiitnud sertifitseerimisasutus lennukõlblikkuse hindamise raames, või mis põhineb sellisel heakskiidetud dokumendil, ja

b) käitatakse õhusõidukit kooskõlas õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus eespool osutatud dokumendis sätestatud asjaomaste navigatsiooninõuete ja piirangutega.

▼M1

NCC.OP.120. Müravähendusprotseduurid

Käitaja peab töötama välja käitamisprotseduurid õhusõidukimüra mõju vähendamise vajadust arvesse võttes ja tagama, et ohutusele pööratakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

NCC.OP.125. Takistustest ülelennu miinimumkõrgused – IFR-lennud

a) Käitaja peab täpsustama minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrama instrumentaallennureeglite järgi lennatavates kõikides marsruudisegmentides nõutava kõrguse maapinnast.

b) Õhusõiduki kapten peab määrama selle meetodi alusel igaks lennuks minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatud kõrgustest väiksemad.

▼M20

NCC.OP.130. Kütuse-/energiakava – lennukid ja kopterid

a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab järgmist:

1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat ning

▼M20

2) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.

b) Kütuse-/energiakava peab

1) vastama teostatava(te) toimingu(te) liigile ning

2) vastama käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.

NCC.OP.131 Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – lennukid ja kopterid

a) Kütuse-/energiakava osana kehtestab käitaja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika, millega tagatakse, et õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat, et planeeritud lend ohutult lõpule viia ja võimaldada kõrvalekaldumisi planeeritud lennutegevusest.

b) Käitaja tagab, et lendude kütuse- ja energiaplaneerimine põhineb vähemalt järgmistel elementidel:

1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:

i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist, või kui need ei ole kättesaadavad, siis

ii) õhusõiduki tootjalt saadud andmed ning

2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:

i) õhusõiduki kütusekulu/energiakulu andmed;

ii) eeldatavad massid;

iii) prognoositavad ilmastikutingimused;

iv) edasilükatud hooldusega objektide või konfiguratsiooni kõrvalekallete või mõlema mõju ning

v) eeldatavad viivitused.

c) Lennukite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:

1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhkutõusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;

2) reisikütus/-energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada lennukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast sihtlennuväljal maandumiseni;

3) kütuse/energia erivaru, mille kogus peab olema piisav ettenägematute tegurite kompenseerimiseks;

4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia:

i) kui lennul on vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuväli, on see sihtlennuväljalt sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus või

▼**M20**

ii) kui lennul ei ole sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljal nõutav alleshoitud kütuse/energia kogus selleks, et kompenseerida sihtlennuvälja varulennuvälja puudumist;

5) lõplik kütuse/energiavaru, mille kogus arvutatakse ootekiirusel 1 500 jala (450 m) kõrgusel lennuvälja kohal standardtingimustel vastavalt õhusõiduki arvestuslikule massile saabumisel sihtlennuvälja varulennuväljale (või sihtlennuväljale, kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav), ning mis ei tohi olla väiksem kui:

i) kolbmootoriga lennukitel visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel öistel lendudel ja instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvatel lendudel kütuse/energia kogus, millest piisab 45-minutiliseks lennuks; või

ii) kolbmootoriga lennukitel visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvatel päevastel lendudel kütuse/energia kogus, millest piisab 30-minutiliseks lennuks;

iii) turbiinmootoriga lennukitel 30-minutiliseks lennuks vajalik kütus/-energia;

6) lisakütus/-energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik; see on kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil mootoririkke või rõhukao korral ohutult maanduda marsruudi varulennuväljal (kütuse-/energiajäägi alusel valitud ERA lennuvälja kriitiline stsenaarium), olenevalt sellest, kumb nõuab suuremat kütuse/energia kogust, lähtudes eeldusest, et selline rike ilmneb marsruudi kõige kriitilisemas punktis; see lisakütus/-energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2–5 kohaselt arvutatud kütuse/energia miinimumkogus ei ole sellise juhtumi korral piisav;

7) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning

8) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.

d) Kopterite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka kõike järgmist:

1) kütus/energia lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda;

2) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, siis sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia, mille kogus peab olema piisav katkestatud lähenemiseks lennuväljal või käitamiskohas, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel lendamiseks kindlaksmääratud sihtlennuvälja varulennuväljale, lähenemiseks ja maandumiseks ning

3) lõplik kütuse-/energiavaru, mis ei tohi olla väiksem kui järgmine:

i) visuaallennureeglite (VFR) järgi lennates piisavalt kütust/energiat, et lennata vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel või

▼M20

ii) IFR-lendude puhul piisavalt kütust/energiat, et lennata vähemalt 30 minutit ootekiirusel 450 m (1 500 jala) kõrgusel kavandatava maandumiskoha lennuväljast või käitamiskohast või sihtlennuvälja varulennuväljast standardsetes temperatuuritingimustes.

e) Käitaja tagab, et kui lend suundub planeeritust erinevale sihtlennuväljale, on olemas lennuaegse ümberplaneerimise protseduurid nõutava kütuse-/energiakoguse arvutamiseks ning need protseduurid vastavad lennukite puhul alapunkti c alapunktide 2–7 nõuetele ja kopterite puhul alapunkti d nõuetele.

f) Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuaegset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust/energiat ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks lõpuleviimiseks.

▼M1

NCC.OP.135. Pagasi ja lasti paigutamine

Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse, et:

a) salongi tuuakse üksnes käsipagas, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada, ning

b) kogu pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes tekitada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike ja väljapääse, paigutatakse nii, et pagasi ja lasti liikumine oleks välistatud.

NCC.OP.140. Reisijate teavitamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et:

a) enne starti on reisijatele tutvustatud järgmiste abivahendite asukohta ja nende kasutamisviisi:

1) turvavööd;

2) avariiväljapääsud ja

3) reisijate ohutusinfoga kaardid

ning vajaduse korral

4) päästevestid;

5) hapnikuvarustusseadmed;

6) päästeparved ja

7) muu reisijatele individuaalseks kasutamiseks ettenähtud avariivarustus

ning

b) lennu ajal tekkinud hädaolukorras tuleb teavitada reisijaid sellisest asjaomases hädaolukorras nõutavast tegevusest, mis on sel hetkel kõige asjakohasem.

NCC.OP.145. Lennu ettevalmistamine

▼M9

a) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten kontrollima kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud kosmosepõhised, maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, on kavandatava lennuliigi jaoks piisavad.

▼M21

b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning IFR-lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:

1) olemasolevate kehtivate ilmateadete ja -prognoosidega tutvumine ning

▼M21

2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

NCC.OP.147, Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – lennukid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

a) varulennuvälja puhul, kus saab kasutada instrumentaallähenemist otsusekõrgusel alla 250 jala:

1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalne laskumiskõrguse ning

2) on nähtavus vähemalt kõrgem kui 1 500 m ja 800 m üle instrumentaallähenemistoimingu nähtavuse rajal / miinimumnähtavuse või

b) varulennuvälja puhul, kus instrumentaallähenemistoimingu otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on vähemalt 250 jalga:

1) on pilvede kõrgus vähemalt 400 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalse laskumiskõrguse ning

2) on nähtavus vähemalt 3 000 m või

c) instrumentaallähenemise protseduurita varulennuvälja puhul:

1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 5 000 m.

NCC.OP.148 Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – kopterid

Käitaja valib lennuvälja sihtlennuvälja varulennuväljaks ainult juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

a) instrumentaallähenemise protseduuriga (IAP) varulennuvälja puhul:

1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenemise protseduuriga seotud otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel või

b) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):

1) on pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või minimaalne ohutu IFR-kõrgus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel.

▼M1

NCC.OP.150. Stardilennuvälja varulennuväljad – lennukid

▼M21

a) IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis stardilennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, kui lähtelennuvälja ilmastikutingimused on lennuvälja käitamismiinimumidele vastavad või nendest halvemad või kui lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muul põhjusel võimalik.

▼M1

b) Stardilennuvälja varulennuväli peab lähtelennuvälja suhtes asuma järgmisel kaugusel:

1) kahemootoriliste lennukite puhul mitte kaugemal kui ühetunnine lend ühe mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes ning

2) kolme ja enama mootoriga lennukite puhul mitte kaugemal kui kahetunnine lend ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes vastavalt lennukäsiraamatule.

c) Stardilennuvälja varulennuväljaks valimiseks peavad lennuvälja kohta esitatud andmed näitama, et asjaomase lennuvälja arvestuslikul kasutamisajal on seal valitsevad tingimused konkreetse lennu käitamise miinimumnõuetele vastavad või nendest paremad.

NCC.OP.151. Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

a) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennuilma tingimuses (VMC) läheneda ja maanduda või

▼M20

b) kavandatud maandumiskoht on määratud eraldatud lennuväljaks ja:

1) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur ning

2) kättesaadav ajakohane meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumikõrguse ning

ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.

▼M1

NCC.OP.152. Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

a) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, tuleb kasutada instrumentaallähenemise protseduuri ja hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

1) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrguse ning

2) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus või

▼M1

b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:

1) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur;

2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumkõrguse;

ii) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus. ►M9 ——————— ◄

▼M9

———————

NCC.OP.153. Sihtlennuväljad – instrumentaallähenemine

Õhusõiduki kapten peab tagama piisavad vahendid, mis võimaldavad sihtlennuväljal või sihtlennuvälja varulennuväljal navigeerida ja maanduda juhul, kui õhusõiduk kaotab suutlikkuse kavakohaselt läheneda ja maanduda.

▼M1

NCC.OP.155. Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

a) Õhusõidukit ei tohi tankida lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse ega nende kütuseliikide seguga ajal, mil reisijad sisenevad õhusõidukisse, väljuvad õhusõidukist või viibivad selle pardal.

▼M20

b) Kõikide muude kütuse-/energialiikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab viibima kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.

NCC.OP.157. Tankimine töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega – kopterid

a) Tankimine töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega võib toimuda ainult:

1) ajal, mil reisijad ei ole sisenemas ega väljumas;

2) kui lennuvälja/käitamiskoha käitaja lubab sellist tegevust;

3) võttes arvesse kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud konkreetseid protseduure ja piiranguid;

4) kütuseliikidega JET A või JET A-1 ning

5) asjakohaste pääste- ja tuletõrjerajatiste (RFF) või -varustuse läheduses.

b) Käitaja hindab töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega tankimise riske.

c) Käitaja kehtestab asjakohased protseduurid, mida peavad järgima kõik asjaomased töötajad, näiteks meeskonnaliikmed ja maapealse teeninduse töötajad.

▼M20

d) Käitaja koolitab oma meeskonnaliikmeid ja tagab, et asjaomased maapealse teeninduse töötajad on saanud asjakohase väljaõppe.

e) Käitaja tagab, et töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega tankimise protseduur on sätestatud lennutegevuskäsiraamatus. Selle protseduuri ja selle kõik muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.

▼M1

NCC.OP.160. Kõrvaklappide kasutamine

a) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes on määratud kabiini tööle, peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on lennuliiklusteenindusüksusega (ATS-üksusega) suhtlemisel peamiseks suulise teabeedastuse vahendiks:

1) maapinnal:

i) lennujuhtimisüksuselt (ATC-üksuselt) väljumisloa saamisel suulise teatena ning

ii) kui mootorid töötavad;

2) lennu ajal:

i) allpool üleminekukõrgust või

ii) madalamal kui 10 000 jalga, olenevalt sellest, kumb on kõrgem,

ning

3) kui õhusõiduki kapten seda vajalikuks peab.

b) Alapunktis a sätestatud olukordades peab suumikrofon või samaväärne seade võimaldama kahepoolset sidet.

NCC.OP.165. Reisijatevedu

Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse, et:

a) reisijad istuvad kohtadel, kus nad hädaolukorras saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda;

b) enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui õhusõiduki kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmel või magamisasemel ning turvavöö või kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud ning

c) spetsiaalselt selleks ettenähtud istmele lubatakse korraga mitu isikut üksnes juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja teine lisarihma või muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

▼M1

NCC.OP.170. Salongi ja köögi/köökide kindlustamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et:

a) kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad ning

b) varustus ja pagas on nõuetekohaselt kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

NCC.OP.175. Suitsetamine pardal

Õhusõiduki kapten peab keelama pardal suitsetamise:

a) kui see on vajalik ohutuse huvides;

b) õhusõiduki tankimise ajaks;

c) ajaks, mil õhusõiduk on maapinnal, välja arvatud juhul, kui käitaja on kehtestanud protseduurid riskide maandamiseks maapealsete toimingute ajal;

d) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes ja tualettruumi(de)s;

e) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga, ning

f) salongi neis piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

NCC.OP.180. Ilmastikutingimused

▼M21

a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata VFR-lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisajal kohaldatavate VFR-lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.

b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata IFR-lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisajal vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamismiinimumidele või on nendest paremad.

▼M1

c) Kui lend koosneb visuaal- ja instrumentaalsegmentidest, tuleb lähtuda vastavalt olukorrale alapunktides a ja b osutatud meteoroloogiateabest.

NCC.OP.185. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

a) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida tuleb järgida, kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks on vaja maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning õhusõidukite sellekohast ülevaatust.

▼M1

b) Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud alapunkti a kohastel ja lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

NCC.OP.190. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

a) Käitaja peab kehtestama protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.

b) Õhusõiduki kapten alustab lendu või lendab eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 2.a.5 osutatule.

c) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaseme või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, peab õhusõiduki kapten viivitamata väljuma jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise abil, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC-üksusele) hädaolukorrateate.

▼M21

NCC.OP.195. Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ohutut starti ja väljumist ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼M1

NCC.OP.200. Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

a) Kui pardal on reisijad või last, ei või õhusõiduki kapten jäljendada järgmist:

1) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist, või

2) lend instrumentaallennuilma (IMC) tingimustest.

▼M14

b) Olenemata alapunktist a võib neid olukordi jäljendada komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 artiklis 10a osutatud koolitusorganisatsiooni korraldatavatel õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

▼M20

NCC.OP.205. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitika lennu ajal

a) Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal.

▼M20

b) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.

c) Õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL", kui õhusõiduki kapten on:

1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal või käitamiskohas ning

2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.

d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

▼M1

NCC.OP.210. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et tema ise ja sellised lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCC.OP.215. Maapinna läheduse tuvastamine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, peab piloteeriv piloot viivitamata võtma parandusmeetmeid ohutute lennutingimuste taastamiseks.

▼M9

NCC.OP.220. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

Käitaja kehtestab pärast ACASi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid, et lennumeeskond saaks nõuetekohase koolituse kokkupõrgete vältimise valdkonnas ja oskaks kasutada ACAS II seadmeid.

▼M21

NCC.OP.225. Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

▼M21

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus ning

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼M16

NCC.OP.226. Lähenemis- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatsetakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

▼M21

NCC.OP.230. Lähenemise alustamine ja jätkamine

a) Lennukite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus (VIS) või määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles lennuk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.

b) Kopterite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus rajal on alla 550 m ja määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles kopter asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.

c) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.

d) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.

e) Olenemata alapunktist a võib juhul, kui nähtavust rajal ei ole teatatud ja teatatud nähtavus on kohaldatavast miinimumist väiksem, kuid teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) on kohaldatava miinimumiga võrdne või sellest suurem, jätkata instrumentaallähenemist kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).

f) Olenemata alapunktidest a ja b võib juhul, kui puudub kavatsus maanduda, võib instrumentaallähenemist jätkata kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H). Katkestatud lähenemine sooritatakse otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.

▼M21

NCC.OP.235. EFVS 200 toimingud

a) Käitaja, kes kavatseb sooritada EFVS 200 vähendatud käitamismiinimumidega toiminguid ja ilma eriloata, tagab, et:

1) õhusõiduk on kavandatud käitamiseks sertifitseeritud;

2) kasutatakse ainult EFVS-toiminguteks sobivaid radasid, lähenemis- ja stardisirgealasid ning instrumentaallähenemise protseduure;

3) lennumeeskonna liikmed on pädevad kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm;

4) on kehtestatud töökord;

5) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

6) hooldusprogrammis on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

7) toimingu ohutustaseme jälgimiseks hinnatakse ohutustaset ja kehtestatakse tulemusnäitajad ning

8) lennuvälja käitamismiinimumides võetakse arvesse kasutatava süsteemi suutlikkust.

b) Käitaja ei tohi EFVS 200 toiminguid teha halva nähtavusega lendude (LVO) tegemisel.

c) Olenemata alapunkti a alapunktist 1 võib käitaja kasutada EFVS 200 toimingute sooritamiseks miinimumkriteeriumidele vastavaid laiendatud võimalustega süsteeme, kui pädev asutus on selle heaks kiitnud.

▼M1

C-ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD

NCC.POL.100. Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid

a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese (CG) peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, missugused tingimused on rangemad.

b) Õhusõiduk tuleb varustada lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsiooniga.

▼M1

NCC.POL.105. Mass ja balansseering ning last

a) Enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme (CG). Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning need tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks sellele tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.

b) Kaalumise peab korraldama õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

c) Käitaja peab kaalumisega või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub õhusõiduki käitamise tühimassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele (CG). Käitaja kasutab käitamise tühimassi määramiseks järgmisi massiväärtusi:

   1) lennumeeskonna/tehnilise meeskonna liikme mass 85 kg, mis sisaldab käsipagasit, ning

   2) salongipersonali liikme mass 75 kg.

d) Käitaja peab kehtestama protseduuri, mis võimaldab õhusõiduki kaptenil kindlaks määrata lasti tegelik mass koos kogu ballasti massiga:

   1) kaalumise teel;

   2) lasti tegeliku massi kindlaksmääramise teel reisijate ja pagasi standardmassi alusel või

   3) määrates kõikide reisijate suuliste ütluste või nende nimel öeldu põhjal kindlaks reisijate massi, millele pagasi ja riiete kaalu arvestamiseks lisatakse kindlaksmääratud konstant, kui õhusõidukis on reisijate istekohti:

      i) lennuki puhul alla kümne või

      ii) kopteri puhul alla kuue.

e) Standardmasside kasutamisel tuleb kohaldada järgmisi massiväärtusi:

   1) reisijate puhul tabelites 1 ja 2 esitatud väärtused, mis sisaldavad käsipagasit ning täiskasvanud reisijaga samal istmel veetava imiku massi.

Tabel 1

Reisijate standardmassid – õhusõidukid reisijate istekohtade koguarvuga 20 või rohkem

Reisijate istekohti	20 ja rohkem		30 ja rohkem
	Mees	Naine	Kõik täiskasvanud
Täiskasvanud	88 kg	70 kg	84 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Tabel 2

Reisijate standardmassid – õhusõidukid reisijate istekohtade koguarvuga 19 või vähem

Reisijate istekohti	1–5	6–9	10–19
Mehed	104 kg	96 kg	92 kg
Naised	86 kg	78 kg	74 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

2) pagasi puhul:

i) selliste lennukite puhul, kus on kokku 20 või rohkem reisijate istekohta, kasutatakse registreeritud pagasi suhtes tabelis 3 esitatud standardmasse.

Tabel 3

Pagasi standardmassid – lennukid reisijate istekohtade koguarvuga 20 või rohkem

Lennu liik	Pagasi standardmass
Riigisisesed	11 kg
Euroopa-sisene lend	13 kg
Mandritevaheline lend	15 kg
Kõik ülejäänud lennud	13 kg

ii) selliste kopterite puhul, kus reisijate istekohti on kokku 20 või rohkem, on registreeritud pagasi standardmass 13 kg;

f) selliste õhusõidukite puhul, kus reisijate istekohti on kokku 19 või vähem, tuleb määrata registreeritud pagasi tegelik mass:

1) kaalumise teel või

2) iga reisija poolt või tema nimel esitatud andmete järgi arvutamise teel. Kui see ei ole võimalik, loetakse minimaalseks standardmassiks 13 kg.

g) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mis võimaldavad õhusõiduki kaptenil kindlaks määrata kütusekoguse mass tegeliku tiheduse alusel või kui see ei ole teada, siis lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.

h) Õhusõiduki kapten peab tagama, et:

1) õhusõiduk lastitakse kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ning

2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.

i) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mis võimaldavad õhusõiduki kaptenil järgida konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu põranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv.

▼M1

j) Käitaja peab määrama lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktides a–i sätestatud nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

NCC.POL.110. Massi- ja balansseeringuandmed ja -dokumendid

a) Käitaja peab enne iga lendu kindlaks tegema massi- ja balansseeringuandmed ning täidab massi- ja balansseeringudokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta nii, et ei ületataks õhusõiduki massi ja balansseeringu piirväärtusi. Massi- ja balansseeringudokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:

1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;

2) vajaduse korral lennu andmed, number ja kuupäev;

3) õhusõiduki kapteni nimi;

4) dokumendi koostaja nimi;

5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese (CG);

▼M20

6) kütuse/energia mass stardi ajal ja reisikütuse/-energia mass;

7) kütusest/energiast erinevate muude kuluainete mass (vajaduse korral);

8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;

9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta/energiata;

▼M1

10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad ning

11) massi ja raskuskeskme piirmäärad.

b) Kui massi- ja balansseeringudokumendid koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.

c) Kui õhusõidukit ei lastita selle kapteni järelevalve all, peab õhusõiduki lastimist kontrollinud isik oma allkirjaga või samaväärsel viisil kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad õhusõiduki kapteni poolt koostatud massi- ja balansseeringudokumentide andmetele. Õhusõiduki kapten peab andma oma heakskiidu omakäelise allkirjaga või samaväärsel viisil.

d) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada järgmine:

1) kui pärast massi- ja balansseeringudokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, tuleb see registreerida lennuplaneerimisdokumentides ning massi- ja balansseeringudokumentides;

2) lubatud viimase hetke muudatus maksimaalse reisijate arvu või veetava lasti osas on dokumenteeritud ning

3) eespool nimetatud maksimumiarvu ületamise korral uute massi- ja balansseeringudokumentide koostamine.

NCC.POL.111. Massi- ja balansseeringuandmed ja -dokumendid – leebemad nõuded

Olenemata punkti NCC.POL.110 alapunkti a alapunktist 5 ei pea raskuskeskme asukohta massi- ja balansseeringudokumentides märkima, kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses on võimalik tagada õige balansseering tegelikust lastist olenemata.

▼M1

NCC.POL.115. Suutlikkus – üldist

Õhusõiduki kapten käitab õhusõidukit üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureeglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.

NCC.POL.120. Stardimassipiirangud – lennukid

Käitaja peab tagama, et:

a) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel ei ületa stardimassipiiranguid:

1) startimisel punkti NCC.POL.125 kohaselt;

2) marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI) punkti NCC.POL.130 nõuete kohaselt ning

3) maandumisel punkti NCC.POL.135 kohaselt,

lubades mööndusi seoses massi eeldatava vähenemisega lennu jooksul ning kütuse väljalaskmisega;

b) mass stardi hoovõtu alguses ei ületa ühelgi juhul õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud maksimaalset maandumismassi lennuväljale või käitamiskohale vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, kui neid kasutatakse maksimaalse stardimassi määramiseks, ning

c) arvestuslik mass kavandataval lennuväljal või käitamiskohas ja sihtlennuvälja varulennuväljal maandumise ajal ei ületa ühelgi juhul õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud maksimaalset maandumismassi asjaomastele lennuväljadele või käitamiskohtadele vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, kui neid kasutatakse maksimaalse maandumismassi määramiseks.

NCC.POL.125. Start – lennukid

a) Maksimaalse stardimassi kindlaksmääramisel peab õhusõidukikapten võtma arvesse järgmist:

1) arvestusliku stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi;

2) arvestuslik hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;

3) stardi katkestamise ja stardi jätkamise korral tuleb kasutada üht ja sama V1 väärtust, mis on kindlaks määratud lennukäsiraamatus (AFM), ning

4) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

▼M4

b) Õhusõiduki (v.a turbopropellermootoriga lennukid, mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg) kapten peab stardil tekkinud mootoririkke korral tagama järgmise:

1) lennuk suudab stardi katkestada ja peatuda olemasoleva kiirendus-pidurdusdistantsi piires või

▼M4

2) lennuk suudab starti jätkata ning kõikidest trajektooril olevatest takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõutakse punkti NCC.POL.130 järgimist võimaldavale positsioonile.

▼M1

NCC.POL.130. Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga – lennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et ühe mootori seiskumise korral marsruudi mis tahes punktis oleks mitmemootoriline lennuk suuteline jätkama lendu kuni sobiva lennuvälja või käitamiskohani, ilma et kordagi laskutaks allapoole takistustest ülelennu miinimumkõrgust.

NCC.POL.135. Maandumine – lennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et lähenemisel pärast kõikidest takistustest ohutut ülelendamist on õhusõiduk suuteline mis tahes lennuväljal või käitamiskohas olemasoleva maandumisdistantsi piires ohutult maanduma ja peatuma või vesilennuk on suuteline kiirust piisavalt aeglustama. Lubatud on teha lähenemis- ja maandumisvõtete eeldatavatest muudatustest tulenevaid mööndusi, kui suutlikkusandmete kindlaksmääramisel ei ole selliseid mööndusi tehtud.

D-ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

NCC.IDE.A.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;

2) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.A.245 sätestatud nõuete täitmiseks;

3) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.A.250 sätestatud nõuete täitmiseks või

4) need on lennukisse paigaldatud.

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

1) varukaitsmed;

2) kaasaskantav valgusti;

3) täppiskell;

4) kaardihoidik;

5) esmaabikomplekt;

6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

7) mereankrud ja sildumisvahendid ning

8) laste turvavahendid.

▼M15

c) Mõõteriistad ja seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides NCC.IDE.A.245 ja NCC.IDE.A.250 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.

▼M1

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

e) Lennumeeskonna liikme poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.

f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCC.IDE.A.105. Lennu miinimumvarustus

Lendu ei tohi alustada, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja miinimumvarustuse loetelule (MEL);

▼M15

b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j või

▼M1

c) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCC.IDE.A.110. Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi vajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

NCC.IDE.A.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel lennukitel peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) vesilennukina käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

NCC.IDE.A.120. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

▼M1

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) libisemine ning

6) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

b) Lennukites, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes (VMC) veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema järgmised vahendid:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) pöörang ja libisemine;

ii) asend;

iii) vertikaalkiirus ja

iv) stabiliseeritud kurss;

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet, ning

3) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab lennukil teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M1

2) indikaatorkiirus;

3) pöörang ja libisemine (vajaduse korral);

4) asend (vajaduse korral);

5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);

6) stabiliseeritud kurss (vajaduse korral) ning

7) vajaduse korral Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

NCC.IDE.A.125. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema:

a) vahendid, järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) pöörang ja libisemine;

▼M1

7) asend;

8) stabiliseeritud kurss;

9) välisõhu temperatuur ning

10) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis eraldi lisavahend, millega teisele piloodile kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M1

2) indikaatorkiirus;

3) vertikaalkiirus;

4) pöörang ja libisemine;

5) asend;

6) stabiliseeritud kurss ning

7) vajaduse korral Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;

e) alternatiivne staatilise õhu allikas;

f) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidik, mida saab öiste lendude ajal valgustada;

g) teine sõltumatu vahend, millega mõõdetakse ja kuvatakse kõrgust merepinnast, ning

▼M15

h) põhitoitesüsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoiteallikas peab põhitoitesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab mõõteriistal või selle paneelil selgelt näha olema.

▼M1

NCC.IDE.A.130. Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga lennukitel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

NCC.IDE.A.135. Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

a) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või

b) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

▼M1

NCC.IDE.A.140. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole sätestatud teisiti, peavad turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijatekohtade arv (MOPSC) on üle 19, olema varustatud ACAS II-ga.

NCC.IDE.A.145. Pardailmaradar

Pardailmaradar peab olema järgmistel lennukitel, kui neid käitatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga (IMC) piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha:

a) survestatud lennukid;

b) hermetiseerimata lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg ning

c) hermetiseerimata lennukid suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa.

NCC.IDE.A.150. Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

a) Lennukitel, mida käitatakse öisel ajal eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või jäätumise tekke kontrollimiseks.

b) Valgustus jäätumise tekke kontrollimiseks ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

NCC.IDE.A.155. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates lennukites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCC.IDE.A.160. Kabiini helisalvestusseade

a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistes lennukites:

1) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, ning

2) lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 2 250 kg:

i) mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;

ii) millel on turboreaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor ning

iii) mille esmane tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda.

▼M8

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

▼M18

1) eelnenud 25 tunni jooksul, kui tegemist on lennukiga, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2022 või pärast seda, või

▼M8

2) eelnenud kahe tunni jooksul kõikidel muudel juhtudel.

▼M1

c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;

3) helikeskkond meeskonnakabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaalid, ning

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

d) Kabiini helisalvestusseade peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.

e) Lisaks punktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.

▼M8

f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M1

NCC.IDE.A.165. Pardaregistraator

a) Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.

b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse ja toimimise ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Andmed peavad põhinema lennukil asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.

d) Pardaregistraator (FDR) peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab mootori jõul liikuma, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise.

▼M8

e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M1

NCC.IDE.A.170. Andmeside salvestamine

a) Selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:

1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:

i) andmeside algus;

ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;

iii) adresseeritud seire;

iv) lennuinfo;

v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

vi) õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab, ning

vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

2) teave, mis võimaldab kõik asjakohased salvestised viia korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning

3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.

b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning hilisemaks salvestusseadmest kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis NCC.IDE.A.160 sätestatud aja jooksul.

▼M8

d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M1

e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti NCC.IDE.A.160 alapunktides d ja e.

NCC.IDE.A.175. Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavaid nõuded võib täita järgmiselt:

a) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR) või pardaregistraator (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid; või

b) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peavad olema kabiini helisalvestusseade (CVR) ja pardaregistraator (FDR), võib kasutada kaht kombineeritud salvestusseadet, mis täidavad nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

▼M1

NCC.IDE.A.180. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Lennukites peab olema järgmine varustus:

1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;

2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;

3) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikule;

4) õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:

i) igal lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning

ii) igal kabiinis oleval vaatlejaistmel

ning

5) sellistes lennukites, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 1980, õlarihmaga turvavöö kõigil nõutava miinimumsuurusega salongipersonali istmetel.

▼M15

b) Turvavööl koos keha ülaosa kinnitussüsteemiga peab olema:

1) üks avamispunkt;

2) istmetel, mis on ette nähtud nõutavale miinimumarvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;

3) lennumeeskonna liikmete istmetel ja kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel üks järgmistest:

i) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;

ii) diagonaalne õlarihm ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult järgmiste lennukite puhul:

A) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis vastavad kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta;

B) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis ei vasta kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta, ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 25. augustit 2016.

▼M1

NCC.IDE.A.185. Märguanded „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Lennukites, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonnaistme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõigile reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

▼M1

NCC.IDE.A.190. Esmaabikomplekt

a) Lennukites peavad olema esmaabikomplektid vastavalt tabelile 1.

Tabel 1

Nõutav esmaabikomplektide arv

Reisijakohtade arv	Nõutav esmaabikomplektide arv
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 või rohkem	6

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad ning

2) uuendatud.

NCC.IDE.A.195. Lisahapnik – survestatud lennukid

a) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Survestatud lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijasalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada

1) kõiki meeskonnaliikmeid ja

i) 100 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui kümne minuti varu;

ii) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades vähem alt 30 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil reisijatesalongi rõhkkõrgus on 14 000 – 15 000 jalga, ning

iii) vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 14 000 jalga

2) kõiki reisijatesalongis viibijaid vähemalt kümme minutit, kui tegemist on lennukiga, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või madalamal, kuid tingimustes, mis ei võimalda nelja minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.

c) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgemal kui 25 000 jalga, peavad olema:

1) seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul ning

2) kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmete jaoks.

▼M1

NCC.IDE.A.200. Lisahapnik – hermetiseerimata lennukid

a) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada

1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga, ning

2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCC.IDE.A.205. Käsitulekustutid

a) Lennukites peab olema vähemalt üks käsitulekustuti

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCC.IDE.A.206. Kirves ja raudkang

a) Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab kabiinis olema vähemalt üks kirves või raudkang.

b) Lennukites suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 200 peab olema veel üks kirves või raudkang kõige tagumises köögis või selle lähedal.

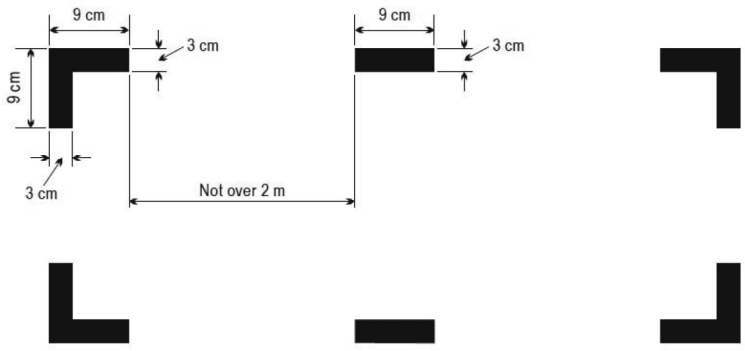
c) Reisijatesalongis asuvad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

NCC.IDE.A.210. Sissemurdmispunktide märgistus

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



▼M1

NCC.IDE.A.215. Avariimajakas (ELT)

▼M8

a) Lennuki varustusse peab kuuluma järgmine:

1) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem;

2) üks automaatne avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008.

▼M1

b) Mis tahes liiki avariimajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCC.IDE.A.220. Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistes lennukites peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) maalennukid, millega lennatakse veekogu kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili või mis stardivad või maanduvad lennuväljal või käitamiskohas, kus õhusõiduki kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektoor veekogu kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette; ning

2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Veekogu kohal käitatavatel vesilennukitel peab olema:

1) mereankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning

2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ettenähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

d) Selliste lennukite kapten, mida käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt selles, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

▼M1

NCC.IDE.A.230. Päästevarustus

a) Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

3) lennu toimumise marsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

b) Alapunkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:

1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:

i) 120 minutit lennuaega reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) sellise lennuki puhul, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või

ii) 30 minutit lennuaega reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul;

või

2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90 minutit lennuaega reisilennukiirusel hädamaandumiseks sobivast piirkonnast, kui tegemist on lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

NCC.IDE.A.240. Kõrvaklapid

a) Lennukitel peavad kabiinis määratud töökohal asuva iga lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suumikrofoni või samaväärse mikrofoniga.

b) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel, peab olema manuaalsel tangaaži- ja kallakujuhisel saatenupp iga ettenähtud lennumeeskonna liikme jaoks.

NCC.IDE.A.245. Raadiosideseadmed

a) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel, või kui õhuruumi suhtes kohaldatavad nõuded seda ette näevad, peavad olema raadioseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:

1) võimaldama kahesuunalist sidet lennu juhtimiseks lennuväljal;

2) võtma lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogiateavet;

3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning

4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

▼M1

NCC.IDE.A.250. Navigatsiooniseadmed

a) Lennukitel peavad olema navigatsioonivahendid, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:

1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas, ning

2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Sellistel lennukitel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

▼M9

d) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele nõuetele lennukõlblikkussertifikaadi kohta.

▼M15

e) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.

▼M1

NCC.IDE.A.255. Transponder

Lennukitel peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

▼M9

NCC.IDE.A.260. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul teavitab käitaja lennumeeskonda ja muid asjaomaseid töötajaid ning tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.

▼M1

2. JAOTIS

Kopterid

NCC.IDE.H.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;

▼M1

2) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.H.245 sätestatud nõuete täitmiseks;

3) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.H.250 sätestatud nõuete täitmiseks või

4) need on kopterisse paigaldatud.

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

1) kaasaskantav valgusti;

2) täppiskell;

3) kaardihoidik;

4) esmaabikomplekt;

5) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

6) mereankrud ja sildumisvahendid ning

7) laste turvavahendid.

▼M15

c) Mõõteriistad ja seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides NCC.IDE.H.245 ja NCC.IDE.H.250 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.

▼M1

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.

f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCC.IDE.H.105. Lennu miinimumvarustus

Lendu ei tohi alustada, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) kopterit käitatakse vastavalt käitaja miinimumvarustuse loetelule (MEL);

▼M15

b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j või

▼M1

c) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

▼M1

NCC.IDE.H.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrke vältimiseks merel.

NCC.IDE.H.120. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) libisemine.

b) Kopteritel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes (VMC) veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel või nähtavusega alla 1 500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmised vahendid:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) asend;

ii) vertikaalkiirus ja

iii) stabiliseeritud kurss;

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet, ning

3) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M1

2) indikaatorkiirus;

3) libisemine;

4) asend (vajaduse korral);

5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);

6) stabiliseeritud kurss (vajaduse korral).

NCC.IDE.H.125. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema:

a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) libisemine;

7) asend;

8) stabiliseeritud kurss ja

9) välisõhu temperatuur;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis eraldi lisavahend, millega teisele piloodile kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M1

2) indikaatorkiirus;

3) vertikaalkiirus;

4) libisemine;

5) asend ning

6) stabiliseeritud kurss;

d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;

e) alternatiivne staatilise õhu allikas;

f) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidik, mida saab öiste lendude ajal valgustada; ning

g) varu-aviohorisont.

▼M1

NCC.IDE.H.130. Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

NCC.IDE.H.145. Pardailmaradar

Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mida käitatakse öisel ajal instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peab olema pardailmaradar, kui jooksvad ilmateated näitavad, et kavandatud marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha.

NCC.IDE.H.150. Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

a) Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või jäätumise tekke kontrollimiseks.

b) Valgustus jäätumise tekke kontrollimiseks ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

NCC.IDE.H.155. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates kopterites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCC.IDE.H.160. Kabiini helisalvestusseade

a) Kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 7 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR).

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) helikeskkond meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaalid; ning

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

e) Lisaks alapunktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.

▼M8

f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M1

NCC.IDE.H.165. Pardaregistraator

a) Kopterites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 3 175 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.

b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootorite võimsuse ja toimimise ning suutma säilitada vähemalt eelnenud kümne tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Andmed peavad põhinema kopteril asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.

d) Pardaregistraator (FDR) peab automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

▼M8

e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M1

NCC.IDE.H.170. Andmeside salvestamine

a) Selliste kopterite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:

1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:

i) andmeside algus;

ii) lennujuhi ja piloodi vaheline suhtlus;

iii) adresseeritud seire;

iv) lennuinfo;

v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

vi) õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab, ning

vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

2) teave, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi, ning

▼M1

3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.

b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning selle hilisemaks salvestusseadmest kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis NCC.IDE.H.160 sätestatud aja jooksul.

▼M8

d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M1

e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti CAT.IDE.H.160 alapunktides d ja e.

NCC.IDE.H.175. Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

NCC.IDE.H.180. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Kopterites peab olema järgmine varustus:

1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;

2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;

3) õlarihmaga turvavöö igal reisijaistmel kõikidele üle 24 kuu vanustele reisijatele, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2012;

4) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele;

5) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal; ning

6) sellistel kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 1980, õlarihmaga turvavöö kõigil nõutava miinimumsuurusega salongipersonali istmetel.

b) Õlarihmaga turvavööl peab olema:

1) üks avamispunkt ning

2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale miinimumarvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

▼M1

NCC.IDE.H.185. Märguanded „Kinnitage turvavööd!" ja „Suitsetamine keelatud!"

Kopterites, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonnaistme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõikidele reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

NCC.IDE.H.190. Esmaabikomplekt

a) Kopterites peab olema vähemalt üks esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad ning

2) uuendatud.

NCC.IDE.H.200. Lisahapnik – hermetiseerimata kopterid

a) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:

1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga; ning

2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCC.IDE.H.205. Käsitulekustutid

a) Kopteris peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

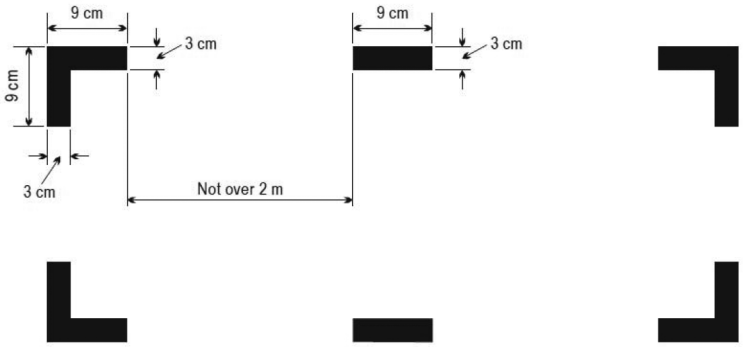
NCC.IDE.H.210. Sissemurdmispunktide märgistus

Kui kopteri kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

▼M1

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



NCC.IDE.H.215. Avariimajakas (ELT)

a) Kopteril peab olema vähemalt üks automaatne avariimajakas (ELT).

▼M9

_____

▼M1

c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCC.IDE.H.225. Päästevestid

a) Kopteris peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, järgmistel juhtudel:

1) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima;

2) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootoririkke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima; või

3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- või lähenemistrajektoor on veekogu kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

▼M9

NCC.IDE.H.226. Meeskonna kaitseülikonnad

Kõik meeskonnaliikmed peavad kandma kaitseülikonda, kui õhusõiduki kapten seda riskianalüüsist lähtudes otsustab, võttes arvesse järgmisi tingimusi:

a) lennud veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima ja

b) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227. Päästeparved, pääste-avariimajakad (ELT) ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal

Kopteritel, mida käitatakse:

a) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

b) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima ning kui õhusõiduki kapten seda riskianalüüsist lähtudes otsustab,

peab olema järgmine varustus:

1) kui kopteri pardal on alla 12 inimese, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil;

2) kui kopteri pardal on üle 11 inimese, vähemalt kaks päästeparve, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ja mis kokku on piisavalt suured, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ja piisavalt suure koormusvaruga, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ka ühe päästeparve kaotuse korral;

3) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

4) päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

NCC.IDE.H.230. Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peab olema järgmine varustus:

a) hädasignaalide saatmise vahendid;

b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

c) lennumarsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

▼M9

———————

▼M1

NCC.IDE.H.232. Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peab olema järgmine varustus:

a) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning

b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

▼M15

NCC.IDE.H.235. Kõik veekogu kohal lendavad kopterid – hädamaandumine vette

Kopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, peavad olema projekteeritud vette maandumiseks, sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt asjaomastele sertifitseerimisnõuetele või varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

▼M1

NCC.IDE.H.240. Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteri iga ettenähtud piloodi ja/või meeskonnaliikme töökohal olema suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhiste juures saatenupp.

NCC.IDE.H.245. Raadiosideseadmed

a) Kopterites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel või kui õhuruumi suhtes kohaldatavad nõuded seda ette näevad, peavad olema raadioseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:

1) võimaldama kahesuunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;

2) võtma vastu meteoroloogiateavet;

3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning

4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

c) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteris olema lisaks lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile, mis on nõutav punktiga NCC.IDE.H.155, iga ettenähtud piloodi juhisel ja meeskonnaliikme töökohal saatenupp.

NCC.IDE.H.250. Navigatsiooniseadmed

a) Kopteritel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:

1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas, ning

2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Kopteril peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Sellistel kopteritel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

▼M9

d) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele nõuetele lennukõlblikkussertifikaadi kohta.

▼M15

e) Kopteritel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.

▼M1

NCC.IDE.H.255. Transponder

Kopteril peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

▼M9

NCC.IDE.H.260. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul teavitab käitaja lennumeeskonda ja muid asjaomaseid töötajaid ning tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.

▼M1

VII LISA

MUUDE KUI KEERUKATE MOOTORÕHUSÕIDUKITE MITTEÄRILINE LENNUTEGEVUS

[NCO-OSA]

A- ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

NCO.GEN.100. Pädev asutus

a) Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus õhusõiduk on registreeritud.

▼M15

b) Kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul on pädev asutus selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.

▼M1

NCO.GEN.101. Nõuete täitmise meetodid

Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada lisaks ameti vastuvõetud nõuete täitmise meetoditele ka nõuete täitmise alternatiivmeetodeid.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103. Tutvustuslennud

▼M9

Käesoleva määruse artikli 6 lõike 4a punktis c osutatud tutvustuslennud, mida käitatakse käesoleva lisa kohaselt, peavad vastama järgmistele nõuetele:

▼M14

a) need algavad ja lõpevad samal lennuväljal või samas käitamiskohas;

▼M9

b) neid käitatakse päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt;

c) nende üle teostab järelevalvet isik, kes on määratud vastutama nende ohutuse eest, ja

d) need vastavad kõikidele muudele pädeva asutuse kehtestatud tingimustele.

▼M15

NCO.GEN.104. Lennuettevõtja sertifikaadile kantud õhusõiduki kasutamine muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja poolt

a) Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja võib kasutada tema lennuettevõtja sertifikaadile kantud mootorõhusõidukeid, mis ei ole keerukad mootorõhusõidukid, mitteäriliste lendude teostamiseks kooskõlas käesoleva lisaga.

b) Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja, kes kasutab õhusõidukit vastavalt alapunktile a, peab kehtestama protseduuri,

1) milles kirjeldatakse selgelt, kuidas toimub asjaomase õhusõiduki käituskontrolli üleandmine lennuettevõtja sertifikaadi omaniku ning muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja vahel, nagu on osutatud III lisa punktis ORO.GEN.310;

▼M15

2) milles kirjeldatakse menetlust, mida kohaldatakse õhusõiduki tagastamisel lennuettevõtja sertifikaadi omanikule.

See menetlus lisatakse lennuettevõtja sertifikaadi omaniku ja muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja vahel sõlmitud lepingule.

Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja peab tagama, et asjaomaseid töötajaid teavitatakse kõnealusest menetlusest.

c) Alapunkti a kohaselt kasutatava õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust korraldab organisatsioon, kes vastutab asjaomasele lennuettevõtja sertifikaadile kantud õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse eest vastavalt määrusele (EL) nr 1321/2014.

d) Muude õhusõidukite kui keerukate mootorõhusõidukite käitaja, kes kasutab õhusõidukit vastavalt alapunktile a, peab tagama järgmise:

1) kõik tema käituskontrolli all toimuvad lennud kantakse õhusõiduki tehnilise päeviku süsteemi;

2) õhusõiduki süsteeme või konfiguratsiooni ei muudeta;

3) asjaomase käitaja käituskontrolli all toimuva lennu ajal ilmnenud mis tahes defektidest või tehnilistest riketest teavitatakse kohe pärast lennu lõppu alapunktis c osutatud organisatsiooni;

4) lennuettevõtja sertifikaadi omanik saab koopia kõikidest ettekannetest lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta seoses lendudega, mis on teostatud asjaomase õhusõidukiga vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 ja määrusele (EL) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105. Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

a) Õhusõiduki kapten vastutab järgmise eest:

1) kõikide pardal olevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutus lennutegevuse ajal kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktiga 1.c;

2) lennu algatamine, jätkamine, lõpetamine või ümbersuunamine ohutuse huvides;

3) kõikide käitamisprotseduuride ja kontroll-lehtede järgimine kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktiga 1b;

4) lennu alustamine üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et on täidetud kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3 osutatud käitamispiirangud, ning et:

i) õhusõiduk on lennukõlblik;

ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;

▼**M14**

iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks vajalikud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui punktide NCO.IDE.A.105 või NCO.IDE.H.105 kohase miinimumvarustuse loetelu (MEL) või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;

▼**M11**

iv) õhusõiduki mass ja raskuskeskme asukoht võimaldavad sooritada lendu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;

▼**M1**

v) kogu varustus, pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud ning hädaolukorras evakueerimine ei ole takistatud ; ►**M9** ——————— ◄

vi) lennu ajal ei ületata kordagi õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud käitamispiiranguid ►**M9** ning ◄

▼**M9**

vii) suutlikkusel põhinevaks navigatsiooniks (PBN) nõutavad mis tahes navigatsiooniandmebaasid on sobivad ja ajakohased;

▼**M1**

5) lendu ei alustata, kui õhusõiduki kapten on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;

6) kui õhusõiduki kapteni töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima sobivate ilmastikutingimustega lennuvälja või käitamiskohani;

7) otsus, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekirjale (CDL) või miinimumvarustuse loetelule (MEL), ning

8) kasutamisega seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide registreerimine õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus lennu või lendude seeria lõppemisel.

b) Kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, on meeskonnaliige kohustatud istuma talle määratud töökohal ega tohi täita muid ülesandeid peale õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavate ülesannete.

c) Õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või ükskõik millist osa pagasist või lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

d) Õhusõiduki kapten peab niipea kui võimalik teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.

e) Õhusõiduki kapten peab kiiret otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

▼M1

f) Lennu ajal peab õhusõiduki kapten tegema järgmist:

▼M11

1) hoidma oma istekohal viibides turvavöö kinnitatuna ning

▼M1

2) viibima kogu aja õhusõiduki juhiste juures, välja arvatud juhul, kui juhtimise võtab üle mõni teine piloot.

g) Õhusõiduki kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.

h) Õhusõiduki kapten peab lähimat lennuametit võimalikult kiiresti teavitama kõikidest õhusõidukiga toimunud õnnetustest, millega kaasnesid rasked kehavigastused või surm, või oluline kahju õhusõidukile või varale.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110. Seaduste, eeskirjade ja protseduuride järgimine

a) Õhusõiduki kapten peab täitma nende riikide seadusi, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.

b) Õhusõiduki kapten peab tundma oma kohustuste täitmisega seotud ning läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1a.

NCO.GEN.115. Lennukite ruleerimine

Lennukit võib lennuvälja liiklusalal ruleerida üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või

b) ta on käitaja määratud ning:

1) ta on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;

2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;

3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning

4) ta suudab järgida lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks vajalikke käitamisstandardeid.

NCO.GEN.120. Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse sisse (rootor pöörleb mootori jõul) üksnes siis, kui juhikohal on lendamiseks sobiva kvalifikatsiooniga piloot.

▼M14

NCO.GEN.125. Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Õhusõiduki kapten ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), sh elektroonilist lennudokumentatsiooni, mis võivad ebasoodsalt mõjutada õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd või lennumeeskonna liikme suutlikkust õhusõidukit käitada.

▼M1

NCO.GEN.130. Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mille saab viivitamata edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC-d), välja arvatud selliste õhusõidukite puhul, mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal/käitamiskohas.

NCO.GEN.135. Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiana, kui ei ole ette nähtud teisiti:

1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;

2) registreerimissertifikaadi originaal;

3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;

4) mürasertifikaat, kui see on olemas;

5) erilubade loend, kui see on olemas;

6) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;

7) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);

8) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;

9) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;

10) kehtivad ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi ►M4 piirkonna ◄ kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;

11) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;

12) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL), kui see on olemas ning

13) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide nõutavad dokumendid.

b) Olenemata alapunktist a võib lendudel:

1) mille start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/käitamiskohta või

2) mis püsivad pädeva asutuse määratud kaugusel või piirkonnas,

hoida alapunkti a alapunktides 2–8 nimetatud dokumente ja teavet lennuväljal või käitamiskohas.

▼M14

———————

▼M1

d) Õhusõiduki kapten peab esitama pädevale asutusele taotluse korral kohustuslikud pardadokumendid mõistliku aja jooksul.

▼M1

NCO.GEN.140. Ohtlike kaupade vedu

a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni (nagu seda on viimati muudetud ja täiendatud dokumendiga „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend" (ICAO dokument 9284-AN/905)) 18. lisaga, sh selle lisanduste ja võimalike täienduste või parandustega.

b) Ohtlikke kaupu võib vedada üksnes käitaja, kellel on määruse (EÜ) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) alajao G kohane luba, välja arvatud järgmistel juhtudel:

1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või

2) kaupu veavad reisijad või õhusõiduki kapten või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga;

3) kaupu veavad ELA2 õhusõiduki käitajad.

c) Õhusõiduki kapten peab võtma kõik mõistlikud meetmed, et vältida ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.

d) Õhusõiduki kapten peab teavitama vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevat asutust ja toimumisriiki kõikidest ohtlike kaupadega seotud õnnetustest ja intsidentidest.

e) Õhusõiduki kapten peab tagama reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.

▼M9

f) Mõistlikes kogustes kaubad ja ained, mis muul juhul liigitataks ohtlikeks kaupadeks ja mida kasutatakse lennuohutuse toetamiseks, loetakse tehnilise juhendipunkti 1 alapunkti 2.2.1 alapunkti a alusel lubatuks, kui nende vedu õhusõiduki pardal peetakse vajalikuks selleks, et tagada nende õigeaegne kättesaadavus lennutegevuse eesmärkidel. Selle sätte kohaldamine ei olene sellest, kas kõnealuseid kaupu ja aineid on vaja vedada või kas neid kavatsetakse kasutada seoses konkreetse lennuga.

Eespool nimetatud kaupade ja ainete pakendamine ning lastimine peab toimuma õhusõiduki kapteni järelevalve all, tagades, et oht meeskonnaliikmetele, reisijatele, lastile või õhusõidukile oleks lennutegevuse ajal minimaalne.

▼M1

NCO.GEN.145. Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja peab rakendama:

a) kõiki pädeva asutuse poolt punkti ARO.GEN.135 alapunkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ning

b) ameti väljastatud mis tahes kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkust käsitlevaid ettekirjutusi.

NCO.GEN.150. Lennupäevik

Õhusõiduki, selle meeskonna ja kõikide lendude või lennuseeriate andmed talletatakse lennupäevikus või samaväärsel viisil.

▼M1

NCO.GEN.155. Miinimumvarustuse loetelu

a) Miinimumvarustuse loetelu (MEL) koostamisel võib arvesse võtta järgmist:

1) dokumendis peab olema ette nähtud õhusõiduki käitamine teatavates tingimustes ja teatavate mõõteriistade, seadmete või funktsioonidega, mis ei ole lennu algul töökorras;

2) dokument tuleb koostada iga õhusõiduki kohta eraldi, võttes arvesse käitaja asjaomaseid käitamis- ja hooldustingimusi, ning

3) miinimumvarustuse loetelu (MEL) tuleb koostada asjakohase miinimumvarustuse üldloetelu (MMEL) põhjal, mis on kindlaks määratud komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 ([1]) kohaselt kehtestatud andmetes, võttes arvesse, et miinimumvarustuse loetelu (MEL) nõuded ei tohi olla leebemad sellekohase üldloetelu (MMEL) nõuetest.

b) Miinimumvarustuse loetelust (MEL) ja selle muudatustest tuleb teavitada pädevat asutust.

B- ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

NCO.OP.100. Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Õhusõiduki kapten kasutab üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse laadile.

▼M21

NCO.OP.101. Kõrgusmõõturi kontroll ja seaded

a) Õhusõiduki kapten peab enne iga väljumist kontrollima kõrgusmõõturi nõuetekohast tööd.

b) Õhusõiduki kapten kasutab kõigis lennuetappides asjakohaseid kõrgusmõõturiseadeid, võttes arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduuri.

———————

NCO.OP.110. Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab õhusõiduki kapten instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.

b) Lennuvälja käitamismiinimumides võetakse vajaduse korral arvesse järgmisi elemente:

1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;

2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;

3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;

4) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATOde) mõõtmed ja omadused;

([1]) ELT L 224, 21.8.2012, lk 1.

▼**M21**

5) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;

6) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus (OCA/H), kui see on kindlaks määratud;

7) tõusupiirkondades olevad takistused ja kõrgusvarud;

8) õhusõiduki kapteni pädevus ja asjakohane käitamiskogemus;

9) instrumentaallähenemise protseduur (IAP), kui see on kehtestatud;

10) lennuvälja omadused ja nende olemasolul kasutatavate aeronavigatsiooniteenuste (ANS) tüüp;

11) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;

12) halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingute erilubades kehtestatud tingimused.

NCO.OP.111. Lennuvälja käitamismiinimumid – 2D- ja 3D-lähenemistoimingud

a) Otsusekõrgus (DH), mida kasutatakse 3D-lähenemisel või pideva laskumise lõpplähenemise (CDFA) tehnikaga teostataval 2D-lähenemistoimingul, ei tohi olla väiksem kui suurim järgmistest:

1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);

2) lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on olemas;

3) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum;

4) lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis märgitud otsusekõrgus (DH), kui see on kindlaks määratud.

b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH), mida kasutatakse ilma CDFA tehnikata teostataval 2D-lähenemistoimingul, ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);

2) lähenemisprotseduuri avaldatud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on olemas;

3) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või

4) lennukäsiraamatus (AFM) märgitud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on kindlaks määratud.

▼M21

Tabel 1

Süsteemile esitatavad miinimumnõuded

Seadmed	Väikseim otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS) / Mikrolainemaandumissüsteem (MLS) / Maapealse tugijaamaga satelliitmaandumissüsteem (GLS)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) / Satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (rõhtsuunaline täppislähenemine (LPV))	200
Täppislähenemisradar (PAR)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) / Satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (täppislähenemine (LP))	250
GNSS (rõhtsuunaline navigatsioon (LNAV))	250
GNSS / baromeetriline püstsuunaline navigeerimine (Baro-VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kopteri punktlähenemine	250
Kursimajakas (LOC) kaugusmõõturiga (DME) või ilma	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni pool meremiili)	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni üks meremiil)	300
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni kaks meremiili või rohkem)	350
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR)	300
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR) / Kaugusmõõtur (DME)	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB) / Kaugusmõõtur (DME)	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

NCO.OP.112. Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringlähenemine

a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;

2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või

3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).

▼M21

b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenemisel peab olema suurim järgmistest:

1) vastava kategooria lennuki ringlähenemise nähtavus, kui see on avaldatud või

2) miinimumnähtavus, mis on tuletatud tabelist 1.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus(MD-H) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne nähtavus (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113. ►M4 Lennuvälja käitamise miinimumnõuded — kopterite ringlähenemine maismaal ◄

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenemisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 meetrit.

NCO.OP.115. Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid

a) Õhusõiduki kapten peab kasutama lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduure, kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) kohta avaldatud

b) Õhusõiduki kapten võib avaldatud väljumismarsruudist, saabumismarsruudist või lähenemisprotseduurist kõrvale kalduda järgmistel juhtudel:

1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ning kõiki käitamistingimusi ja lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lube arvestatakse täielikult või

2) lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) annab talle radarvektorid.

▼M9

NCO.OP.116. Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN) – lennukid ja kopterid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et kui lennatava marsruudi või protseduuri puhul on nõutav suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN), siis:

a) on asjaomased suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) nõuded esitatud õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus dokumendis, mille on heaks kiitnud sertifitseerimisasutus lennukõlblikkuse hindamise raames või mis põhineb sellisel heakskiidetud dokumendil ja

b) käitatakse õhusõidukit kooskõlas õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus eespool osutatud dokumendis sätestatud asjaomaste navigatsiooninõuete ja piirangutega.

▼M14

NCO.OP.120 Müravähendusprotseduurid – lennukid ja kopterid

▼M1

Õhusõiduki kapten peab võtma arvesse õhusõidukimüra mõju vähendamise protseduure ja tagama, et ohutusele pööratakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125. Kütuse/energia ja õliga varustamine – lennukid ja kopterid

a) Õhusõiduki kapten tagab, et pardal oleva kütuse/energia ja õli kogus on piisav, võttes arvesse ilmastikutingimusi, kõiki õhusõiduki toimimist mõjutavaid tegureid, kõiki eeldatavaid viivitusi lennu ajal ja mis tahes ettenägematuid asjaolusid, mille puhul võib põhjendatult eeldada, et need mõjutavad lendu.

b) Õhusõiduki kapten kavandab ohutu maandumise tagamiseks kütuse/energia koguse, mida tuleb alles hoida lõpliku kütuse-/energiavaruna. Õhusõiduki kapten võtab lõpliku kütuse-/energiavaru kindlaksmääramisel arvesse kõike järgmist ja järgmises tähtsuse järjekorras:

   1) inimestele või varale põhjustatava ohu suurus, mis võib tuleneda hädamaandumisest pärast kütuse/energia puudujääki, ning

   2) tõenäosus, et ilmnevad ootamatud asjaolud, mille korral lõplik kütuse-/energiavaru ei pruugi enam olla kaitstud.

c) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat ja õli järgmisteks toiminguteks:

   1) kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav, lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda, pluss lõplik kütuse-/energiavaru või

   2) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel varulennuväljale, pluss lõplik kütuse-/energiavaru.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130. Reisijate teavitamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et reisijaid teavitatakse enne lendu või vajaduse korral lennu ajal avariivarustusest ja hädaolukorra protseduuridest.

NCO.OP.135. Lennu ettevalmistamine

▼M9

a) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten kontrollima kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud kosmosepõhised, maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, on kavandatava lennuliigi jaoks piisavad.

▼M21

b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning IFR-lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:

1) olemasolevate kehtivate ilmateadete ja -prognoosidega tutvumine ning

2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

NCO.OP.140. Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on pilvede kõrgus vähemalt 1 000 jalga üle kasutatava instrumentaallähenemisprotseduuriga (IAP) seotud otsusekõrgus/ minimaalne laskumiskõrgus ja nähtavus on vähemalt 5 000 m.

NCO.OP.141. Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on pilvede kõrgus vähemalt 1 000 jalga üle kasutatava instrumentaallähenemiseprotseduuriga (IAP) seotud otsusekõrgus/ minimaalne laskumiskõrgus ja nähtavus on vähemalt 3 000 m.

NCO.OP.142. Sihtlennuvälja varulennuväljad – instrumentaallähenemise protseduur

Õhusõiduki kapten valib lennuvälja sihtlennuvälja varulennuväljaks üksnes juhul, kui:

a) instrumentaallähenemise protseduur, mis ei põhine GNSSil, on kättesaadav kas sihtlennuväljal või sihtlennuvälja varulennuväljal, või

b) täidetud on kõik järgmised tingimused:

1) pardal olev GNSS-seade on SBAS-suutlikkusega;

2) sihtlennuväli, sihtlennuvälja varulennuväli ja nendevaheline marsruut asuvad satelliidipõhise tugisüsteemi teeninduspiirkonnas;

3) eeldatakse, et ABAS on kättesaadav juhul, kui SBASi ei saa ootamatult kasutada;

4) valitakse instrumentaallähenemine (kas siht- või sihtlennuvälja varulennuväljal), mis ei sõltu SBASi olemasolust;

5) asjakohane erandolukorra meede võimaldab globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi puudumise korral lennu ohutult teostada.

NCO.OP.143. Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – lennukid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem:

a) varulennuvälja puhul, kus saab kasutada instrumentaallähenemist otsusekõrgusel (DH) alla 250 jalga:

▼M21

1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse (DH) või minimaalse laskumiskõrguse (MDH) ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m või

b) varulennuvälja puhul, kus instrumentaallähenemistoimingu otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on vähemalt 250 jalga:

1) on pilvede kõrgus vähemalt 400 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse (DH) või minimaalse laskumiskõrguse (MDH) ning

2) on nähtavus vähemalt 3 000 m või

c) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):

1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 5 000 m.

NCO.OP.144. Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – kopterid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

a) varulennuvälja puhul, kus kasutatakse instrumentaallähenemise protseduuri (IAP):

1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle IAPga seotud otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel või

b) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):

1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel.

▼M1

NCO.OP.145. Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

a) Õhusõidukit ei tohi tankida lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse ega nende kütuseliikide seguga ajal, mil reisijad sisenevad õhusõidukisse, väljuvad õhusõidukist või viibivad selle pardal.

▼M20

b) Kõikide muude kütuse-/energialiikide puhul tohib õhusõidukit tankida reisijate sisenemise, väljumise või pardaloleku ajal üksnes juhul, kui selles viibib õhusõiduki kapten või muu kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.

NCO.OP.147. Tankimine mootori(te) töötamise ja/või rootorite pöörlemise ajal – kopterid

Mootori(te) töötamise ja/või rootorite pöörlemise ajal tohib tankida ainult juhul, kui on üheaegselt täidetud kõik järgnevad tingimused:

a) mootori seiskamine või taaskäivitamine ei ole otstarbekas;

b) võetakse arvesse kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud konkreetseid protseduure ja piiranguid;

▼M20

c) tangitakse kütuseliikidega JET A või JET A-1;

d) reisijaid ega eritööde spetsialiste ei ole pardal, sisenemas ega väljumas;

e) lennuvälja või käitamiskoha käitaja lubab sellist tegevust;

f) läheduses on asjakohased pääste- ja tuletõrjerajatised (RFF) või -varustus ning

g) vastavalt kontrollnimekirjale, millega on ette nähtud:

1) protseduurid tavaolukorra ja hädaolukordade jaoks;

2) nõuetekohane varustus;

3) mis tahes piirangud ning

4) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

▼M11

NCO.OP.150 Reisijatevedu

Õhusõiduki kapten peab tagama, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui õhusõiduki kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik pardal viibivad reisijad oma istmel või magamisasemel ning turvavöö või kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud.

▼M1

NCO.OP.155. Suitsetamine pardal – lennukid ja kopterid

Õhusõiduki kapten peab keelama pardal suitsetamise:

a) kui see on ohutuse huvides vajalik ning

b) õhusõiduki tankimise ajaks.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160. Ilmastikutingimused

▼M21

a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata VFR-lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisajal kohaldatavate VFR-lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.

b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata IFR-lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisajal vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamismiinimumidele või on nendest paremad.

▼M1

c) Kui lend koosneb visuaal- ja instrumentaalsegmentidest, tuleb lähtuda vastavalt olukorrale alapunktides a ja b osutatud meteoroloogiateabest.

NCO.OP.165. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

▼M1

NCO.OP.170. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

a) Õhusõiduki kapten alustab lendu või lendab eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktiga 2.a.5.

b) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaseme või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, peab õhusõiduki kapten viivitamata väljuma jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise abil, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC-üksusele) hädaolukorra teate.

▼M21

NCO.OP.175. Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ohutut starti ja väljumist ei takista temale teadaoleva teabe põhjal ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180. Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

a) Kui pardal on reisijad või last, ei või õhusõiduki kapten jäljendada järgmist:

1) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist, või

2) lend instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes.

▼M14

b) Olenemata alapunktist a võib neid olukordi jäljendada komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 artiklis 10a osutatud koolitusorganisatsiooni korraldatavatel õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

▼M20

NCO.OP.185. Kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal

a) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.

▼M20

b) Juhitava lennu õhusõiduki kapten teatab lennujuhtimisüksusele (ATC) minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL”, kui õhusõiduki kapten on:

1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal või käitamiskohas ning

2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.

c) Kontrollitava lennu õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

▼M9

NCO.OP.190 Lisahapniku kasutamine

a) Õhusõiduki kapten peab tagama, et kõik sellised lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui ta teeb kindlaks, et kavandatava lennu kõrgusel võib hapnikupuuduse tõttu väheneda meeskonnaliikmete töövõime, ning kandma hoolt selle eest, et juhtudel, kus hapnikupuudus võib reisijatele kahjulikult mõjuda, on neile kättesaadav lisahapnik.

b) muudel juhtudel, kui õhusõiduki kapten ei ole võimeline kindlaks tegema, kuidas hapnikupuudus kõiki pardalviibijaid mõjutab, peab ta tagama, et:

1) kõik sellised lennumeeskonna liikmed, kes täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutavad lennu ajal lennukites lisahapnikku, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja

2) kõik pardalviibijad kasutavad lisahapnikku kogu aeg, mil reisijatesalongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

▼M1

NCO.OP.195. Maapinna läheduse tuvastamine

Kui õhusõiduki kapten teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, peab õhusõiduki kapten võtma viivitamata parandusmeetmeid ohutute lennutingimuste taastamiseks.

NCO.OP.200. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

ACAS II kasutamise korral peavad käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid olema kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 1332/2011.

▼M21

NCO.OP.205. Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist ei takista temale teadaoleva teabe põhjal ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud rajal ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus ning

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

NCO.OP.206. Lähenemis- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist ei takista temale teadaoleva teabe põhjal ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

NCO.OP.210. Lähenemise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid

a) Kui maandumisel kasutatava raja määrav nähtavus rajal on alla 550 m (või punktide SPA.LVO kohase heakskiidu kohaselt kehtestatud madalama väärtuse), instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles õhusõiduk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis, kui otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on üle 1 000 jala.

b) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.

c) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

ACAS II seadmete kasutamise korral peab õhusõiduki kapten järgima asjaomaseid käitamisprotseduure ja olema läbinud nõuetekohase koolituse.

▼M1

C- ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD

NCO.POL.100. Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid

▼M11

a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese (CG) peavad kõigil lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis kehtestatud piirangutele.

▼M1

b) Õhusõiduk tuleb varustada lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud asjakohaseid käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsiooniga.

▼M11

NCO.POL.105 Kaalumine

a) Käitaja peab tagama, et enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu on kaalumise teel kindlaks tehtud selle mass ja raskuskese. Arvesse tuleb võtta modifikatsioonide ja remontide üldmõju massile ja balansseeringule ning see tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tuleb teha õhusõiduki kaptenile kättesaadavaks. Kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada, tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda.

▼M14

b) Kaalumise peab korraldama õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

▼M1

NCO.POL.110. Suutlikkus – üldist

Õhusõiduki kapten käitab õhusõidukit üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureeglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.

D- ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

NCO.IDE.A.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;

▼M1

2) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.A.190 sätestatud nõuete täitmiseks;

3) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.A.195 sätestatud nõuete täitmiseks või

4) need on lennukisse paigaldatud.

▼M15

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

1) varukaitsmed;

2) kaasaskantav valgusti;

3) täppiskell;

4) esmaabikomplekt;

5) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

6) mereankur ja sildumisvahendid;

7) laste turvavahendid;

8) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.

c) Instrumendid ja seadmed, mis ei ole VII lisa (NCO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade või seadmete abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või VII lisa punktides NCO.IDE.A.190 ja NCO.IDE.A.195 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.

▼M1

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.A.105. Lennu miinimumvarustus

Lendu ei tohi alustada, kui mõni kavandatud lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) lennukit käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas; või

b) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCO.IDE.A.110. Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi vajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

NCO.IDE.A.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel lennukitel peavad olema:

▼M1

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) vesilennukina käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

NCO.IDE.A.120. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

b) Lennukites, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes (VMC) öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmine:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) pöörang ja libisemine;

ii) asend;

iii) vertikaalkiirus ja

iv) stabiliseeritud kurss

ning

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet.

c) Lennukites, mida käitatakse tingimustes, kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

▼M1

NCO.IDE.A.125. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema:

a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) pöörang ja libisemine;

7) asend;

8) stabiliseeritud kurss;

9) välisõhu temperatuur ning

10) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet; ning

c) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.A.130. Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukites maksimaalse reisijakohtade arvuga üle üheksa peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

a) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või

b) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

NCO.IDE.A.135. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates lennukites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCO.IDE.A.140. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Lennukites peab olema järgmine varustus:

1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;

▼M15

2) turvavöö igal istmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;

▼M1

3) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele ning

▼M9

4) igal lennumeeskonna liikme istmel õlarihmaga turvavöö, millel on üks avamispunkt, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 25. augustil 2016 või hiljem.

▼M1

NCO.IDE.A.145. Esmaabikomplekt

a) Lennukites peab olema esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplekt peab olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav ning

2) uuendatud.

NCO.IDE.A.150. Lisahapnik – survestatud lennukid

a) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Survestatud lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada

1) kõiki meeskonnaliikmeid ja

i) 100 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui kümne minuti varu;

ii) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades vähemalt 30 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil reisijatesalongi rõhkkõrgus on 14 000 – 15 000 jalga, ning

iii) vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 14 000 jalga;

ning

2) kõiki reisijatesalongis viibijaid vähemalt kümme minutit, kui tegemist on lennukiga, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest madalamal, kuid tingimustes, mis ei võimalda nelja minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.

c) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgemal kui 25 000 jalga, peab lisaks olema ka seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul.

▼M9

NCO.IDE.A.155. Lisahapnik – hermetiseerimata lennukid

Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse lendudel, kus punkti NCO.OP.190 kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

▼M1

NCO.IDE.A.160. Käsitulekustutid

▼M14

a) Lennukites, välja arvatud ELA1 õhusõidukid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

▼M1

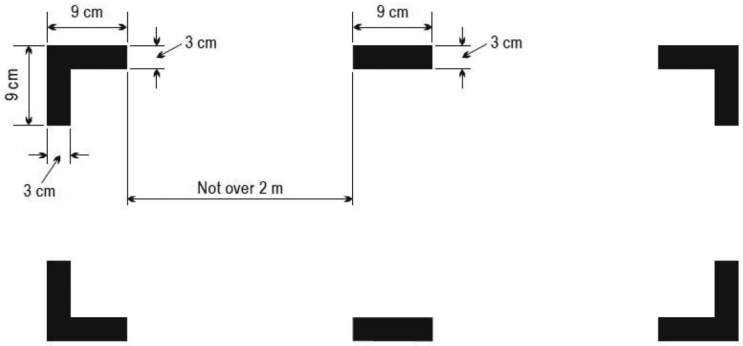
b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCO.IDE.A.165. Sissemurdmispunktide märgistus

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



NCO.IDE.A.170. Avariimajakas (ELT)

a) Lennukitel peab olema järgmine varustus:

1) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või enne seda, peab olema mis tahes liiki avariimajakas;

2) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, peab olema automaatne avariimajakas, või

3) lennukitel, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus, pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB).

b) Mis tahes liiki avariimajakas ja personaalne raadiomajakas (PLB) peavad suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCO.IDE.A.175. Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistes lennukites peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) ühemootorilised maalennukid, millega:

▼M1

i) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või

ii) starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, kus õhusõiduki kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektoor vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette;

2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal, ning

3) lennukid, mida käitatakse hädamaandumiseks sobivast maismaast reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti kaugusel või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on väiksem.

b) Veekogu kohal käitatavatel vesilennukitel peab olema:

1) üks ankur;

2) vajaduse korral üks mereankur (triivankur) abiks manööverdamisel ning

3) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

c) Sellise lennuki kapten, mida käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti kaugusel või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt selles, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

NCO.IDE.A.180. Päästevarustus

Lennukites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ning pääste- ja ellujäämisvarustus.

NCO.IDE.A.190. Raadioseadmed

a) Kui see on asjaomases õhuruumis nõutav, peavad lennukis olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet kõnealuses õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel.

b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

NCO.IDE.A.195. Navigatsiooniseadmed

a) Lennukitel, mida käitatakse marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema vajalikud navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata vastavalt järgmisele:

▼M1

1) vajaduse korral lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, ning

2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Sellistel lennukitel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

▼M9

d) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele nõuetele lennukõlblikkussertifikaadi kohta.

▼M15

e) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.

▼M1

NCO.IDE.A.200. Transponder

Lennukitel peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

▼M9

NCO.IDE.A.205. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Õhusõiduki kapten tagab jooksvate ja muutmata lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab õhusõiduki kapten andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul ei kasuta õhusõiduki kapten kõnealuseid andmeid.

▼M1

2. JAOTIS

Kopterid

NCO.IDE.H.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;

2) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.H.190 sätestatud nõuete täitmiseks;

3) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.H.195 sätestatud nõuete täitmiseks või

4) need on kopterisse paigaldatud.

▼M15

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

1) kaasaskantav valgusti;

2) täppiskell;

3) esmaabikomplekt;

4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

5) mereankur ja sildumisvahendid;

6) laste turvavahendid;

7) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.

c) Mõõteriistad ja seadmed või lisavarustus, mis ei ole VII lisa (NCO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või VII lisa punktides NCO.IDE.H.190 ja NCO.IDE.H.195 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad, seadmed või lisavarustus ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.

▼M1

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.H.105. Lennu miinimumvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) kopterit käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas; või

b) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCO.IDE.H.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

e) reisijatesalongi valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

▼M1

g) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrke vältimiseks merel.

NCO.IDE.H.120. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) libisemine.

b) Kopteritel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes (VMC) öösel või nähtavusega alla 1 500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmised vahendid:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) asend;

ii) vertikaalkiirus ja

iii) stabiliseeritud kurss ning

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet.

c) Kopteritel, mida käitatakse tingimustes, kus nähtavus on alla 1 500 m või kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.H.125. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema:

a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M1

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) libisemine;

7) asend;

8) stabiliseeritud kurss ja

9) välisõhu temperatuur;

▼M1

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

c) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis ning

d) varu-aviohorisont.

NCO.IDE.H.126. Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

NCO.IDE.H.135. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates kopterites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCO.IDE.H.140. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Kopterites peab olema järgmine varustus:

▼M15

1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele 24 kuu vanustele või sellest vanematele isikutele või istekohad kõikidele pardal viibivale meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;

2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel ning igal istekohal turvasüsteem;

▼M1

3) õlarihmaga turvavöö igal reisijaistmel kõikidele üle 24 kuu vanustele reisijatele, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2012;

4) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele ning

5) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal.

b) Õlarihmaga turvavööl peab olema üks avamispunkt.

NCO.IDE.H.145. Esmaabikomplekt

a) Kopteris peab olema esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplekt peab olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav ning

2) uuendatud.

▼M9

NCO.IDE.H.155. Lisahapnik – hermetiseerimata kopterid

Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse lendudel, kus punkti NCO.OP.190 kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

▼M1

NCO.IDE.H.160. Käsitulekustutid

a) Kopteris, välja arvatud ELA2 kopterid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

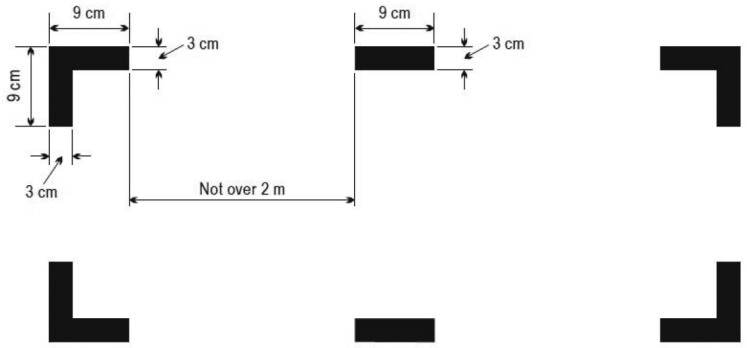
b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCO.IDE.H.165. Sissemurdmispunktide märgistus

Kui kopteri kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



NCO.IDE.H.170. Avariimajakas (ELT)

a) Kopteritel, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on suurem kui kuus, peavad olema varustatud järgmisega:

1) automaatne avariimajakas (ELT) ning

2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, kui kopterit käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast.

▼M27

b) Kopteritel, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus, pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB) või automaatne avariimajakas (ELT).

▼M1

c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) ja personaalne raadiomajakas (PLB) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCO.IDE.H.175. Lendamine veekogu kohal

a) Kopteris peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, järgmistel juhtudel:

▼M1

1) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

2) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- või lähenemistrajektoor on vee kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel individuaalsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Sellise kopteri kapten, mida käitatakse veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt selles, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

d) Õhusõiduki kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab selles lähtudes, kas kõik pardalviibijad peavad kandma alapunkti a kohaseid päästeveste või mitte.

NCO.IDE.H.180. Päästevarustus

Kopterites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ning pääste- ja ellujäämisvarustus.

▼M15

NCO.IDE.H.185. Kõik veekogu kohal käitatavad kopterid – hädamaandumine vette

Kopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal rohkem kui 50 meremiili kaugusel maast, peavad olema kas

a) projekteeritud vette maandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele;

b) sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt kohaldatavatele sertifitseerimisnõuetele;

c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

▼M1

NCO.IDE.H.190. Raadioseadmed

a) Kopteril peavad olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet kõnealuses õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel, kui need seadmed on asjaomases õhuruumis nõutavad.

b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

▼M1

c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

d) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteril lisaks punkti NCC.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile olema iga ettenähtud piloodi juhisel ja/või meeskonnaliikme töökohal saatenupp.

NCO.IDE.H.195. Navigatsiooniseadmed

a) Kopteril, mida käitatakse marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema vajalikud navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata vastavalt järgmisele:

1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas, ning

2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Kopteril peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Kopteritel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

▼M9

d) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele nõuetele lennukõlblikkussertifikaadi kohta.

▼M15

e) Kopteritel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.

▼M1

NCO.IDE.H.200. Transponder

Kopteril peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

▼M9

NCO.IDE.H.205. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul ei kasuta õhusõiduki kapten kõnealuseid andmeid.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

E ALAJAGU

ERINÕUDED

1. JAOTIS –

Üldist

▼M5

NCO.SPEC.100 Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida õhusõiduki kapten peab järgima muude kui keerukate mootorõhusõidukite käitamisel mitteäriliste erilendude korral.

▼M4

NCO.SPEC.105 Kontroll-leht

a) Enne erilennu alustamist peab õhusõiduki kapten tegema riskianalüüsi, hinnates lennutegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja sellega seotud riskid ning võtta kasutusele leevendavad meetmed.

b) Erilend teostatakse vastavalt kontroll-lehele. Õhusõiduki piloot koostab riskianalüüsi põhjal kontroll-lehe, mis on vastavuses asjaomase erilennu ja selleks kasutatava õhusõidukiga, võttes arvesse kõiki käesoleva alajao jaotisi.

c) Kontroll-leht, milles käsitletakse õhusõiduki kapteni, meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesandeid, on igal lennul kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

d) Kõnealused kontroll-lehed vaadatakse läbi ja neid ajakohastatakse regulaarselt vastavalt vajadusele.

NCO.SPEC.110 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

Kui meeskonnaliikmed või eritööde spetsialistid tegelevad käitamisega, peab õhusõiduki kapten tegema järgmist:

a) tagama, et meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid vastaksid punktide NCO.SPEC.115 ja NCO.SPEC.120 nõuetele;

b) mitte alustama lendu, kui mõni meeskonnaliige või eritööde spetsialist on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;

c) kui mõne meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, mitte jätkama lendu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;

d) tagama, et meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid täidavad nende riikide õigusakte, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub;

e) tagama, et kõik meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid suudavad üksteisega suhelda ühises suhtlemiskeeles ning

▼M9

f) tagama, et eritööde spetsialistid ja meeskonnaliikmed kasutavad pidevalt lisahapnikku, kui ta teeb kindlaks, et kavandatava lennu kõrgusel võib hapnikupuuduse tõttu väheneda meeskonnaliikmete töövõime või tekkida kahjulik mõju eritööde spetsialistidele. Kui õhusõiduki kapten ei ole võimeline kindlaks tegema, kuidas hapnikupuudus pardalviibijaid mõjutab, peab ta tagama, et eritööde spetsialistid ja meeskonnaliikmed kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui salongi rõhkkõrgus on rohkem kui 30 minuti jooksul üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

▼M4

NCO.SPEC.115 Meeskonnaliikme kohustused

a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Meeskonnaliikmete tööülesanded on sätestatud kontroll-lehel.

▼M11

b) Meeskonnaliige on kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui kontroll-lehel ei ole sätestatud teisiti.

▼M4

c) Lennu ajal peab oma istekohal asuval lennumeeskonna liikmel olema turvavöö kinnitatud.

d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud lennumeeskonna liige olema alati õhusõiduki juhi kohal.

e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukis tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

1) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punkti 7.f tähenduses, või tunneb, et tema tervislik seisund on nii halb, et ta ei suuda oma töökohustusi täita, või

▼M12

2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.

▼M4

f) Meekonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe käitaja juures, peab tegema järgmist:

1) säilitama vajaduse korral andmeid oma lennu-, töö- ja puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ning

2) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.

g) Meeskonnaliige peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:

1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides; ning

2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

▼M4

NCO.SPEC.120 Eritööde spetsialisti kohustused

a) Eritööde spetsialist on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Eritööde spetsialisti tööülesanded on sätestatud kontroll-lehel.

▼M11

b) Eritööde spetsialist on kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui kontroll-lehel ei ole sätestatud teisiti.

▼M4

c) Eritööde spetsialist tagab, et ta on avatud või eemaldatud välisustega eritööde ajal nõuetekohaselt kinnitatud.

d) Eritööde spetsialist peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:

1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides; ning

2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

NCO.SPEC.125 Ohutusalane teavitamine

a) Enne starti peab õhusõiduki kapten teavitama eritööde spetsialisti järgmisest:

1) avariiseadmetest ja hädaolukorra protseduuridest;

2) eritööga seotud käitamisprotseduuridest enne iga lendu või lendude sarja.

b) Alapunkti a alapunktis 2 osutatud teavitamine ei ole vajalik, kui eritööde spetsialist on tutvunud käitamisprotseduuridega asjaomasel kalendriaastal enne käitamishooaja algust.

NCC.SPEC.130 Minimaalne lubatud kõrgus takistustes kohal — IFR-lennud

Käitaja peab täpsustama minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrama instrumentaallennureeglite kohaselt lennatavates kõikides marsruudisegmentides nõutava kõrguse maapinnast. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatud kõrgustest väiksemad.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

Kui eritööde spetsialist ei ole õhusõiduki pardal koolituseks, on õhusõiduki kaptenil eritööde spetsialistide pardaoleku ajal keelatud jäljendada järgmist:

▼M4

a) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist või

b) lend instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes.

NCO.SPEC.150 Maapinna läheduse tuvastamine

Maapinna läheduse hoiatussüsteemi (kui see on olemas) võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõiduki käitamise maapinnale lähemal kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi käivitumislävi.

NCO.SPEC.155 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

Olenemata punktis NCO.OP.200 võib ACAS II võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõidukite käitamise üksteisele lähemal kui ACAS-i käivitumislävi.

NCO.SPEC.160 Ohtlike kaupade väljutamine

Õhusõiduki kapten ei käita ohtlikke kaupu väljutavat õhusõidukit tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal.

NCO.SPEC.165 Relvade vedu ja kasutamine

a) Õhusõiduki kapten peab tagama, et kui lennu ajal on pardal eriülesannete täitmiseks relvi, on need kasutusvälisel ajal ohutus olekus.

b) Relva kasutav eritööde spetsialist peab võtma kõik vajalikud meetmed, et vältida õhusõiduki või maapinnal viibivate isikute ohustamist.

NCO.SPEC.170 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – lennukid

Kui lennukit käitatakse tihedalt asustamata ala kohal kõrgusel alla 150 m (500 jala), peab õhusõiduki kapten lennukite jaoks, mis ei suuda kriitilise mootori rikke korral püsida horisontaalselt õhus:

a) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks ning

b) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

NCO.SPEC.175 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – kopterid

a) Õhusõiduki kapten võib käitada õhusõidukit tihedalt asustatud alade kohal tingimusel, et:

1) kopteril on A- või B-suutlikkusklassi sertifikaat ning

2) on kehtestatud ohutusmeetmed, et vältida maapinnal viibivate isikute või vara liigset ohustamist.

▼M4

b) Õhusõiduki kapten peab tegema järgmist:

1) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks ning

2) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

c) Õhusõiduki kapten peab tagama, et stardi-, maandumis- ja ripplennumass ei ületa maksimaalset massi, mis on ette nähtud:

1) ripplennul väljaspool maapinna mõjuala (HOGE), kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel või

2) kui valitsevatest tingimustest tulenevalt on väljaspool maapinna mõjuala toimuva ripplennu saavutamine ebatõenäoline, ei tohi kopteri mass ületada maapinna mõjualas toimuva ripplennu maksimaalset massi (HIGE) kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel, tingimusel et ettenähtud maksimaalse massi korral on olemasolevates tingimustes ripplend maapinna mõjualas võimalik.

2. JAOTIS

Kopterite lennud rippvälislastiga (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontroll-leht

Kopteri rippvälislastiga lennu (HESLO) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;

b) asjakohased suutlikkusandmed;

c) nõuetekohane varustus;

d) mis tahes piirangud ning

e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.HESLO.105 Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) erivarustus

Kopteri varustusse peavad kuuluma vähemalt järgmised vahendid:

a) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu(de)/lasti vaatlemiseks ning

b) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

NCO.SPEC.HESLO.110 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja, kes veab ohtlikke kaupu mehitamata kohtadesse/kohtadest või kaugetesse asukohtadesse/asukohtadest, peab pädevalt asutuselt taotlema loa kalduda kõrvale tehnilise juhendi sätetest, kui nimetatud juhendi nõuded on kavas täitmata jätta.

3. JAOTIS

Inimvälislastiga lennud (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontroll-leht

Kopteri inimvälislastiga lennu (HEC) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;

▼M4

b) asjakohased suutlikkusandmed;

c) nõuetekohane varustus;

d) mis tahes piirangud ning

e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.HEC.105 Inimvälislastiga lendude (HEC) erivarustus

a) Kopteri varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

1) ripplastiseade või lastikonks;

2) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu vaatlemiseks ning

3) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

▼M15

b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel (v.a lihtne isikuvintsimissüsteem) ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.

▼M4

4. JAOTIS

Langevarjulennud (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontroll-leht

Langevarjulennu (PAR) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;

b) asjakohased suutlikkusandmed;

c) nõuetekohane varustus;

d) mis tahes piirangud ning

e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.PAR.105 Meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide vedu

Punkti NCO.SPEC.120 alapunkti c nõuet ei kohaldata selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes sooritavad langevarjuhüppe.

NCO.SPEC.PAR.110 Istmed

Olenemata punkti NCO.IDE.A.140 alapunkti a alapunktist 1 ja punkti NCO.IDE.H.140 alapunkti a alapunktist 1 võib istmena kasutada õhusõiduki põrandat, kui eritööde spetsialisti jaoks on olemas vahendid, millest kinni hoida või millega end kinnitada.

NCO.SPEC.PAR.115 Lisahapnik

Olenemata punkti NCO.SPEC.110 alapunktist f ei kohaldata lisahapniku kasutamise nõuet muude meeskonnaliikmete kui õhusõiduki kapteni suhtes ja selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes täidavad eritööga seoses vajalikke ülesandeid, kui salongi rõhkkõrgus on:

a) üle 13 000 jala kuni kuus minutit;

b) üle 15 000 jala kuni kolm minutit.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Ohtlike kaupade transport ja väljutamine

Olenemata punktist NCO.SPEC.160 võivad langevarjurid teha tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, tingimusel et need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.

▼M4

5. JAOTIS

Vigurlennud (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontroll-leht

Vigurlennu (ABF) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;

b) asjakohased suutlikkusandmed;

c) nõuetekohane varustus;

d) mis tahes piirangud ning

e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumendid ja teave

Vigurlennu puhul ei pea pardal olema järgmisi punkti NCO.GEN.135 alapunktis a loetletud dokumente ega andmeid:

a) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta (kui see on asjakohane);

b) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada ning

c) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide kohta;

NCO.SPEC.ABF.110 Varustus

Vigurlendude puhul ei ole vaja kohaldada järgmisi varustusnõudeid:

a) punktide NCO.IDE.A.145 ja NCO.IDE.H.145 kohased esmaabikomplektid

b) punktide NCO.IDE.A.160 ja NCO.IDE.H.180 kohased käsitulekustutid ning

c) punktide NCO.IDE.A.170 ja NCO.IDE.H.170 kohased avariimajakad või personaalsed raadiomajakad.

▼M15

6. JAOTIS

Tehnilised kontroll-lennud (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Tehniliste kontroll-lendude klassid

Käitaja teeb enne tehnilise kontroll-lennu alustamist kindlaks, millisesse tehniliste kontroll-lendude klassi see kuulub, võttes arvesse järgmist:

a) A-klassi tehnilised kontroll-lennud on lennud, mille puhul on kavas kasutada lennukäsiraamatus kindlaks määratud ebatavalisi ja hädaolukorra protseduure, või lennud, mille käigus tuleb tõendada, et varusüsteem või muud ohutusseadmed on töökorras;

▼M15

b) B-klassi tehnilised kontroll-lennud on kõik tehnilised kontroll-lennud, mis ei kuulu A-klassi tehniliste kontroll-lendude hulka.

NCO.SPEC.MCF.105 Käitamispiirangud

a) Erandina käesoleva lisa punkti NCO.GEN.105 alapunkti a alapunktist 4 võib tehnilise kontroll-lennu teha õhusõidukiga, mille hooldustõend on välja antud piirangute raames vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa punkti M.A.801 alapunktile g või punkti 145.A.50 alapunktile e.

▼M16

b) Erandina käesoleva lisa punkti NCO.GEN.105 alapunkti a alapunktist 4 võib tehnilise kontroll-lennu teha õhusõidukiga, mille hooldustõend on välja antud piirangute raames vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (osa M) punkti M.A.801 alapunktile f, II lisa (osa 145) punkti 145.A.50 alapunktile e või Vb lisa (osa ML) punkti ML.A.801 alapunktile f.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrollkaart ja ohutusalane teavitamine

a) Punktis NCO.SPEC.105 osutatud kontrollkaarti ajakohastatakse vajaduse korral enne iga tehnilist kontroll-lendu, võttes arvesse käitamisprotseduure, mida on kavas järgida konkreetse tehnilise kontroll-lennu ajal.

b) Olenemata punkti NCO.SPEC.125 alapunktist b tuleb eritööde spetsialisti enne iga tehnilist kontroll-lendu ohutusalaselt teavitada.

NCO.SPEC.MCF.120 Nõuded lennumeeskonnale

Tehnilise kontroll-lennu jaoks lennumeeskonnaliikmeid valides võtab käitaja arvesse õhusõiduki keerukust ja tehnilise kontroll-lennu klassi, mis on kindlaks määratud punktis NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Meeskonna koosseis ja pardal viibivad isikud

a) Õhusõiduki kapten teeb enne iga tehnilist kontroll-lendu kindlaks, kas lennule tuleks kaasa võtta täiendavaid meeskonnaliikmed või eritööde spetsialiste või mõlemaid, võttes arvesse lennumeeskonnaliikmete või eritööde spetsialistide eeldatavat töökoormust ja riskihindamist.

b) Õhusõiduki kapten ei luba A-klassi tehniliste kontroll-lendude puhul pardale muid isikuid kui alapunkti a kohaselt nõutavad isikud.

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Ebatavalise või hädaolukorra protseduuride jäljendamine lennu ajal

Erandina punktist NCO.SPEC.145 võib õhusõiduki kapten jäljendada olukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist lendudel, mille pardal on eritööde spetsialist, kui sellist jäljendamist on vaja lennu eesmärgi täitmiseks ja kui see on kindlaks määratud punktis NCO.SPEC.MCF.110 osutatud kontrollnimekirjas või käitamisprotseduurides.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Süsteemid ja seadmed

Kui tehnilise kontroll-lennu eesmärk on välja selgitada, kas süsteem või seade töötab nõuetekohaselt, tuleb asjaomast süsteemi või seadet käsitada potentsiaalselt ebausaldusväärsena ning enne lendu lepitakse kokku asjakohased leevendusmeetmed, et minimeerida lennuohutusega seotud riske.

▼M4

VIII LISA

ERILENNUD

[SPO-OSA]

SPO.GEN.005 Reguleerimisala

▼M15

a) Käesolevat lisa kohaldatakse kõikidel juhtudel, kus õhusõidukit kasutatakse erilennuks näiteks põllumajanduse, ehituse, fotograafia, seire, vaatluse ja patrullimise ning lennureklaami valdkonnas või tehnilisteks kontroll-lendudeks.

▼M4

b) Olenemata alapunktist a peavad mittekeerukate mootorõhusõidukite mitteärilised erilennud vastama VII lisa (NCO-osa) nõuetele.

c) Olenemata alapunktist a võib järgmisi mittekeerukate mootorõhusõidukite lende käitada vastavakt VII lisa (NCO-osa) nõuetele:

1) võistluslennud ja demonstratsioonlennud, tingimusel et kõnealuste lendude tasustamine ei hõlma enamat kui otseste kulude katmist, proportsionaalset panust iga-aastaste kulude kandmisse ning pädeva asutuse poolt kindlaks määratud väärtusega auhindu;

▼M14

2) langevarjuhüpped, purilennuki pukseerimine lennukiga või vigurlennud, mida käitab määruse (EL) nr 1178/2011 artiklis 10a osutatud koolitusorganisatsioon, mille peamine tegevuskoht asub liikmesriigis, või lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioon, tingimusel et organisatsioon käitab õhusõidukit omandiõiguse või kuivrendilepingu alusel, et lennust ei saada organisatsioonist väljaspool jagatavat kasu ja et juhul, kui lennust võtab osa organisatsiooni mitte kuuluv liige, moodustab selliste lendude käitamine ainult väikese osa organisatsiooni tegevusest.

▼M4

A ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

▼M15

SPO.GEN.100 Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht või asu- või elukoht.

▼M4

SPO.GEN.101 Nõuete täitmise meetodid

Määruse (EÜ) nr 216/2008ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada lisaks ameti vastuvõetud nõuete täitmise meetoditele ka alternatiivseid nõuete täitmise meetodeid.

▼M14

_____

▼M4

SPO.GEN.105 Meeskonna kohustused

a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Meeskonnaliikmete ülesanded on sätestatud standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ja vajaduse korral lennutegevuskäsiraamatus.

▼M11

b) Meeskonnaliige on kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ei ole sätestatud teisiti.

▼M4

c) Lennu ajal peab oma istekohal asuval lennumeeskonna liikmel olema turvavöö kinnitatud.

d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud lennumeeskonna liige olema alati õhusõiduki juhikohal.

e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukis tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:

1) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punkti 7.f tähenduses, või tunneb, et tema tervislik seisund on nii halb, et ta ei suuda oma töökohustusi täita või

▼M12

2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.

▼M4

f) Meekonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe käitaja juures, peab tegema järgmist:

1) säilitama vajaduse korral andmeid oma lennu-, töö- ja puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ning

2) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.

g) Meeskonnaliige peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:

1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides ning

2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

SPO.GEN.106 Eritööde spetsialistide kohustused

a) Eritööde spetsialist on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Eritööde spetsialisti tööülesanded on sätestatud standardsetes käitamisprotseduurides (SOP).

▼M11

b) Eritööde spetsialist on kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ei ole sätestatud teisiti.

▼M4

c) Eritööde spetsialist peab tagama, et ta on avatud või eemaldatud välisustega eritööde ajal nõuetekohaselt kinnitatud.

d) Eritööde spetsialist peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:

1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides ning

2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

SPO.GEN.107 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

a) Õhusõiduki kapten vastutab järgmise eest:

1) õhusõiduki ja kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete, eritööde spetsialistide ja lasti ohutus lennu ajal;

2) lennu algatamine, jätkamine, lõpetamine või ümbersuunamine ohutuse huvides;

3) kõikide käitamisprotseduuride ja kontroll-lehtede täitmise tagamine vastavalt asjakohase käsiraamatu nõuetele;

4) lennu alustamine üksnes juhul, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik järgmised määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3. osutatud käitamispiirangud:

i) õhusõiduk on lennukõlblik;

ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;

▼M14

iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks vajalikud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui punktides SPO.IDE.A.105 või SPO.IDE.H.105 nõutud miinimumvarustuse loetelu (MEL) või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;

▼M11

iv) õhusõiduki mass ja raskuskeskme asukoht võimaldavad sooritada lendu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;

▼M4

v) kogu varustus ning pagas on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud; ►M9 ——————— ◄

vi) kogu lennu ajal järgitakse õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud käitamispiiranguid ►M9 ning ◄

▼M9

vii) suutlikkusel põhinevaks navigatsiooniks (PBN) nõutavad mis tahes navigatsiooniandmebaasid on sobivad ja ajakohased;

▼M4

5) lendu ei alustata, kui õhusõiduki kapten või mõni meeskonnaliige või eritööde spetsialist on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;

6) kui kapteni või mõne meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;

7) otsustamine, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekirjale (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui need on olemas;

8) kasutamisega seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide registreerimine õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus lennu või lendude seeria lõppemisel ning

▼M8

9) tagamine, et:

i) pardaregistraatorid ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud;

ii) muu juhtumi kui õnnetuse või tõsise intsidendi korral, millest tuleb teatada kooskõlas punkti ORO.GEN.160 alapunktiga a, ei kustutata pardaregistraatorite salvestisi sihilikult, ning

iii) õnnetuse või tõsise intsidendi korral või kui pardaregistraatori salvestiste säilitamist korraldab uurimisorgan:

A) pardaregistraatori salvestisi sihilikult ei kustutata,

B) pardaregistraatorid desaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult ning

C) enne lennumeeskonna kabiinist lahkumist võetakse kasutusele ettevaatusabinõud pardaregistraatori salvestiste säilitamiseks.

▼M4

b) Õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või ükskõik millise osa lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

c) Õhusõiduki kapten peab võimalikult kiiresti teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.

d) Olenemata alapunkti a alapunktist 6 võib õhusõiduki kapten mitme piloodiga meeskonnaga lendamise korral jätkata lendu lähimast sobivate ilmastikutingimustega lennuväljast kaugemale, kui kasutatakse piisavaid riskileevendusmeetmeid.

e) Õhusõiduki kapten peab kiiret otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaohuolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

▼M4

f) Õhusõiduki kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.

g) Õhusõiduki kapten peab lähimat lennuametit võimalikult kiiresti teavitama kõikidest õhusõidukiga toimunud õnnetustest, millega kaasnesid rasked kehavigastused või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Õigusaktide, eeskirjade ja protseduuride järgimine

Õhusõiduki kapten, meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid peavad täitma nende riikide õigusakte, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.

SPO.GEN.115 Ühine suhtlemiskeel

Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid suudavad üksteisega suhelda ühises suhtlemiskeeles.

▼M5

SPO.GEN.119. Õhusõiduki ruleerimine

Käitaja kehtestab õhusõiduki ruleerimise protseduurid, et tagada selle ohutu käitamine ja suurendada ohutust lennurajal.

▼M4

SPO.GEN.120 Lennukite ruleerimine

Käitaja peab tagama, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või

b) ta on käitaja poolt määratud ning:

1) ta on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;

2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;

3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning

4) ta suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid käitamisstandardeid.

SPO.GEN.125 Rootori sisselülitamine

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes siis, kui juhikohal on lendamiseks sobiva kvalifikatsiooniga piloot.

SPO.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

▼M14

SPO.GEN.131 Elektroonilise lennudokumentatsiooni kasutamine

a) Kui õhusõiduki pardal kasutatakse elektroonilist lennudokumentatsiooni, tagab käitaja, et see ei mõjuta ebasoodsalt õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ega lennumeeskonna liikme suutlikkust õhusõidukit käitada.

b) Enne B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse kasutamist teeb ettevõtja järgmist:

1) teostab rakendust hostiva elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme kasutamise ning asjaomase elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse ja sellega seotud funktsioonide riskihindamise, mille raames selgitatakse välja seonduvad riskid ning tagatakse nende nõuetekohane maandamine; riskihindamisel hinnatakse asjaomase elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme ning elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse inimese ja masina vahelise kasutajaliidesega seotud riske ning

2) kehtestab elektroonilise lennudokumentatsiooni haldamise süsteemi, sh elektroonilise lennudokumentatsiooni seadme ja elektroonilise lennudokumentatsiooni rakenduse haldamise ning kasutamise menetlused ja koolitusnõuded.

▼M4

SPO.GEN.135 Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on alati pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mille saab viivitamata edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC).

SPO.GEN.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiatena, kui ei ole ette nähtud teisiti:

1) lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;

2) registreerimissertifikaadi originaal;

3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;

4) mürasertifikaat, kui see on olemas;

5) Punktis ORO.DEC.100 kindlaks määratud deklaratsiooni koopia ja punktis ORO.SPO.110 kindlaksmääratud loa (kui see on olemas) koopia;

6) erilubade (kui need on olemas) loetelu;

7) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;

8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);

9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;

▼M16

10) määruse (EL) nr 1321/2014 kohane tehniline päevik, kui see on olemas;

▼M4

11) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani (kui see on olemas) kohta;

12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;

▼M4

13) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide kohta;

14) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta;

15) kehtivate standardsete käitamisprotseduuride (SOP) või lennukäsiraamatu (AFM) osad, milles käsitletakse meeskonna ja eritööde spetsialistide tööülesandeid ja mis peavad olema neile hõlpsasti kättesaadavad;

16) minimaalvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL), kui need on olemas;

17) vajalikud teated lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuste (AIS) teabedokumendid;

18) asjakohane meteoroloogiateave, kui see on olemas;

19) lastimanifest kui see on olemas ning

20) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud dokumendid, mida riigid nõuavad.

b) Olenemata alapunktist a võib alapunkti a alapunktides 2–11 ning 14, 17, 18 ja 19 nimetatud dokumente ja teavet hoida lennuväljal või käitamiskohas järgmiste lendude puhul:

1) lennud, mille start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/samasse käitamiskohta või

2) lennud, mis püsivad pädeva asutuse poolt punkti ARO.OPS.210 kohaselt määratud kaugusel või piirkonnas.

▼M14

_____

▼M4

d) Punkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral võib lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

e) Käitaja peab pädeva asutuse taotluse korral esitama mõistliku aja jooksul nõutavad dokumendid kohustuslike pardadokumentide hulgast.

▼M16

SPO.GEN.145 Pardaregistraatori salvestiste käitlemine: säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, tõsist intsidenti või juhtumit peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsugused korraldused.

b) Käitaja peab teostama salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada vastavalt nõuetele õhusõiduki pardale paigutatud pardaregistraatorite jätkuv töökorras olek.

▼**M16**

c) Käitaja peab säilitama kõik lennuandmete salvestised ja andmesidesõnumid, mis vastavalt nõuetele peavad olema lennuandmete pardaregistraatoris salvestatud. Lennuandmete pardaregistraatori katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.

d) Käitaja peab säilitama ja ajakohastama dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet pardasalvesti algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.

e) Käitaja peab pädeva asutuse nõudmisel tegema kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.

f) Ilma et see mõjutaks määruste (EL) nr 996/2010 ja (EL) 2016/679 sätteid,

1) võib pardaregistraatori helisalvestisi avalikustada või kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:

i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;

iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.

1a) Käitaja, kes kontrollib pardaregistraatori helisalvestisi pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, peab kaitsma asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagama, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks.

2) Pardaregistraatori salvestatud lennuandmeid või andmesidesõnumeid võib kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine üksnes juhul, kui asjaomane salvestis vastab kõikidele järgmistele tingimustele. Seda piirangut kohaldatakse vaid juhul, kui need salvestised vastavad mõnele allpool esitatud tingimusele:

i) käitaja kasutab neid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;

ii) salvestised on anonümiseeritud;

iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri.

3) Pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist võib avalikustada ja kasutada ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik allpool esitatud tingimused:

▼M16

i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased meeskonnaliikmed ja hooldustöötajad on varem andnud selleks nõusoleku;

iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks.

3a) Kui pardaregistraatori salvestatud kujutisi lennumeeskonna kabiinist kontrollitakse pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:

i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardaregistraatori töökorras oleku tagamiseks;

ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib näha meeskonnaliikmete kehaosi.

▼M4

SPO.GEN.150 Ohtlike kaupade vedu

a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni (nagu seda on viimati muudetud ja täiendatud dokumendiga Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend (ICAO dokument 9284-AN/905) 18. lisaga, sh selle lisanduste ja võimalike täienduste või parandustega.

b) Ohtlikke kaupu võib vedada üksnes käitaja, kellel on määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) G alajao kohane luba, välja arvatud järgmistel juhtudel:

1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga;

2) kaupu veavad eritööde spetsialistid või meeskonnaliikmed või neid veetakse omanikust eraldatud pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga;

3) kaubad on õhusõiduki pardal vajalikud eritöödeks kooskõlas tehnilise juhendiga;

4) kaupu kasutatakse lennuohutuse parandamiseks ning neid on vaja vedada õhusõiduki pardal selleks, et tagada nende õigeaegne kättesaadavus ettenähtud kasutusotstarbeks, olenemata sellest, kas nimetatud kaupu või aineid on vaja vedada või kas neid on kavas kasutada konkreetsel lennul.

▼M4

c) Käitaja peab kehtestama protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik põhjendatud meetmed ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks.

d) Käitaja peab andma töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.

e) Käitaja peab teavitama vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevat asutust ja toimumisriiki järgmisest:

1) ohtlike kaupadega seotud õnnetused ja intsidendid;

2) eritööde spetsialistidelt, meeskonnaliikmetelt või nende pagasist leitud ohtlikud kaubad, kui kõnealuste kaupade vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

f) Käitaja peab tagama eritööde spetsialistide teavitamise ohtlikest kaupadest.

g) Käitaja peab tagama, et lasti vastuvõtmise kohtades esitatakse tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

SPO.GEN.155 Ohtlike kaupade väljutamine

Käitaja ei või käitada ohtlikke kaupu väljutavat õhusõidukit tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal.

SPO.GEN.160 Relvade vedu ja kasutamine

a) Käitaja peab tagama, et kui lennu ajal on pardal eriülesannete täitmiseks relvi, oleksid need kasutusvälisel ajal ohutus olekus.

b) Relva kasutav eritööde spetsialist peab võtma kõik vajalikud meetmed, et vältida ohtu õhusõidukis või maapinnal viibivatele isikutele.

SPO.GEN.165 Kabiini lubamine

Õhusõiduki kaptenil on kabiini lubamise suhtes lõplik otsustusõigus ja ta peab tagama järgmise:

a) isiku lubamine kabiini ei too kaasa lennu juhtimise häirimist ega sellesse sekkumist ning

b) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.

B ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

SPO.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Käitaja võib kasutada üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse iseloomule.

▼M21

SPO.OP.101. Kõrgusmõõturi kontroll ja seaded

a) Käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõturi kontrolliks enne iga väljumist.

b) Käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiseadetega seotud protseduurid , mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennuvälja või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.

▼M20

SPO.OP.105. Eraldatud lennuväljade määratlemine – lennukid

Varulennuväljade valimisel ja kütuse-/energiakoguse arvestamisel ei käsita käitaja lennuvälja eraldatud lennuväljana, välja arvatud juhul, kui lennuaeg lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on pikem kui:

a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või

b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.

▼M21

SPO.OP.110. Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

a) Selleks et tagada õhusõiduki hajutamine maapinnast ja takistustest ning vähendada visuaalsete orientiiride kadumise ohtu instrumentaallähenemise visuaallennu lõigul, määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja puhul, mida ta kasutada kavatseb, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.

b) Lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramisel kasutatava meetodi puhul võetakse arvesse kõiki järgmisi elemente:

1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;

2) õhusõidukil asuvad navigatsiooni-, visuaalsete orientiiride hankimise ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, maandumise ja katkestatud lähenemise ajal;

3) õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud võimalikud tingimused või piirangud;

4) võimalike lennuradade / lähenemis- ja stardisirgealade (FATO) mõõtmed ja omadused;

5) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite ja taristu asjakohasus ja töövõime;

6) instrumentaallähenemise protseduuride (IAP) sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus (OCA/H);

7) tõusupiirkondades olevad takistused ja vajalikud kõrgusvarud;

8) lennuvälja, instrumentaallähenemise protseduuri (IAP) või kohaliku keskkonna mittestandardsed omadused;

9) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;

10) instrumentaallähenemise protseduur (IAP);

11) lennuvälja omadused ja kasutatavad aeronavigatsiooniteenused (ANS);

12) miinimumid, mille lennuvälja asukohariik võib kehtestada;

13) halva nähtavusega lendude (LVO) või vähendatud käitamismiinimumidega toimingute erilubades kehtestatud tingimused ning

14) käitaja asjakohane käitamiskogemus.

c) Käitaja peab lennuvälja käitamismiinimumide kindlaksmääramise meetodi sätestama tegevuskäsiraamatus.

▼M21

_____

SPO.OP.112. Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringlähenemine

a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;

2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või

3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri (IAP) otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).

b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenemisel peab olema suurim järgmistest:

1) vastava kategooria lennuki ringlähenemise nähtavus, kui see on avaldatud, või

2) miinimumnähtavus, mis on tuletatud tabelist 1.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus(MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne nähtavus (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – kopterite ringlähenemine maismaal

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenemisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 m.

SPO.OP.115 Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid

a) Õhusõiduki kapten peab kasutama lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduure, kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) kohta avaldatud.

b) Õhusõiduki kapten võib avaldatud väljumis-marsruudist, saabumismarsruudist või lähenemisprotseduurist kõrvale kalduda juhul, kui:

1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ning kõiki käitamistingimusi ja täielikult arvestatakse lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lube või

2) lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) annab talle radarkursid.

c) Keerukad mootorõhusõidukid peavad lendama lõpplähenemissegmendi visuaalselt või vastavalt kehtivale lähenemisprotseduurile.

▼M9

SPO.OP.116. Suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN) – lennukid ja kopterid

Käitaja peab tagama, et kui lennatava marsruudi või protseduuri puhul on nõutav suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN):

a) on asjaomased suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) nõuded esitatud õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus dokumendis, mille on heaks kiitnud sertifitseerimisasutus lennukõlblikkuse hindamise raames, või mis põhineb sellisel heakskiidetud dokumendil, ja ja

b) käitatakse õhusõidukit kooskõlas õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) või muus eespool osutatud dokumendis sätestatud asjaomaste navigatsiooninõuete ja piirangutega.

▼M4

SPO.OP.120 Müravähendusprotseduurid

Õhusõiduki kapten peab arvesse võtma õhusõidukimüra vähendamise avaldatud protseduure ja tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Minimaalne lubatud kõrgus takistuste kohal – IFR-lennud

a) Käitaja peab täpsustama minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrama instrumentaallennureeglite kohaselt lennatavates kõikides marsruudisegmentides nõutava kõrguse maapinnast.

b) Õhusõiduki kapten peab selle meetodi alusel määrama igaks lennuks minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatud kõrgustest väiksemad.

▼M20

SPO.OP.130. Kütuse-/energiakava – lennukid ja kopterid

a) Käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab järgmist:

1) kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitikat ning

2) lennuaegse kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitikat.

b) Kütuse-/energiakava peab

1) vastama teostatava(te) toimingu(te) liigile ning

2) vastama käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.

SPO.OP.131 Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ning lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – lennukid ja kopterid

a) Kütuse-/energiakava osana kehtestab käitaja kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika, millega tagatakse, et õhusõidukis on piisavalt kütust/energiat, et planeeritud lend ohutult lõpule viia ja võimaldada kõrvalekaldumisi planeeritud lennutegevusest.

b) Käitaja tagab, et lendude kütuse- ja energiaplaneerimine põhineb vähemalt järgmistel elementidel:

▼**M20**

1) lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduurid ning:

i) konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist, või kui need ei ole kättesaadavad, siis

ii) õhusõiduki tootjalt saadud andmed ning

2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:

i) õhusõiduki kütusekulu/energiakulu andmed;

ii) eeldatavad massid;

iii) prognoositavad ilmastikutingimused;

iv) edasilükatud hooldusega objektide ja/või konfiguratsiooni kõrvalekallete mõjud ning

v) eeldatavad viivitused.

c) Lennukite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka järgmine:

1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhkutõusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;

2) reisikütus/-energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada lennukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast sihtlennuväljal maandumiseni;

3) kütuse/energia erivaru, mille kogus peab olema piisav ettenägematute tegurite kompenseerimiseks;

4) sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia:

i) kui lennul on vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuväli, on see sihtlennuväljalt sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütuse/energia kogus või

ii) kui lennul ei ole sihtlennuvälja varulennuvälja, on see sihtlennuväljal nõutav alleshoitud kütuse/energia kogus selleks, et kompenseerida sihtlennuvälja varulennuvälja puudumist;

5) lõplik kütuse/energiavaru, mis tuleb ohutu maandumise tagamiseks alles hoida; lõpliku kütuse/energiavaru koguse kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse kõike järgmist ja järgmises tähtsuse järjekorras:

i) inimestele või varale põhjustatava ohu suurus, mis võib tuleneda hädamaandumisest pärast kütuse/energia puudujääki,

ii) tõenäosus, et ilmnevad ootamatud asjaolud, mille korral lõplik kütuse-/energiavaru ei pruugi enam olla kaitstud.

▼**M20**

6) lisakütus/-energia, kui see on konkreetse lennuliigi puhul vajalik; see on kütuse/energia kogus, mis võimaldab lennukil mootoririkke või rõhukao korral ohutult maanduda marsruudi varulennuväljal (kütuse-/energiajäägi alusel valitud ERA lennuvälja kriitiline stsenaarium), olenevalt sellest, kumb nõuab suuremat kütuse/energia kogust, lähtudes eeldusest, et selline rike ilmneb marsruudi kõige kriitilisemas punktis; see lisakütus/-energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2–5 kohaselt arvutatud kütuse/energia miinimumkogus ei ole sellise juhtumi korral piisav;

7) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning

8) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.

d) Kopterite puhul tagab käitaja, et lennueelsel kütuse/energia arvutamisel loetakse lennuks vajaliku kütuse hulka kõike järgmist:

1) kütus/energia lendamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda;

2) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, siis sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus/energia, mille kogus peab olema piisav katkestatud lähenemiseks lennuväljal või käitamiskohas, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel lendamiseks kindlaksmääratud sihtlennuvälja varulennuväljale, lähenemiseks ja maandumiseks ning

3) lõplik kütuse-/energiavaru, mis peab olema alles jäetud ohutu maandumise tagamiseks; lõpliku kütuse/energiavaru koguse kindlaksmääramisel võtab käitaja arvesse kõike järgmist ja järgmises tähtsuse järjekorras:

i) inimestele või varale põhjustatava ohu suurus, mis võib tuleneda hädamaandumisest pärast kütuse/energia puudujääki, ning

ii) tõenäosus, et esinevad sellised ootamatud asjaolud, mille korral lõplik kütuse-/energiavaru ei pruugi enam olla kaitstud.

4) lisakütus/-energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid ning

5) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab.

e) Käitaja tagab, et kui lend suundub planeeritust erinevale sihtlennuväljale, on olemas lennuaegse ümberplaneerimise protseduurid nõutava kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamiseks ning need protseduurid vastavad lennukite puhul alapunkti c alapunktide 2–7 nõuetele ja kopterite puhul alapunkti d nõuetele.

f) Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennuaegset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et õhusõidukil on vähemalt selline kogus kütust/energiat ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks lõpuleviimiseks.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Ohutusalane teavitamine

a) Käitaja peab tagama, et enne starti teavitatakse eritööde spetsialiste:

1) avariiseadmetest ja hädaolukorra protseduuridest;

2) eritööga seotud käitamisprotseduuridest enne iga lendu või lendude sarja.

b) Punkti a alapunktis 2 nimetatud teavitamise võib asendada alg- ja jätkuõppe programmiga. Sel juhul peab käitaja kehtestama ka hiljutise lennukogemuse nõuded.

SPO.OP.140 Lennu ettevalmistamine

▼M9

a) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten kontrollima kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud kosmosepõhised, maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, on kavandatava lennuliigi jaoks piisavad.

▼M21

b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning IFR-lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:

1) olemasolevate kehtivate ilmateadete ja -prognoosidega tutvumine ning

2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

SPO.OP.143. Sihtlennuvälja varulennuväljade planeerimismiinimumid – lennukid

Lennuvälja ei määratleta sihtlennuvälja varulennuväljana, välja arvatud juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

a) varulennuvälja puhul, kus saab kasutada instrumentaallähenemist otsusekõrgusel (DH) alla 250 jalga:

1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrguse või minimaalse laskumiskõrguse ning

2) on nähtavus vähemalt kõrgem kui 1 500 m ja 800 m üle instrumentaallähenemistoimingu nähtavuse rajal / miinimumnähtavuse või

b) varulennuvälja puhul, kus instrumentaallähenemistoimingu otsusekõrgus (DH) või minimaalne laskumiskõrgus (MDH) on vähemalt 250 jalga:

1) on pilvede kõrgus vähemalt 400 jalga üle instrumentaallähenemistoiminguga seotud otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 3 000 m või

▼M21

c) instrumentaallähenemise protseduurita varulennuvälja puhul:

1) on pilvede kõrgus vähemalt kõrgem kui 2 000 jalga ja minimaalne ohutu IFR-kõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 5 000 m.

SPO.OP.144 Sihtlennuvälja varulennuvälja planeerimismiinimumid – kopterid

Käitaja valib lennuvälja sihtlennuvälja varulennuväljaks ainult juhul, kui olemasolev ilmateave näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem,

a) varulennuvälja puhul, kus kasutatakse instrumentaallähenemise protseduuri (IAP):

1) on pilvede kõrgus vähemalt 200 jalga üle instrumentaallähenemise protseduuriga seotud otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel või

b) varulennuvälja puhul, kus puudub instrumentaallähenemise protseduur (IAP):

1) on pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või minimaalne ohutu IFR-kõrgus, olenevalt sellest, kumb on suurem, ning

2) on nähtavus vähemalt 1 500 m päeval või 3 000 m öösel.

▼M4

SPO.OP.145 Stardilennuvälja varulennuväljad – keerukad mootorlennukid

▼M21

a) IFR-lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis stardilennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, kui lähtelennuvälja ilmastikutingimused on lennuvälja käitamismiinimumidele vastavad või nendest halvemad või kui lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muul põhjusel võimalik.

▼M4

b) Stardilennuvälja varulennuväli peab lähtelennuvälja suhtes asuma järgmisel kaugusel:

1) kahemootoriliste lennukite puhul mitte kaugemal kui ühetunnine lend ühe mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes ning

2) kolme- ja enama mootoriga lennukite puhul mitte kaugemal kui kahetunnine lend ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes vastavalt lennukäsiraamatule (AFM).

c) Stardilennuvälja varulennuväljaks valimiseks peavad lennuvälja kohta esitatud andmed näitama, et asjaomase lennuvälja arvestuslikul kasutamisajal on seal valitsevad tingimused konkreetse lennu käitamise miinimumnõuetele vastavad või nendest paremad.

▼M4

SPO.OP.150 Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

a) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennuilma tingimuses (VMC) läheneda ja maanduda või

▼M20

b) kavandatud maandumiskoht on määratud eraldatud lennuväljaks ja:

1) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur ning

2) kättesaadav ajakohane meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisega või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumikõrguse;

ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.

▼M4

SPO.OP.151 Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

a) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, tuleb kasutada instrumentaallähenemise protseduuri ning hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

1) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrguse ning

2) nähtavus on vähemalt 1 500 m kui protseduuriks ette nähtud miinimumnähtavus või

b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:

1) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur;

2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrguse;

ii) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.

▼M9

_____

SPO.OP.152. Sihtlennuväljad – instrumentaallähenemine

Õhusõiduki kapten peab tagama piisavad vahendid, mis võimaldavad sihtlennuväljal või sihtlennuvälja varulennuväljal navigeerida ja maanduda juhul, kui õhusõiduk kaotab suutlikkuse kavakohaselt läheneda ja maanduda.

▼M4

SPO.OP.155 Tankimine isikute sisenemise, pardalviibimise või väljumise ajal

a) Õhusõidukit ei tohi tankida lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse ega nende kütuseliikide seguga ajal, mil reisijad sisenevad õhusõidukisse, viibivad selle pardal või väljuvad õhusõidukist.

▼M20

b) Kõikide muude kütuse-/energialiikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab viibima kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.

SPO.OP.157 Tankimine töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega – kopterid

a) Tankimine töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega võib toimuda ainult:

1) ajal, mil eritööde spetsialistid ei ole sisenemas ega väljumas;

2) kui lennuvälja või käitamiskoha käitaja lubab sellist tegevust;

3) võttes arvesse kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud konkreetseid protseduure ja piiranguid;

4) kütuseliikidega JET A või JET A-1 ning

5) asjakohaste pääste- ja tuletõrjerajatiste (RFF) või -varustuse läheduses.

b) Käitaja hindab töötava(te) mootori(te) ja/või pöörlevate rootoritega tankimise riske.

c) Käitaja kehtestab asjakohased protseduurid, mida peavad järgima kõik asjaomased töötajad, näiteks meeskonnaliikmed, eritööde spetsialistid ja maapealse teeninduse töötajad.

d) Käitaja tagab, et tema meeskonnaliikmed, maapealse teeninduse töötajad ja kõik protseduuridega seotud eritööde spetsialistid on saanud asjakohase väljaõppe.

e) Käitaja tagab, et töötava(te) mootori(te)ga ja/või pöörlevate rootoritega tankimise protseduur on sätestatud lennutegevuskäsiraamatus.

▼M11

SPO.OP.160 Kõrvaklappide kasutamine

Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega ning kasutama seda peamise vahendina lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse), teiste meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistidega suhtlemisel.

▼M4

SPO.OP.165 Suitsetamine

Õhusõiduki kapten peab keelama õhusõiduki pardal ning tankimise või paakide tühjendamise ajal suitsetamise.

▼M4

SPO.OP.170 Ilmastikutingimused

▼M21

a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata VFR-lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisajal kohaldatavate VFR-lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.

b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata IFR-lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisajal vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamismiinimumidele või on nendest paremad.

▼M4

c) Kui lend koosneb visuaal- ja instrumentaalsegmentidest, tuleb lähtud vastavalt olukorrale alapunktides a ja b osutatud meteoroloogiateabest.

SPO.OP.175 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

a) Õhusõiduki kapten võib alustada starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi või juhitavust, välja arvatud lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

b) Käitaja peab kehtestama keerukate mootorõhusõidukite ohutu käitamise protseduurid, mida tuleb järgida, kui on vaja teha maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning õhusõidukite sellekohast ülevaatust.

SPO.OP.176 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

a) Õhusõiduki kapten võib alustada lendu või lennata eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.5 osutatule.

b) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaseme või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, peab õhusõiduki kapten õhusõiduki viivitamata jäätumistingimustest välja viima lennukõrguse või marsruudi muutmise abil, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC-üksusele) hädaolukorra teate.

c) Keerukate mootorõhusõidukite puhul peab käitaja kehtestama protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.

▼M21

SPO.OP.180. Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ohutut starti ja väljumist ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

Kui eritööde spetsialist ei ole õhusõiduki pardal koolituseks, on õhusõiduki kaptenil eritööde spetsialistide pardaoleku ajal keelatud jäljendada järgmist:

a) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist, või

b) lend instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes.

▼M20

SPO.OP.190. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontrolli poliitika lennu ajal

a) Keeruka mootorõhusõiduki käitaja peab kehtestama protseduuri, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse/energia kasutamise kontroll lennu ajal.

b) Õhusõiduki kapten jälgib pardale jäävat kütuse/energia kogust, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks lennuväljale või käitamiskohta, kus on võimalik ohutult maanduda.

c) Õhusõiduki kapten annab lennujuhtimisüksusele (ATC) teada minimaalse kütusega/energiaga olekust, saates teate „MINIMUM FUEL”, kui õhusõiduki kapten on:

1) otsustanud maanduda konkreetsel lennuväljal või käitamiskohas ning

2) välja arvutanud, et lennuvälja või käitamiskoha olemasoleva loa muutmise või muude lennuliiklusviivituste tulemuseks võib olla maandumine planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga.

d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval lennuväljal või lähimas ohutult maandumist võimaldavas käitamiskohas maandumise korral kättesaadav kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

▼M4

SPO.OP.195 Lisahapniku kasutamine

a) Käitaja peab tagama, et eritööde spetsialistid ja meeskonnaliikmed kasutavad pidevalt lisahapnikku, kui salongi rõhkkõrgus on rohkem kui 30 minuti jooksul üle 10 000 jala ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala, kui pädeva asutuse antud loas ja standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ei ole sätestatud teisiti.

b) Olenemata punktist a ning välja arvatud langevarjulennud, võib mittekeerukate lennukite ja kopteritega kindlaksmääratud ajavahemikul lühiajaliselt viibida üle 13 000 jala kõrgusel lisahapnikku kasutamata, kui selleks on pädeva asutuse eelnev luba, mille väljaandmisel on arvestatud järgmist:

1) üle 13 000 jala kõrgusel viibitakse kuni kümme minutit, või kui osutub vajalikuks seal kauem viibida, siis rangelt vaid nii kaua, kui on vaja eritöö tegemiseks;

2) lennukõrgus on kuni 16 000 jalga;

3) punkti SPO.OP.135 kohase ohutusalase teavitamise raames tutvustatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele piisavalt hüpoksia mõju;

4) alapunktides 1–3 nimetatud lende käsitlevad standardsed käitamisprotseduurid (SOP);

▼M4

5) käitaja eelnev kogemus üle 13 000 jala kõrgusel toimunud lendudega lisahapnikku kasutamata;

6) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide isiklik kogemus ja füsioloogiline kohanemine suurtel kõrgustel ning

7) käitaja asukohaks või lendude lähtekohaks oleva baasi kõrgus merepinnast.

SPO.OP.200 Maapinna läheduse tuvastamine

a) Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, peab piloteeriv piloot viivitamata võtma parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.

b) Maapinna läheduse hoiatussüsteemi võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõiduki käitamise maapinnale lähemal kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi käivitumislävi.

SPO.OP.205 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

▼M9

a) Käitaja kehtestab pärast ACASi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid, et lennumeeskond saaks nõuetekohase koolituse kokkupõrgete vältimise valdkonnas ja oskaks kasutada ACAS II seadmeid.

▼M4

b) ACAS II võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõidukite käitamise üksteisele lähemal kui ACAS-i käivitumislävi.

▼M21

SPO.OP.210. Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ega olukord kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirgealal (FATO) ning

b) valitud lennuvälja käitamismiinimumid on kooskõlas järgmisega:

1) käitamisega seotud maapealsed seadmed;

2) käitamisega seotud õhusõidukisüsteemid;

3) õhusõiduki suutlikkus;

4) lennumeeskonna kvalifikatsioon.

▼M16

SPO.OP.211 Lähenemis- ja maandumistingimused – kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatsetakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

▼M21

SPO.OP.215 Lähenemise alustamine ja jätkamine

a) Lennukite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus (VIS) või nähtavus rajal (RVR) on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles lennuk asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.

b) Kopterite puhul, mille maandumisel kasutatava raja kohta teatatud nähtavus rajal on alla 550 m ja määrav nähtavus rajal on alla kohaldatava miinimumi, instrumentaallähenemistoimingut ei jätkata:

1) pärast punkti, milles kopter asub 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kõrgustasandist, või

2) lõpplähenemise segmendis (FAS), kui otsusekõrgus või minimaalne laskumiskõrgus on üle 1 000 jala.

c) Kui nõutav visuaalne orientiir puudub, sooritatakse katkestatud lähenemine otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.

d) Kui nõutavat visuaalset orientiiri ei säilitata pärast otsusekõrgust (DA/H) või minimaalset laskumiskõrgust (MDA/H), minnakse viivitamata kordusringile.

e) Olenemata alapunktist a võib juhul, kui nähtavust rajal ei ole teatatud ja teatatud nähtavus on madalam, kuid teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) on kohaldatavast miinimumist suurem, jätkata instrumentaallähenemist kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).

f) Olenemata alapunktidest a ja b võib juhul, kui puudub kavatsus maanduda, võib instrumentaallähenemist jätkata kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H). Katkestatud lähenemine sooritatakse otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) või enne seda.

▼M11

———————

▼M4

SPO.OP.230 Standardsed käitamisprotseduurid

a) Enne erilennu alustamist peab õhusõiduki kapten tegema riskianalüüsi, hinnates tegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja sellega seotud riskid ning võtta kasutusele leevendavad meetmed.

b) Käitaja peab riskianalüüsi põhjal kehtestama standardsed käitamisprotseduurid (SOP), mis on vastavuses asjaomase erilennu ja selleks kasutatava õhusõidukiga, võttes arvesse E alajaos sätestatud nõudeid. Käitamisprotseduurid peavad olema lisatud lennutegevuskäsiraamatusse või esitatakse eraldi dokumendina. Standardsed käitamisprotseduurid (SOP) tuleb regulaarselt läbi vaadata ja neid tuleb ajakohastada vastavalt vajadusele.

c) Käitaja peab tagama, et erilennu tegemisel järgitakse standardseid käitamisprotseduure (SOP).

▼M21

SPO.OP.235. EFVS 200 toimingud

a) Käitaja, kes kavatseb sooritada EFVS 200 vähendatud käitamismiinimumidega toiminguid ja ilma eriloata, tagab, et:

1) õhusõiduk on kavandatud käitamiseks sertifitseeritud;

▼M21

2) kasutatakse ainult EFVS-toiminguteks sobivaid radasid, lähenemis- ja stardisirgealasid ning instrumentaallähenemise protseduure;

3) lennumeeskond on pädev kavandatavat toimingut läbi viima ning lennumeeskonna liikmetele ja lennu ettevalmistamisel osalevatele asjaomastele töötajatele on kehtestatud koolitus- ja kontrolliprogramm;

4) on kehtestatud töökord;

5) minimaalvarustuse loetelus (MEL) on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

6) hooldusprogrammis on dokumenteeritud kogu asjakohane teave;

7) toimingu ohutustaseme jälgimiseks hinnatakse ohutustaset ja kehtestatakse tulemusnäitajad ning

8) lennuvälja käitamismiinimumides võetakse arvesse kasutatava süsteemi suutlikkust.

b) Käitaja ei tohi EFVS 200 toiminguid teha halva nähtavusega lendude tegemisel.

c) Olenemata alapunkti a alapunktist 1 võib käitaja kasutada EFVS 200 toimingute sooritamiseks miinimumkriteeriumidele vastavaid laiendatud võimalustega süsteeme, kui pädev asutus on selle heaks kiitnud.

▼M4

C ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKITE SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD

SPO.POL.100 Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid

▼M11

a) Õhusõiduki last, mass ja, raskuskeskme (CG) asukoht peavad kõigil lennuetappidel vastama asjakohases käsiraamatus sätestatud piirangutele.

▼M4

b) Õhusõiduk tuleb varustada lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsiooniga.

▼M11

SPO.POL.105 Mass ja balansseering

a) Käitaja peab tagama, et enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu on kaalumise teel kindlaks tehtud selle mass ja raskuskese. Arvesse tuleb võtta modifikatsioonide ja remontide üldmõju massile ja balansseeringule ning see tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tuleb teha õhusõiduki kaptenile kättesaadavaks. Kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada, tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda.

▼M14

b) Kaalumise peab korraldama õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

▼M20

SPO.POL.110. Massi ja balansseeringu süsteem – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega

a) Käitaja kehtestab massi ja balansseeringu süsteemi, et määrata kindlaks iga lennu või lendude seeria kohta järgmised andmed:

1) õhusõiduki käitamise tühimass;

2) tegeliku lasti mass;

3) kütuse-/energialasti mass;

4) õhusõiduki last ja selle paigutus;

5) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta/energiata ning

6) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad.

b) Lennumeeskonnal peab olema vahend, millega saab massi ja balansseeringu arvutusi elektrooniliselt korrata ja kontrollida.

c) Käitaja kehtestab protseduurid, millega õhusõiduki kapten saab kindlaks määrata kütuse-/energialasti massi selle tegeliku tiheduse alusel või kui tegelik tihedus ei ole teada, siis lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.

▼M26

d) Õhusõiduki kapten tagab järgmise:

1) õhusõiduk lastitakse kvalifitseeritud töötajate järelevalve all;

2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.

e) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktides a–d sätestatud nõuetele. Kõnealune süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

▼M4

SPO.POL.115 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega

a) Käitaja peab enne iga lendu või lendude seeriat määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta nii, et ei ületataks õhusõiduki massi ja balansseeringu piirnorme. Massi- ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:

1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;

2) vajaduse korral lennu andmed, number ja kuupäev;

3) õhusõiduki kapteni nimi;

4) dokumendi koostaja nimi;

5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese (CG);

▼M20

6) kütuse/energia mass stardi ajal ja reisikütuse/-energia mass;

7) kütusest/energiast erinevate muude kuluainete mass (vajaduse korral);

8) lasti osad;

9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta/energiata;

▼M4

10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad ning

11) massi ja raskuskeskme (CG) piirnormid.

▼M4

b) Kui massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid koostatakse arvuti abil+, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.

SPO.POL.116 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – leebemad nõuded

Olenemata SPO.POL.115 alapunkti a alapunktist 5 ei pea raskuskeskme asukohta massi- ja balansseeringudokumentides märkima, kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või kui on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses on võimalik tagada õige balansseering tegelikust lastist olenemata.

SPO.POL.120 Suutlikkus – üldist

Õhusõiduki kapten võib õhusõidukit käitada üksnes juhul, kui see on nõuetekohaselt suuteline täitma kohaldatavaid lennureegleid ning järgima lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muid piiranguid, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.

SPO.POL.125 Stardimassipiirangud – keerukad mootorlennukid

Käitaja peab tagama, et

a) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel ei ületa stardimassipiiranguid:

1) startimisel punkti SPO.POL.130 kohaselt;

2) marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI) punkti SPO.POL.135 kohaselt ning

3) maandumisel punkti SPO.POL.140 kohaselt,

lubades mööndusi seoses massi eeldatava vähenemisega lennu jooksul ning kütuse väljalaskmisega;

b) mass stardi hoovõtu alguses ei ületa ühelgi juhul lennukäsiraamatus (AFM) kindlaks määratud maksimaalset maandumismassi lennuväljale või käitamiskohale vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, kui neid kasutatakse maksimaalse stardimassi määramiseks, ning

c) arvestuslik mass kavandataval lennuväljal või käitamiskohas ja sihtlennuvälja varulennuväljal maandumise ajal ei ületa ühelgi juhul lennukäsiraamatus (AFM) kindlaks määratud maksimaalset maandumismassi asjaomastele lennuväljadele või käitamiskohtadele vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, kui neid kasutatakse maksimaalse maandumismassi määramiseks.

SPO.POL.130 Start – keerukad mootorlennukid

a) Maksimaalse stardimassi kindlaksmääramisel peab õhusõiduki kapten võtma arvesse järgmist:

1) arvestusliku stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi;

2) arvestuslik hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;

3) stardi katkestamise ja stardi jätkamise korral tuleb kasutada üht ja sama V1 väärtust, mis on kindlaks määratud lennukäsiraamatus (AFM), ning

▼M4

4) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

b) Õhusõiduki kapten (v.a turbopropellermootoriga lennukid, mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg) kapten peab stardil tekkinud mootoririkke korral tagama järgmise:

1) lennuk suudab stardi katkestada ja peatuda olemasoleva kiirendus-pidurdusdistantsi piires või

2) lennuk suudab starti jätkata ning kõikidest tõusutrajektooril olevatest takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõutakse punkti SPO.POL.135 järgimist võimaldavale positsioonile.

SPO.POL.135 Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga – keerukad mootorlennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et ühe mootori seiskumise korral marsruudi mis tahes punktis suudab mitmemootoriline lennuk jätkata lendu kuni sobiva lennuvälja või käitamiskohani, ilma et kordagi laskutaks allapoole minimaalset lubatud kõrgust takistuste kohal.

SPO.POL.140 Maandumine – keerukad mootorlennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et lähenemisel pärast kõikidest takistustest ohutut ülelendamist on lennuk suuteline mis tahes lennuväljal või käitamiskohas olemasoleva maandumisdistantsi piires ohutult maanduma ja peatuma või vesilennuk on suuteline kiirust piisavalt vähendama. Lubatud on teha lähenemis- ja maandumisvõtete eeldatavatest muudatustest tulenevaid mööndusi, kui suutlikkusandmete kindlaksmääramisel ei ole selliseid mööndusi tehtud.

SPO.POL.145 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – lennukid

Kui lennukit käitatakse tihedalt asustamata ala kohal kõrgusel alla 150 m (500 jala), peab käitaja selliste lennukite jaoks, mis ei suuda kriitilise mootori rikke korral püsida horisontaalselt õhus:

a) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks;

b) kehtestama meeskonnaliikmete koolitusprogrammi ning

c) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

SPO.POL.146 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – kopterid

a) Õhusõiduki kapten võib käitada õhusõidukit tihedalt asustatud alade kohal tingimusel, et:

1) kopteril on A- või B-suutlikkusklassi sertifikaat ning

2) kehtestatud on ohutusmeetmed, et vältida maapinnal viibivate isikute või vara liigset ohustamist, ning lend ja selle standardsed käitamisprotseduurid (SOP) on kinnitatud.

b) Käitaja peab:

1) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks;

2) kehtestama meeskonnaliikmete koolitusprogrammi ning

3) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

▼M4

c) Käitaja peab tagama, et stardi-, maandumis- ja ripplennumass ei ületa maksimaalset massi, mis on ette nähtud:

1) ripplennul väljaspool maapinna mõjuala (HOGE), kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel või

2) kui valitsevatest tingimustest tulenevalt on väljaspool maapinna mõjuala toimuva ripplennu saavutamine ebatõenäoline, ei ületa kopteri mass maapinna mõjualas toimuva ripplennu maksimaalset massi (HIGE), kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel, tingimusel et ettenähtud maksimaalse massi korral on olemasolevates tingimustes ripplend maapinna mõjualas võimalik.

D ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

SPO.IDE.A.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;

2) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.A.215 sätestatud nõuete täitmiseks;

3) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.A.220 sätestatud nõuete täitmiseks või

4) need on paigaldatud lennukisse.

▼M15

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

1) varukaitsmed;

2) kaasaskantav valgusti;

3) täppiskell;

4) kaardihoidik;

5) esmaabivahendite komplektid;

6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

7) mereankur ja sildumisvahendid;

8) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.

c) Instrumendid, seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa (SPO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või käesoleva lisa punktides SPO.IDE.A.215 ja SPO.IDE.A.220 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad, seadmed või lisavarustus ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.

▼M4

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

▼M4

e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.

f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

a) lennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL);

b) keerukate mootorlennukite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes lennukite käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j;

c) lennukile on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi vajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

SPO.IDE.A.115 Lennuvalgustus

Öisel ajal käitatavates lennukites peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

e) kõikide salongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) vesilennukina käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

SPO.IDE.A.120 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavates lennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M4

4) indikaatorkiirus;

5) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes, ja

6) keerukate mootorlennukite puhul libisemine.

▼M4

b) Lennukites, mida käitatakse öisel ajal visuaallennuilma tingimustes (VMS) peavad lisaks punktis a nimetatule olema järgmised vahendid::

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) pöörang ja libisemine;

ii) asend;

iii) vertikaalkiirus ja

iv) stabiliseeritud kurss

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

c) Keerukatel mootorlennukitel, mida käitatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust peab lisaks alapunktides a ja b nimetatule olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

d) Lennukites, mida käitatakse tingimustes, kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

e) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab lennukis teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M4

2) indikaatorkiirus;

3) pöörang ja libisemine (vajaduse korral);

4) asend (vajaduse korral);

5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);

6) stabiliseeritud kurss (vajaduse korral), ning

7) vajaduse korral Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

SPO.IDE.A.125 Instrumentaallennureeglite (IFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates lennukites peavad olema:

a) vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M4

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) pöörang ja libisemine;

7) asend;

▼M4

8) stabiliseeritud kurss;

9) välisõhu temperatuur ja

10) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

▼M15

1) barometric altitude;

▼M4

2) indikaatorkiirus;

3) vertikaalkiirus;

4) pöörang ja libisemine;

5) asend;

6) stabiliseeritud kurss ja

7) vajaduse korral, Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis; ning

e) keerukates mootorlennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt, peab lisaks alapunktides a, b, c ja d sätestatud varustusele olema:

1) alternatiivne staatilise rõhu allikas;

2) hõlpsat lugemist võimaldavad asendis kaardihoidik, mida saab öiste lendude ajal valgustada;

3) teine sõltumatu vahend, millega mõõdetakse ja kuvatakse kõrgust merepinnast, kui see ei ole juba paigaldatud alapunkti e alapunkti 1 kohaselt ning

▼M15

4) põhitoitesüsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoiteallikas peab põhitoitesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab mõõteriistal või selle paneelil selgelt näha olema.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Lisaseadmed instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavateks ühe piloodiga lendudeks

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates ühe piloodiga lennukites peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

▼M12

SPO.IDE.A.130 **Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)**

a) Turbiinmootoriga lennukites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

▼M12

1) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või

2) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

b) Äriliseks otstarbeks kasutatavad turbiinmootoriga lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2019, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 6–9, peavad olema varustatud reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS), mis vastab tunnustatud standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuetele.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole sätestatud teisiti, peavad turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg, olema varustatud ACAS II-ga.

SPO.IDE.A.132 Pardailmaradar – keerukad mootorlennukid

Pardailmaradar peab olema järgmistel lennukitel, kui neid käitatakse öistel lendudel või instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes piirkonnas, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha:

a) survestatud lennukid;

b) hermetiseerimata lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorlennukid

a) Lennukites, mida käitatakse öisel ajal eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või jäätumise tekke kontrollimiseks.

b) Valgustus jäätumise tekke kontrollimiseks ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

SPO.IDE.A.135 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates lennukites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

SPO.IDE.A.140 Kabiini helisalvestusseade

a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistes lennukites:

1) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning

2) lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 2 250 kg:

i) mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;

ii) millel on turboreaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor ning

▼M4

iii) mille esmane tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda.

▼M8

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt:

▼M18

1) eelnenud 25 tunni jooksul, kui tegemist on lennukiga, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2022 või pärast seda, või

▼M8

2) eelnenud kahe tunni jooksul kõikidel muudel juhtudel.

▼M4

c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui need on paigaldatud;

3) helikeskkond meeskonnakabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõigi kasutusel olevate suu- ja maskmikrofonide helisignaalid, ning

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

e) Lisaks alapunktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.

▼M8

f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Pardaregistraator

a) Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.

b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse ja toimimise ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Andmed peavad põhinema lennukis asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.

▼M4

d) Pardaregistraator (FDR) peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

▼M8

e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Miniregistraator

a) Turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, ja lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) need ei kuulu punkti SPO.IDE.A.145 alapunkti a kohaldamisalasse;

2) neid kasutatakse ärilisteks lendudeks;

3) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.

b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.

c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.

d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja audiosalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Andmeside salvestamine

a) Lennukites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:

1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:

i) andmeside algus;

ii) lennujuhi ja piloodi suhtlus;

iii) adresseeritud seire;

iv) lennuinfo;

v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

vi) õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab; ning

vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

▼M4

2) teave, mis võimaldab kõik asjakohased salvestised viia korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning

3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.

b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning selle hilisemaks hõlpsaks kättesaamiseks salvestusseadmest tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis SPO.IDE.A.140 sätestatud aja jooksul.

▼M8

d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M4

e) Salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemi suhtes kohaldatavad nõuded on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti SPO.IDE.A.140 alapunktides d ja e.

SPO.IDE.A.155 Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavaid nõuded võib täita järgmiselt:

a) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR) või pardaregistraator (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid, või

b) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR) ja pardaregistraator (FDR), võib kasutada kaht kombineeritud salvestusseadet, mis täidavad nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

SPO.IDE.A.160 Istmed, istmete turvavööd ja turvasüsteemid

Lennukites peavad olema:

a) istmed või istekohad kõikidele pardal viibivatele meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;

b) turvavöö igal istmel, ning igal istekohal turvasüsteem;

▼M9

c) muudes kui keerukates mootorlennukites igal lennumeeskonna liikme istmel õlarihmaga turvavöö, millel on üks avamispunkt, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 25. augustil 2016 või hiljem;

d) keerukates mootorlennukites õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:

1) igal lennumeeskonnaliikme istmel ning igal piloodiistme kõrval asuval istmel ja

2) igal kabiinis oleval vaatlejaistmel;

▼M15

e) Alapunkti d kohaselt nõutaval õlarihmaga turvavööl peab olema:

1) üks avamispunkt;

2) lennumeeskonna liikmete istmetel ja kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel üks järgmistest:

▼M15

i) kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult;

ii) diagonaalne õlarihm ja turvavöö, mida saab kasutada sõltumatult järgmiste lennukite puhul:

A) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ning mis vastavad kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta;

B) lennukid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni üheksa, ja mis ei vasta kohaldatavates sertifitseerimisnõuetes kindlaks määratud tingimustele hädamaandumise dünaamika kohta, ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud enne 25. augustit 2016.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Esmaabikomplekt

a) Lennukites peab olema esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplekt peab olema:

1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ning

2) uuendatud.

SPO.IDE.A.170 Lisahapnik – survestatud lennukid

a) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Survestatud lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus salongide rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste vähemalt:

1) kogu lennuaja, mil salongi rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui kümne minuti varu;

2) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades kogu lennuaja, mil piloodikabiini ja salongi rõhkkõrgus on 14 000–15 000 jalga;

3) kogu lennuaja, mil piloodikabiini ja salongi rõhkkõrgus on 10 000–14 000 jalga kauem kui 30 minutit ning

4) kuni kümme minutit, kui tegemist on lennukitega, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest madalamal, kuid tingimustes, mis ei võimalda nelja minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.

c) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgemal kui 25 000 jalga, peab olema:

1) seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul ning

2) keerukatel mootorlennukitel kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele.

SPO.IDE.A.175 Lisahapnik – hermetiseerimata lennukid

a) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

▼M4

b) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus salongide rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:

1) kõiki meeskonnaliikmeid kogu lennuaja, mil salongi rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ning

2) kõiki pardalviibijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus salongis on üle 13 000 jala.

c) Olenemata alapunktist b on lubatud kindlaksmääratud kestusega viibimine kõrgusel 13 000–16 000 jalga ilma hapnikuvarustuseta vastavalt punkti SPO.OP.195 alapunktile b.

SPO.IDE.A.180 Käsitulekustutid

▼M14

a) Lennukites, välja arvatud ELA1 õhusõidukid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud salongis, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonna liikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

▼M4

b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

SPO.IDE.A.181 Päästekirves ja sõrgkang

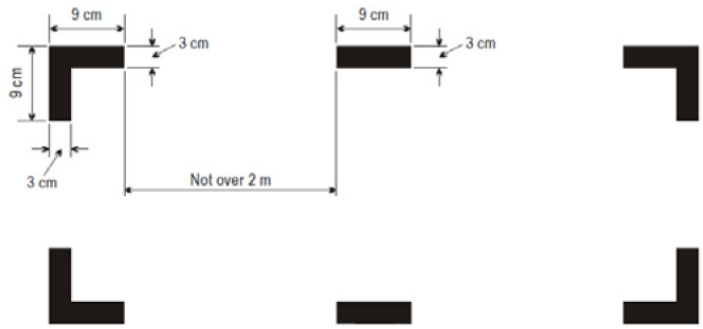
Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg peab olema vähemalt üks päästekirves või sõrgkang, mis asub lennumeeskonna kabiinis.

SPO.IDE.A.185 Sissemurdmispunktide märgistus

Alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, märgistatakse lennukikerel vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



SPO.IDE.A.190 Avariimajakas (ELT)

▼M8

a) Lennuki varustusse peab kuuluma järgmine:

1) üks mis tahes liiki avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või varem,

▼M8

2) üks automaatne avariimajakas (ELT) või õhusõiduki asukoha määraja, mis vastab määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT osa) punktis CAT.GEN.MPA.210 sätestatud nõuetele, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, või

3) pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti käes olev personaalne raadiomajakas (PLB) kui tegemist on lennukiga, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus.

▼M4

b) Mis tahes liiki avariimajakas ja personaalne raadiomajakas (PLB) peavad suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistes lennukites peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) ühemootorilised maalennukid, millega:

i) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või

ii) starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, kus õhusõiduki kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektoor vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette;

2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal ning

3) lennukid, mida käitatakse hädamaandumiseks sobivast maismaast reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti kaugusel või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem.

b) Igal päästevestil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Veekogu kohal käitatavates vesilennukites peab olema:

1) mereankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja randumiseks, ankurdamiseks või vees manööverdamiseks ning

2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

d) Sellise lennuki kapten, mida käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel hädamaandumiseks sobivast kohast maismaal, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

SPO.IDE.A.200 Päästevarustus

a) Lennukites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

▼M4

3) lennu toimumise marsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

b) Alapunkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:

1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:

i) 120 minutit lennuaega reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) sellise lennuki puhul, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumise korral marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil või

ii) 30 minutit lennuaega reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul või

2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90 minutit lennuaega reisilennukiirusel hädamaandumiseks sobivast piirkonnast, kui tegemist on lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

SPO.IDE.A.205 Isikukaitsevahendid

Iga pardal viibiv isik peab kandma isikukaitsevahendeid, mis on kooskõlas tehtava töö liigiga.

SPO.IDE.A.210 Kõrvaklapid

a) Lennuki kabiinis peavad määratud istekohal asuva iga lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suumikrofoni või samaväärse mikrofoniga.

b) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal, peab olema manuaalsel tangaaži- ja kallakujuhisel saatenupp iga ettenähtud lennumeeskonna liikme jaoks.

SPO.IDE.A.215 Raadiosideseadmed

a) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal või kui see on ette nähtud õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega, peavad olema raadiosideseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:

1) võimaldama kahesuunalist sidet lennu juhtimiseks lennuväljal;

2) võtma lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogiateavet;

3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning

4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

SPO.IDE.A.220 Navigatsiooniseadmed

a) Lennukites peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:

1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas ning

2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

▼M4

b) Lennukites peavad olema piisavad navigatsiooniseadmed selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või erakorralisele olukorrale vastav toiming ohutult teostada.

c) Sellistes lennukites, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

▼M9

d) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele nõuetele lennukõlblikkussertifikaadi kohta.

▼M15

e) Lennukitel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Transponder

Lennukites peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul teavitab käitaja lennumeeskonda ja muid asjaomaseid töötajaid ning tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.

▼M4

2. JAOTIS

Kopterid

SPO.IDE.H.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;

2) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.H.215 sätestatud nõuete täitmiseks;

3) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.H.220 sätestatud nõuete täitmiseks või

4) need on kopterisse paigaldatud.

▼M15

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

1) kaasaskantav valgusti;

▼M15

2) täppiskell;

3) esmaabikomplekt;

4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

5) mereankur ja sildumisvahendid;

6) laste turvavahendid;

7) lihtne isikuvintsimissüsteem, mida eritööde spetsialist kasutab kinnitusvahendina.

c) Mõõteriistad, seadmed või lisavarustus, mis ei ole käesoleva lisa (SPO-osa) kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peab vastama järgmistele nõuetele:

1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa või punktides SPO.IDE.H.215 ja SPO.IDE.H.220 sätestatud nõuete täitmiseks;

2) need mõõteriistad, seadmed või lisavarustus ning nende rikked või häired ei kahjusta kopteri lennukõlblikkust.

▼M4

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

e) Lennumeeskonna liikme poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.

f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

a) kopterit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL);

b) keerukate mootorkopterite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes kopterite käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires kooskõlas III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktiga j;

c) kopterile on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Lennuvalgustus

Öisel ajal käitatavates kopterites peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

▼M4

e) kõikide salongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) amfiibkopterites rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrke vältimiseks merel.

SPO.IDE.H.120 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavates kopterites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M4

4) indikaatorkiirus ja

5) libisemine.

b) Kopterites, mida käitatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmised vahendid:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) asend;

ii) vertikaalkiirus ja

iii) stabiliseeritud kurss

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriist ei saa piisavat toidet, ning

3) keerukates mootorkopterites vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

c) Kopterites, mida käitatakse tingimustes, kus nähtavus on alla 1 500 m või kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ilma ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

d) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab kopteris teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M4

2) indikaatorkiirus;

3) libisemine;

4) asend (vajaduse korral);

5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);

6) stabiliseeritud kurss, kui see on asjakohane.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavad lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates kopterites peavad olema:

a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

1) magnetkurss;

2) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;

▼M15

3) baromeetriline kõrgus;

▼M4

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) libisemine;

7) asend;

8) stabiliseeritud kurss ja

9) välisõhu temperatuur;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet,

c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

▼M15

1) baromeetriline kõrgus;

▼M4

2) indikaatorkiirus;

3) vertikaalkiirus;

4) libisemine;

5) asend ja

6) stabiliseeritud kurss

d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;

e) varu-aviohorisont ning

f) keerukates mootorkopterites:

1) alternatiivne staatilise rõhu allikas ning

2) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidik, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

SPO.IDE.H.126 Lisaseadmed instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavateks ühe piloodiga (IFR) lendudeks

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates ühe piloodiga kopterites peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Pardailmaradar – keerukad mootorkopterid

Kopterites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite kohaselt või öisel ajal, peab olema pardailmaradar, kui olemasolevad kehtivad ilmateated näitavad, et kavandatud marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha.

SPO.IDE.H.133 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorkopterid

a) Kopterites, mida käitatakse öisel ajal eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või jäätumise tekke kontrollimiseks.

b) Valgustus jäätumise tekke kontrollimiseks ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

SPO.IDE.H.135 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates kopterites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

SPO.IDE.H.140 Kabiini helisalvestusseade

a) Kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) üle 7 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR).

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalises järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaalid ning

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter hakkab liikuma oma mootori jõul, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

e) Lisaks alapunktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.

▼M8

f) Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on kabiini helisalvestusseadmega (CVR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Pardaregistraator

a) Kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg ja mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.

b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha kopteri trajektoori, kiiruse, asendi, mootorite võimsuse ja toimimise, ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud kümne tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Andmed peavad põhinema kopteris asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.

d) Pardaregistraator (FDR) peab automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui kopter hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

▼M8

e) Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha registraatori asukohta vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on pardaregistraatoriga (FDR), mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Miniregistraator

a) Turbiinmootoriga kopterid, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on 2 250 kg või rohkem, peavad olema varustatud pardaregistraatoriga, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

▼M20

1) need ei kuulu punkti SPO.IDE.H.145 alapunkti a kohaldamisalasse;

▼M16

2) neid kasutatakse ärilisteks lendudeks;

3) nende esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 5. september 2022 või hiljem.

b) Pardaregistraator peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaksmääramiseks.

c) Pardaregistraator peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja kujutisi.

d) Pardaregistraator peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui kopter hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui kopter enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

e) Kui pardaregistraator salvestab kujutisi või helisid lennumeeskonna kabiinist, peab registraatoril olema funktsioon, mida õhusõiduki kapten saab kasutada ja mis muudab enne asjaomase funktsiooni käivitumist salvestatud kujutisi ja helisalvestisi nii, et neid ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimistehnikate abil taastada.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Andmeside salvestamine

a) Selliste kopterite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:

1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksusega (ATS-üksusega) sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:

i) andmeside algus;

ii) lennujuhi ja piloodi vaheline suhtlus;

▼M4

iii) adresseeritud seire;

iv) lennuinfo;

v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

vi) õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab ning

vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;

2) teave, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi; ning

3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.

b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning selle hilisemaks hõlpsaks kättesaamiseks salvestusseadmest tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis SPO.IDE.H.140 sätestatud aja jooksul.

▼M8

d) Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees. Hiljemalt 1. jaanuariks 2020 peab kõnealune vahend suutma vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui tegemist on salvestusseadmega, mis kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

▼M4

e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti SPO.IDE.H.140 alapunktides d ja e.

SPO.IDE.H.155 Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

SPO.IDE.H.160 Istmed, istmete turvavööd ja turvasüsteemid

a) Kopteris peavad olema:

1) istmed või istekohad kõikidele pardal viibivale meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;

2) turvavöö igal istmel ning igal istekohal turvasüsteem;

3) õlarihmaga turvavöö igal reisijaistmel, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2012, ning

4) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal.

b) Õlarihmaga turvavööl peab olema üks avamispunkt.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Esmaabikomplekt

a) Kopteris peab olema esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplekt peab olema:

1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ning

2) uuendatud.

SPO.IDE.H.175 Lisahapnik – hermetiseerimata kopterid

a) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat.

b) Hermetiseerimata kopteritel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus salongisektsioonides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:

1) kõiki meeskonnaliikmeid kogu lennuaja, mil salongi rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ning

2) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu lennuaja, mil rõhkkõrgus salongis on üle 13 000 jala.

c) Olenemata alapunktist b on lubatud kindlaksmääratud kestusega viibimine kõrgusel 13 000–16 000 jalga ilma hapnikuvarustuseta vastavalt SPO.OP.195 alapunktile b.

SPO.IDE.H.180 Käsitulekustutid

a) Kopteris, välja arvatud ELA2 kopterid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud salongis, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonna liikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

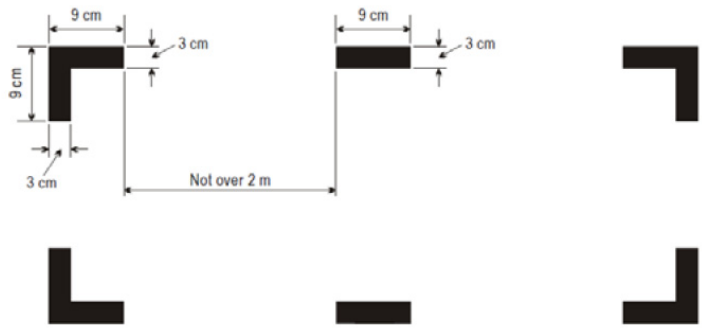
b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

SPO.IDE.H.185 Sissemurdmispunktide märgistus

Alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, märgistatakse kopteri kerel vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



▼M4

SPO.IDE.H.190 Avariimajakas (ELT)

a) Kopterites, mille sertifitseeritud maksimaalne istekohtade arv on üle kuue, peavad olema:

1) automaatne avariimajakas (ELT) ning

2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, kui kopterit käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast.

▼M27

b) Kopterites, mille sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on kuni kuus, peab olema pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti käes olev personaalne raadiomajakas (PLB) või automaatne avariimajakas (ELT).

▼M4

c) Mis tahes liiki avariimajakas ja personaalne raadiomajakas (PLB) peavad suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 ►M5 Lendamine veekogu kohal — muud kui keerukad mootorkopterid ◄

a) Kopteris peab järgmistel juhtudel olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või

2) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või

3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemistrajektoor on vee kohal.

b) Igal päästevestil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Sellise kopteri kapten, mida käitatakse veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem, määrab kindlaks kopteris viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaalide saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

d) Kopteri kapten peab määrama kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas kõik pardalviibijad peavad kandma alapunkti a kohaselt nõutavaid päästeveste või mitte.

SPO.IDE.H.197 Päästevestid – keerukad mootorkopterid

a) Kopteris peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud, järgmistel juhtudel:

▼M4

1) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima;

2) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- või lähenemistrajektoor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaandumine vette.

b) Igal päästevestil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

▼M9

SPO.IDE.H.198. Kaitseülikonnad – keerukad mootorkopterid

Kõik pardalviibijad peavad kandma kaitseülikonda, kui õhusõiduki kapten seda riskianalüüsist lähtudes otsustab, võttes arvesse järgmisi tingimusi:

a) lennud veekogu kohal maismaast kaugemal kui autorotatsiooni distants või ohutu hädamaandumise distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, ja

b) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Päästeparved, pääste-avariimajakad (ELT) ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal – keerukad mootorkopterid

Kopterites, mida käitatakse:

a) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või

b) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast, kui kopter ei ole kriitilise mootori rikke korral suuteline horisontaalselt õhus püsima ning kui õhusõiduki piloot seda riskianalüüsist lähtudes otsustab, peab olema:

1) vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil;

2) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

3) päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

SPO.IDE.H.200 Päästevarustus

Kopterites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

a) hädasignaalide saatmise vahendid;

b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

c) lennumarsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteri varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

a) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks; ning

b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

SPO.IDE.H.203 Kõik veekogu kohal käitatavad kopterid – hädamaandumine vette

▼M5

Keerukad mootorkopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, ja mootorkopterid, mis ei ole keerukad kopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal rohkem kui 50 meremiili kaugusel maast, peavad olema:

▼M4

a) asjakohaste lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette maandumiseks projekteeritud;

b) sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt asjakohastele lennukõlblikkuseeskirjadele või

c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

SPO.IDE.H.205 Isikukaitsevahendid

Iga pardal viibiv isik peab kandma isikukaitsevahendeid, mis on kooskõlas tehtava töö liigiga.

SPO.IDE.H.210 Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteri igal piloodi, meeskonnaliikme ja/või eritööde spetsialisti jaoks ette nähtud istekohal olema suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhiste juures saatenupp.

SPO.IDE.H.215 Raadiosideseadmed

a) Kopterites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal, või kui õhuruumi suhtes kohaldatavad nõuded seda ette näevad, peavad olema raadiosideseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:

   1) võimaldama kahesuunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;

   2) võtma vastu meteoroloogiateavet;

   3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning

   4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

▼M4

c) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteri igal piloodi ja meeskonnaliikme jaoks ette nähtud istekohal lisaks punkti SPO.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile olema juhiste juures saatenupp.

SPO.IDE.H.220 Navigatsiooniseadmed

a) Kopterites peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:

1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas; ning

2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Kopterites peavad olema piisavad navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerida vastavalt alapunktile a või erakorralisele olukorrale vastav toiming ohutult teostada.

c) Sellistes kopterites, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

▼M9

d) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude käitamiseks peavad õhusõidukid vastama asjaomaste navigatsiooninõuete kohastele nõuetele lennukõlblikkussertifikaadi kohta.

▼M15

e) Kopteritel peavad olema asjaomase õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega ette nähtud seireseadmed.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Transponder

Kopterites peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Lennundusandmebaaside haldamine

a) Sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid peavad vastama andmete kvaliteediga seotud nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks.

b) Käitaja tagab jooksvaid ja muutmata andmeid sisaldavate lennundusandmebaaside õigeaegse kättesaadavuse kõikides õhusõidukites, mis neid vajavad, ja andmebaaside integreerimise sellistesse õhusõidukitesse.

c) Olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise nõuetest, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust.

Sellisel juhul teavitab käitaja lennumeeskonda ja muid asjaomaseid töötajaid ning tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.

▼M14

———————

▼M11

———————

▼M4

E ALAJAGU

ERINÕUDED

1. JAOTIS

Kopterite lennud rippvälislastiga (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardsed käitamisprotseduurid

Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;

c) asjakohane teoreetiline ja praktiline koolitus, mis võimaldab meeskonnaliikmetel oma ülesandeid täita, eritööde spetsialisti ülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;

d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;

e) kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;

f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) erivarustus

Kopteris peab olema vähemalt::

a) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu(de)/lasti vaatlemiseks ning

b) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

SPO.SPEC.HESLO.110 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja, kes veab ohtlikke kaupu mehitamata kohtadesse/kohtadest või kaugetesse asukohtadesse/asukohtadest, peab pädevalt asutuselt taotlema loa kalduda kõrvale tehnilise juhendi sätetest, kui nimetatud juhendi nõuded on kavas täitmata jätta.

2. JAOTIS

Inimvälislastiga lennud (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standardsed käitamisprotseduurid

Kopterite inimvälislastiga lendude (HEC) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;

▼M15

c) asjakohane teoreetiline ja praktiline koolitus, mis võimaldab meeskonnaliikmetel oma ülesandeid täita, eritööde spetsialisti ülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;

d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;

e) kopterite inimvälislastiga lendude (HEC) sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;

f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Inimvälislastiga lendude (HEC) erivarustus

a) Kopteri varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

1) ripplastiseade või lastikonks;

2) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu vaatlemiseks ning

3) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

▼M15

b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel (v.a lihtne isikuvintsimissüsteem) ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.

▼M4

3. JAOTIS

Langevarjulennud (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardsed käitamisprotseduurid

Langevarjulendude (PAR) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud, ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;

c) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;

d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;

e) langevarjulendude sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;

f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

SPO.SPEC.PAR.105 Meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide vedu

Punkti SPO.GEN.106 alapunktis c sätestatud nõuet ei kohaldata selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes sooritavad langevarjuhüppeid.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Istmed

Olenemata punkti SPO.IDE.A.160 alapunktist a ja punkti SPO.IDE.H.160 alapunkti a alapunktist 1 võib istmena kasutada põrandat, kui eritööde spetsialisti jaoks on olemas vahendid, millest kinni hoida või millega end kinnitada.

SPO.SPEC.PAR.115 Lisahapnik

Olenemata punkti SPO.OP.195 alapunktist a ei kohaldata lisahapniku kasutamise nõuet muude meeskonnaliikmete kui õhusõiduki kapteni suhtes ja selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes täidavad eritööga seoses vajalikke ülesandeid, kui salongi rõhkkõrgus on:

a) üle 13 000 jala kuni kuus minutit;

b) üle 15 000 jala kuni kolm minutit.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Ohtlike kaupade väljutamine

Olenemata punktist SPO.GEN.155 võivad langevarjurid teha tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, tingimusel et need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.

▼M4

4. JAOTIS

Vigurlennud (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardsed käitamisprotseduurid

Vigurlendude (ABF) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispiirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);

b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;

c) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;

d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;

e) vigurlendude sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;

f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

SPO.SPEC.ABF.105 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

Vigurlendudel ei pea pardal olema järgmisi punkti SPO.GEN.140 alapunktis a loetletud dokumente:

a) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;

▼M4

b) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;

c) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide kohta ning

d) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta.

SPO.SPEC.ABF.115 Varustus

Vigurlendude suhtes ei pea kohaldama järgmisi varustusnõudeid:

a) punktide SPO.IDE.A.165 ja SPO.IDE.H.165 kohased esmaabikomplektid;

b) punktide SPO.IDE.A.180 ja SPO.IDE.H.180 kohased käsitulekustutid ning

c) punktide SPO.IDE.A.190 ja SPO.IDE.H.190 kohased avariimajakad või personaalsed raadiomajakad.

▼M15

5. JAOTIS

Tehnilised kontroll-lennud

SPO.SPEC.MCF.100 Tehniliste kontroll-lendude klassid

Käitaja teeb enne tehnilise kontroll-lennu alustamist kindlaks, millisesse tehniliste kontroll-lendude klassi see kuulub, võttes arvesse järgmist:

▼M16

a) A-klassi tehnilised kontroll-lennud on lennud, mille puhul on kavas kasutada lennukäsiraamatus kindlaks määratud ebatavalisi ja hädaolukorra protseduure, või lennud, mille käigus tuleb tõendada, et varusüsteem või muud ohutusseadmed on töökorras;

▼M15

b) B-klassi tehnilised kontroll-lennud on kõik tehnilised kontroll-lennud, mis ei kuulu A-klassi tehniliste kontroll-lendude hulka.

SPO.SPEC.MCF.105 A-klassi tehnilise kontroll-lennu lennukava

Enne A-klassi tehnilise kontroll-lennu teostamist keeruka mootorõhusõidukiga peab käitaja välja töötama ja dokumenteerima lennukava.

SPO.SPEC.MCF.110 A-klassi tehnilise kontroll-lennu lennukäsiraamat

A-klassi tehnilise kontroll-lennu käitaja peab tegema järgmist:

a) kirjeldama asjaomast lendu ja sellega seotud protseduure III lisa punktis ORO.MLR.100 osutatud lennutegevuskäsiraamatus või spetsiaalselt tehniliste kontroll-lendude jaoks ette nähtud lennukäsiraamatus;

b) vajaduse korral käsiraamatut ajakohastama;

c) tutvustama käsiraamatut kõikidele asjaomastele töötajatele ja teavitama neid kõikidest käsiraamatu muudatustest, mis on nende tööülesannetega seotud;

d) esitama pädevale asutusele käsiraamatu ja selle ajakohastatud versioonid.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 A-klassi tehniliste kontroll-lendude lennumeeskonna suhtes kohaldatavad nõuded

a) Tehnilise kontroll-lennu jaoks sobiva lennumeeskonna liikmeid valides võtab käitaja arvesse õhusõiduki keerukust ja tehnilise kontroll-lennu klassi. Käitaja, kes valib lennumeeskonna liikmeid A-klassi tehnilise kontroll-lennu teostamiseks keeruka mootorõhusõidukiga, peab tagama, et täidetud oleksid kõik järgmised nõuded:

1) õhusõiduki kapten on läbinud punkti SPO.SPEC.MCF.120 kohase koolituskursuse; kui koolitus on läbitud imitaatoril, peab piloot enne, kui ta võib tegutseda A-klassi tehnilise kontroll-lennu kaptenina, olema kaasa teinud vähemalt ühe A-klassi tehnilise kontroll-lennu jälgiva piloodina või vaatlejana;

2) tehnilist kontroll-lendu teostava õhusõiduki kapten peab olema lennanud sama liiki õhusõidukiga vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 400 lennutundi keeruka mootorõhusõiduki kaptenina, ning vähemalt 50 tundi asjaomase õhusõidukitüübiga.

Olenemata esimese lõigu alapunktist 2 võib käitaja, kes alustab uue õhusõidukitüübi käitamist, valida A-klassi tehnilise kontroll-lennu käitamiseks piloodi, kellel on asjaomase õhusõidukitüübiga alla 50 tunni lennukogemust, pärast seda, kui ta on hinnanud asjaomase piloodi kvalifikatsiooni vastavalt kindlaksmääratud hindamismenetlusele.

b) Selliste pilootide puhul, kellel on määruse (EL) nr 1178/2011 kohane katselennupädevusmärge, loetakse käesoleva punkti alapunkti a alapunktis 1 nimetatud koolituse läbimise nõue täielikult täidetuks, kui asjaomased katselennupädevusega piloodid on läbinud meeskonnatöö korraldamise algkoolituse ja jätkuõppe vastavalt III lisa punktidele ORO.FC.115 ja ORO.FC.215.

c) Õhusõiduki kapten võib keerukate mootorõhusõidukite A-klassi tehnilisi kontroll-lende teha vaid juhul, kui ta on eelneva 36 kuu jooksul teinud vähemalt ühe A-klassi tehnilise kontroll-lennu.

d) A-klassi tehniliste kontroll-lendude puhul taastatakse õhusõiduki kapteni õigused pärast seda, kui asjaomane piloot on kaasa teinud vähemalt ühe A-klassi tehnilise kontroll-lennu jälgiva piloodina või vaatlejana või läbinud A-klassi tehnilise kontroll-lennu õhusõiduki kaptenina imitaatoril.

SPO.SPEC.MCF.120 A-klassi tehnilise kontroll-lennu lennumeeskonna koolitus

a) A-klassi tehniliste kontroll-lendude tegemiseks nõutav koolituskursus toimub vastavalt üksikasjalikule õppekavale.

b) Koolituskursuse raames toimuv lennuõpe viiakse läbi kas

1) imitaatoril, mis koolituse käigus kajastab piisaval määral õhusõiduki ja selle süsteemide reageerimist asjaomastele kontrollidele, või

2) õhusõidukil, kus tehnilise kontroll-lennu metoodikat tutvustatakse lennu käigus.

c) Ühes õhusõidukikategoorias läbitud koolituskursust arvestatakse kõikide asjaomasesse kategooriasse kuuluvate õhusõidukiliikide puhul.

d) Käitaja võrdleb koolituseks kasutatud õhusõidukit õhusõidukiga, millega on kavas hakata tegema tehnilisi kontroll-lende, ja määrab kindlaks, kas erinevus- või tutvumisõpet on vaja või mitte, ning kirjeldab asjaomase koolituse sisu.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Meeskonna koosseis ja pardal viibivad isikud

a) Käitaja kehtestab protseduurid, et teha kindlaks, kas vajatakse täiendavaid eritööde spetsialiste.

b) A-klassi tehnilise kontroll-lennu puhul määrab käitaja oma käsiraamatus kindlaks poliitika, mida kohaldatakse pardal viibivate muude isikute suhtes.

c) A-klassi tehnilise kontroll-lennu puhul peab piloodikabiinis viibima eritööde spetsialist või lisapiloot, kelle ülesanne on abistada lennumeeskonna liikmeid; kõnealust nõuet ei kohaldata juhul, kui seda ei võimalda õhusõiduki konfiguratsioon või kui käitaja suudab lennumeeskonna liikmete lennukava kohast töökoormust arvesse võttes põhjendada, et lennumeeskonna liikmed ei vaja täiendavat abi.

SPO.SPEC.MCF.130 Ebatavalise või hädaolukorra protseduuri jäljendamine lennu ajal

Erandina punktist SPO.OP.185 võib A-klassi tehnilise kontroll-lennu pardal olla eritööde spetsialist, kui see on nõutav lennu eesmärgi täitmiseks ja kindlaks määratud lennukavas.

SPO.SPEC.MCF.135 Lennuaja piirangud ja puhkeaja nõuded

Käitajad, kelle suhtes kohaldatakse III lisa (ORO-osa) FTL-alajao sätteid, kohaldavad meeskonnaliikmete määramisel tehnilistele kontroll-lendudele kõnealuse alajao sätteid.

SPO.SPEC.MCF.140 Süsteemid ja seadmed

Kui tehnilise kontroll-lennu eesmärk on välja selgitada, kas süsteem või seade töötab nõuetekohaselt, tuleb asjaomast süsteemi või seadet käsitada potentsiaalselt ebausaldusväärsena ning enne lendu lepitakse kokku asjakohased leevendusmeetmed, et minimeerida lennuohutusega seotud riske.

SPO.SPEC.MCF.145 Kabiini helisalvestusseadme, pardaregistraatori ja andmeside salvestamisega seotud nõuded, mida kohaldatakse lennuettevõtja sertifikaadi omanike suhtes

Tehniliste kontroll-lendude teostamisel õhusõidukiga, mida üldjuhul kasutatakse ärilise lennutranspordi lendudeks, kohaldatakse jätkuvalt IV lisas (CAT-osa) õhusõiduki kabiini helisalvestusseadmete (CVR), pardaregistraatorite (FDR) ja andmeside salvestusseadmete (DLR) suhtes kehtestatud nõudeid.

▼M29

IX LISA

UUENDUSLIKU ÕHULIIKLUSE LENNUD

(IAM-OSA)

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

IAM.GEN.050. Reguleerimisala

Käesolevat lisa kohaldatakse uuendusliku õhuliikluse lendude suhtes, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega päevasel ajal visuaallennureeglite järgi.

IAM.GEN.055. Pädev asutus

Uuendusliku õhuliikluse käitaja pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht või elukoht, või amet vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artiklile 65.

1. JAOTIS

Püststardi- ja -maandumise võimekusega (VTOL-võimekusega) õhusõidukid (VCA)

IAM.GEN.VCA.050. Reguleerimisala

Käesolev jaotis sisaldab VCA käitamise üldnõudeid.

IAM.GEN.VCA.100. Meeskonna kohustused

a) Piloodid ja teised meeskonnaliikmed on kohustatud nõuetekohaselt täitma tööülesandeid, mis:

1) on seotud VCA ja selles viibijate ohutusega ja

2) on kindlaks määratud VCA käitaja tegevuskäsiraamatus.

b) Piloodid ja teised meeskonnaliikmed peavad täitma kõiki järgmisi nõudeid:

1) teatama (kui seda ei ole veel tehtud) õhusõiduki kaptenile kõikidest vigadest, riketest, häiretest või defektidest (sealhulgas avariisüsteemides), mis tema arvates võivad mõjutada VCA lennukõlblikkust või ohutut käitamist;

2) teatama (kui seda ei ole veel tehtud) õhusõiduki kaptenile igast intsidendist, mis ohustas või oleks võinud ohustada VCA käitamise ohutust;

3) täitma käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi asjaomaseid nõudeid;

4) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid;

5) ei tohi pardasalvesteid lennu ajal blokeerida ega välja lülitada ega tahtlikult kustutada nende salvestusi.

c) Piloot ega muu meeskonnaliige ei tohi täita VCA käitamisega seotud ülesandeid, kui ta on mis tahes järgmises olukorras:

1) psühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;

▼M29

2) ei vasta kohaldatavatele tervisenõuetele;

3) kahtleb oma võimes täita talle määratud tööülesandeid;

4) teab või kahtlustab, et ta on väsinud määruse (EL) 2018/1139 V lisa punktis 7.5 osutatud tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.

IAM.GEN.VCA.105. Õhusõiduki kapteni (PIC) kohustused

a) Lisaks punkti IAM.GEN.VCA.100 nõuete täitmisele peab õhusõiduki kapten niipea, kui ta võtab endale juhtimisülesande määratud töökohal, kuni juhtimisülesande üleandmiseni või määratud töökohalt lahkumiseni lennu lõpus, täitma kõiki järgmisi nõudeid:

1) ta peab vastutama kõigi VCA pardal viibivate meeskonnaliikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest;

2) ta peab vastutama VCA käitamise ja ohutuse eest, kui tõste- ja tõukejõuseade on sisse lülitatud;

3) ta peab vastutama lennu alustamise, jätkamise, lõpetamise või ohutuse huvides ümbersuunamise eest;

4) tal on õigus anda kõiki käske ja võtta asjakohaseid meetmeid, et tagada VCA ja selle pardal viibivate isikute ja/või vara ohutus;

5) tagama, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest (vajaduse korral);

6) tagama, et kõiki reisijaid teavitatakse lennumeeskonna liikme(te)ga lennu ajal suhtlemise ajast ja viisist;

7) tagama, et kõiki käitamisprotseduure ja kontroll-lehti täidetakse vastavalt VCA käitaja tegevuskäsiraamatu nõuetele;

8) ta ei luba meeskonnaliikmetel kriitilistel lennuetappidel sooritada muid tegevusi peale nende, mis on vajalikud VCA ohutuks käitamiseks;

9) tagama, et lennu ajal ei ole pardasalvestid töökorrast ära ega välja lülitatud ja nende salvestusi ei kustutata tahtlikult;

10) otsustama puudujääkidega VCA vastuvõtmise kohta VCA konfiguratsioonist lubatud kõrvalekallete loetelu (CDL) või minimaalvarustuse loetelu (MEL) ja VCA tehnilise logiraamatu kohaselt;

11) tagama, et lennueelne ülevaatus on tehtud kooskõlas kohaldatavate jätkuva lennukõlblikkuse nõuetega;

12) kontrollima, et vajalik avariivarustus on viivitamatuks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav;

13) jätkuva lennuohutuse tagamiseks registreerima pärast lennu lõppu kasutamisega seotud andmed ja VCA kõik teadaolevad või arvatavad defektid jätkuva lennukõlblikkuse kirjete süsteemi nõuete kohaselt.

▼M29

b) Õhusõiduki kapten peab viivitamatut otsustamist ja tegutsemist nõudvas ohuolukorras tegutsema nii, nagu ta antud olukorras vajalikuks peab. Sellisel juhul võib õhusõiduki kapten ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

c) Õhusõiduki kapten peab võimalikult kiiresti teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teiste VCAde käitamist.

IAM.GEN.VCA.110. Õhusõiduki kapteni õigused

Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik VCAga veetavad inimesed täidavad õhusõiduki kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab VCA ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

IAM.GEN.VCA.120. Ühine keel

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

IAM.GEN.VCA.130. Tõste- ja tõukejõuseadmete sisselülitamine

VCA tõste- ja tõukejõuseadmed lülitatakse lennuks sisse üksnes siis, kui VCA juhikohal on kvalifitseeritud piloot.

IAM.GEN.VCA.140. Kaaskantavad elektroonikaseadmed (PED)

Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei tohi lubada ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid, mis võivad ebasoodsalt mõjutada VCA süsteemide ja seadmete tööd ning ta peab võtma kõik vajalikud meetmed sellise kasutuse vältimiseks.

IAM.GEN.VCA.141. Elektroonilise lennudokumentatsiooni (EFB) kasutamine

a) Kui õhusõiduki pardal kasutatakse elektroonilist lennudokumentatsiooni, tagab uuendusliku õhuliikluse käitaja, et see ei mõjuta ebasoodsalt VCA süsteemide ja seadmete tööd ega lennumeeskonna liikme suutlikkust VCAd käitada.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei kasuta B-tüüpi elektroonilise lennudokumentatsiooni rakendust, mis ei ole heaks kiidetud vastavalt V lisa (SPA-osa) M-alajaole.

IAM.GEN.VCA.145. Teave VCA pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et tal on alati olemas kõikide VCAde pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele.

IAM.GEN.VCA.155. Lahingurelvade ja sõjamoona vedu

Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei võta vastu lahingurelvi ega sõjamoona õhuveoks VCAga.

IAM.GEN.VCA.160. Sportrelvade ja laskemoona vedu

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja ei võta vastu sportrelvi ega laskemoona õhuveoks VCAga, välja arvatud juhul, kui:

1) neid on VCAs võimalik paigutada kohta, mis ei ole reisijatele lennu ajal ligipääsetav, ja

2) kogu laskemoon laaditakse maha ja veetakse sportrelvadest eraldi.

▼M29

IAM.GEN.VCA.165. Inimeste veo kord

Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik mõistlikud meetmed tagamaks, et ükski isik ei viibi lennu ajal VCA neis osades, mis ei ole konstrueeritud või ette nähtud inimeste veoks, välja arvatud juhul, kui see isik teeb tegevusi, mis on vajalikud VCA või sellega veetava isiku, looma või kauba ohutuse tagamiseks.

IAM.GEN.VCA.170. Psühhoaktiivsed ained

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed, et takistada VCAsse siseneda või seal viibida isikutel, kes on psühhoaktiivsete ainete mõju all sellisel määral, et see võib tõenäoliselt ohustada VCAd või selles viibijaid.

b) Selleks et tagada VCA ja selles viibijate ohutus, töötab uuendusliku õhuliikluse käitaja tema otsese kontrolli all olevate pilootide ja muu lennuohutust mõjutava personali jaoks välja psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamise ennetamise ja avastamise objektiivse, läbipaistva ja mittediskrimineeriva poliitika ja korra ning rakendab seda.

c) Kui piloodi või muu lennuohutust mõjutava personali psühhoaktiivsete ainete testi tulemus on positiivne, teatab uuendusliku õhuliikluse käitaja sellest oma pädevale asutusele ja asjaomase personali eest vastutavale asutusele.

IAM.GEN.VCA.175. Ohuolukorra vältimine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:

1) ei ohustaks VCAd ega selles viibivaid isikuid või

2) ei põhjustaks ega võimaldaks VCAst tulenevat ohtu isikutele ega varale.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et piloodid on enne lennutegevuse alustamist läbinud psühholoogilise hindamise, et:

1) välja selgitada pilootide psühholoogilised omadused ja sobivus töökeskkonna seisukohast ja

2) vähendada VCA ohutule käitamisele avalduda võivat piloodi negatiivse mõju tõenäosust.

IAM.GEN.VCA.176. Piloodi toetusprogramm

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võimaldab juurdepääsu ennetavale ja mittekaristavale toetusprogrammile, millega aidatakse ja toetatakse piloote selliste probleemide äratundmisel, nendega toimetulemisel ja nende ületamisel, mis võivad avaldada negatiivset mõju nende võimele ohutult kasutada oma loast tulenevaid õigusi, hõlbustab sellist juurdepääsu ja tagab selle.

b) Ilma et see piiraks kohaldatavate liidu õigusaktide kohaldamist üksikisikute kaitse suhtes isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise suhtes, on isikuandmete konfidentsiaalsuse kaitse tõhusa pilootide toetusprogrammi eeltingimus.

▼M29

IAM.GEN.VCA.185. Maa peal hoitav teave

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kõikide lendude või kõikide lennuseeriate vältel säilitatakse lendu või lennuseeriat puudutav ja lennu liigile vastav info:

1) maa peal ja

2) seni, kuni see on kopeeritud kohta, kus seda talletatakse, või kui see ei ole võimalik,

3) hoitakse seda tulekindlas konteineris VCA pardal.

b) Alapunktis a osutatud teave hõlmab kõike järgmist:

1) operatsioonilise lennuplaani koopia;

2) õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse kirjete asjaomas(t)e osa(de) koopiad;

3) konkreetse marsruudiga seotud NOTAM-dokumendid, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja on neid spetsiaalselt muutnud;

4) massi ja balansseeringu dokumendid;

5) teave erilasti kohta.

IAM.GEN.VCA.190. Dokumentide ja andmete esitamine

Lennuameti volitatud isiku taotlusel esitab õhusõiduki kapten talle mõistliku aja jooksul kohustuslikud pardadokumendid paberil või digitaalselt.

IAM.GEN.VCA.195. Pardasalvesti salvestiste säilitamine, esitamine, kaitsmine ja kasutamine

a) Pärast uurimisorgani kindlaks tehtud õnnetust, rasket intsidenti või juhtumit peab uuendusliku õhuliikluse käitaja käesoleva lisa D-alajao kohaselt säilitama VCAs paikneva pardasalvesti originaalsalvestisi 60 päeva või kuni uurimisorgan annab teistsuguse korralduse.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teeb salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada pardasalvesti jätkuv töökorras olek.

c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et säilitatakse kõik lennuandmete salvestised, mis vastavalt nõuetele peavad olema pardasalvestis salvestatud. Pardasalvesti katsetamise ja hooldamise korral võib kustutada katsetamise hetke seisuga kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.

d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad vajalikku teavet töötlemata lennuandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.

e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad lennuandmete pardasalvesti salvestised.

▼M29

f) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ([1]) ja määruse (EL) 2016/679 ([2]) kohaldamist:

1) pardasalvesti helisalvestisi tohib avalikustada või kasutada ainult pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

i) selliste helisalvestiste käitlemiseks ja nende protokollimiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased piloodid ja hooldustöötajad on selleks andnud eelneva nõusoleku;

iii) kõnealuseid helisalvestisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;

2) uuendusliku õhuliikluse käitaja, kes kontrollib pardasalvesti helisalvestisi pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, kaitseb asjaomaste helisalvestiste privaatsust ja tagab, et neid ei avalikustata ega kasutata muuks otstarbeks kui pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks;

3) pardasalvesti salvestatud lennuandmeid ei tohi kasutada muuks otstarbeks kui ettekandmisele kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimine, välja arvatud juhul, kui need salvestised vastavad vähemalt ühele allpool esitatud tingimusele:

i) uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab neid salvestisi üksnes lennukõlblikkuse tagamiseks või hoolduseks;

ii) salvestised on anonümiseeritud;

iii) salvestiste avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri;

4) pardasalvesti salvestatud kujutisi kabiinist tohib avalikustada või kasutada ainult pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, välja arvatud juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

i) salvestatud kujutiste käitlemiseks on kehtestatud asjakohane protseduur;

ii) kõik asjakohased piloodid ja hooldustöötajad on selleks andnud eelneva nõusoleku;

iii) kõnealuseid salvestatud kujutisi kasutatakse ainult ohutustaseme säilitamiseks või tõstmiseks;

5) kui pardasalvesti salvestatud kujutisi kabiinist kontrollitakse selle pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks, tuleb silmas pidada järgmist:

i) kõnealused kujutised avalikustatakse või neid kasutatakse ainult pardasalvesti töökorras oleku tagamiseks;

ii) käitaja tagab selliste kujutiste privaatsuse, millel võib näha pilootide või reisijate kehaosi.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

▼M29

IAM.GEN.VCA.200. Ohtlike kaupade vedu eriloa alusel

a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma vähemalt kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga ja kohaldatavate tehniliste juhenditega.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitajal peab olema ohtlike kaupade lennutranspordiks luba vastavalt V lisa (SPA-osa) G-alajaole.

c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik põhjendatud meetmed deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks.

d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise, käitlemise, peale- ja mahalaadimisega seotud kogu personali, sealhulgas kolmanda isiku personali, teavitatakse käitaja lennutegevuse loast ja piirangutest seoses ohtlike kaupade lennutranspordiga ning neile antakse vajalikku teavet, mis võimaldab neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilisele juhendile.

e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab vastavalt tehnilisele juhendile reisijate teavitamise ohtlike kaupade vedamise kohta.

f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teavitab vastavalt tehnilisele juhendile pädevat asutust ja vahejuhtumi toimumisriigi asjakohast asutust viivitamata järgmisest:

   1) ohtlike kaupadega seotud õnnetusest või vahejuhtumist;

   2) deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või

   3) reisijatelt või meeskonnaliikmetelt või nende pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui kõnealuste kaupade vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

g) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades on esitatud tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo kohta.

IAM.GEN.VCA.205. Ohtlike kaupade vedu ilma eriloata

a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma vähemalt kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga ja kohaldatavate tehniliste juhenditega.

b) Ohtlike kaupade lennutranspordiks VCAga ei pea käitajal olema V lisa (SPA-osa) G-alajaole vastavat eriluba, kui:

   1) nende kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või

   2) neid kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või need on pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja, kellel ei ole V lisa (SPA-osa) G-alajaole vastavat luba, kehtestab ohtlike kaupade teemalise koolitusprogrammi, mis vastab Chicago konventsiooni 18. lisa ja kohaldatava tehnilise kirjelduse nõuetele.

d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab vastavalt tehnilisele juhendile reisijate teavitamise ohtlike kaupade vedamise kohta.

e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik põhjendatud meetmed deklareerimata ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks.

▼M29

f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja teavitab vastavalt tehnilisele juhendile pädevat asutust ja vahejuhtumi toimumisriigi asjakohast asutust viivitamata järgmisest:

1) ohtlike kaupadega seotud õnnetusest või vahejuhtumist;

2) deklareerimata ohtlike kaupade leidmisest lastis või postis või

3) reisijatelt või meeskonnaliikmetelt või nende pagasist ohtlike kaupade leidmisest, kui kõnealuste kaupade vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

2. JAOTIS

Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukid

IAM.GEN.MVCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

IAM.GEN.MVCA.135. Kabiini lubamine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et kabiini ei lubata ja seal ei veeta ühtki isikut, kes ei ole selleks lennuks määratud piloot, välja arvatud juhul, kui see isik on

1) käitamises osalev meeskonnaliige;

2) pädeva või kontrolliva asutuse esindaja, kui see on vajalik tema ametiülesannete täitmiseks, või

3) käitaja tegevuskäsiraamatu kohaselt lubatud ja teda veetakse sellele vastavalt.

b) Õhusõiduki kapten tagab, et:

1) isiku lubamine kabiini ei põhjusta lennu juhtimise häirimist ega sellesse sekkumist ja

2) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.

c) Õhusõiduki kapten teeb lõpliku otsustuse VCA kabiini lubamise kohta.

IAM.GEN.MVCA.180. Iga lennu korral pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

a) VCA igal lennul peavad pardal olema ja kontrollimiseks hõlpsasti kättesaadavad järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave paberil või digitaalselt:

1) õhusõiduki lennukäsiraamat või samaväärsed dokumendid;

2) õhusõiduki registreerimissertifikaadi originaal;

3) lennukõlblikkussertifikaadi originaal;

4) müra sertifikaat, kaasa arvatud selle ingliskeelne tõlge, kui müra sertifikaadi väljaandmise eest vastutav asutus on selle andnud;

5) lennuettevõtja sertifikaadi tõestatud koopia, ning kui asjaomane lennuettevõtja sertifikaat on välja antud mõnes teises keeles, sertifikaadi tekst inglise keeles;

6) õhusõidukitüübi käitamistingimused, mis on välja antud koos lennuettevõtja sertifikaadiga, ning kui õhusõiduki käitamistingimused on välja antud mõnes teises keeles, käitamistingimuste tekst inglise keeles;

▼**M29**

7) õhusõiduki raadiloa originaal, kui on olemas;

8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);

9) õhusõiduki lennulogi või samaväärne logi;

10) jätkuva lennukõlblikkuse kirjed, vajaduse korral;

11) andmed lennuliiklusteenindusele esitatud lennuplaani kohta, kui on olemas;

12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudist ning kõikidest marsruutidest, kuhu lennu ümbersuunamist võib mõistlikult eeldada;

13) info eskortiva ja eskorditava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;

14) info kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta, mis peab olema õhusõidukis hõlpsasti kättesaadav;

15) kehtiva tegevuskäsiraamatu pilootide tööülesandeid käsitlevad osad, mis peavad olema asjaomastele pilootidele hõlpsasti kättesaadavad;

16) minimaalvarustuse loetelu;

17) vajalikud teatised lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuse teabedokumendid;

18) asjakohane meteoroloogiateave;

19) lasti- ja/või reisijatemanifestid;

20) massi ja balansseeringu dokumendid;

21) operatsiooniline lennuplaan, kui see on nõutav;

22) teave erikategooria reisijate kohta, kui on olemas, ja

23) muud lennuga seoses vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.

b) Igal lennul kaasas olevad dokumendid, käsiraamatud ja teave peavad olema volitatud isikutele kättesaadavad, kasutatavad ja usaldusväärsed.

c) Olenemata alapunktist a võib alapunkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

IAM.GEN.MVCA.181. Dokumendid ja teave, mida ei tohi pardal hoida

a) Olenemata punktist IAM.GEN.MVCA.180, võib päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvatel uuendusliku õhuliikluse lendudel, kui lend algab ja lõpeb samal vertipordil ega kesta üle 24 tunni või toimub tegevuskäsiraamatus määratud kohalikus piirkonnas, hoida järgmisi dokumente ja teavet õhusõiduki asemel vertipordil:

1) mürasertifikaat;

2) õhusõiduki raadioluba;

3) lennulogi või samaväärne logi;

▼M29

4) jätkuva lennukõlblikkuse kirjed;

5) teatised lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuse teabedokumendid;

6) meteoroloogiateave;

7) teave erikategooria reisijate kohta, kui see on asjakohane, ning

8) massi ja balansseeringu dokumendid.

B-ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

1. JAOTIS

Püststardi- ja -maandumise võimekusega (VTOL-võimekusega) õhusõidukid (VCA)

UAM.OP.VCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.OP.VCA.101. Kõrgusmõõturi kontroll ja seaded

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid kõrgusmõõturi kontrolliks enne iga väljumist.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab lennu kõikide etappide kohta kõrgusmõõturiseadetega seotud protseduurid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse vertipordi või õhuruumi asukohariigi kehtestatud protseduure.

UAM.OP.VCA.125. Ruleerimine ja maapealne liikumine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab standardse ja erandolukorra protseduurid VCA ruleerimiseks (õhus ja maa peal) ning VCA maapealseks liikumiseks, et tagada VCA ohutu käitamine vertipordil, ümbersuunamiskohas või püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõidukite kiirabitööde kohas. Eelkõige võtab uuendusliku õhuliikluse käitaja arvesse ruleeriva või teisaldatava VCA kokkupõrkeohtu muu õhusõiduki või muude objektidega, samuti maapealse personali vigastamise ohtu. Uuendusliku õhuliikluse käitaja kooskõlastab protseduurid vajaduse korral vertipordi, ümbersuunamiskoha või käitamiskoha käitajaga.

b) Vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde koha liiklusalal tohib VCAd ruleerida:

1) nõuetekohase kvalifikatsiooniga piloot VCA juhikohal või

2) muul kui stardi eesmärgil toimuva reisijateta maapealse ruleerimise korral uuendusliku õhuliikluse käitaja määratud ning asjakohase väljaõppe ja juhised saanud isik VCA juhikohal.

c) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et VCA maapealset liikumist vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde koha liiklusalal teeb asjakohase väljaõppe ja juhised saanud personal või seda tehakse nimetatud personali järelevalve all.

UAM.OP.VCA.130. Müra vähendamise protseduurid

a) Käitamisprotseduuride väljatöötamisel võtab uuendusliku õhuliikluse käitaja arvesse vajadust minimeerida müra mõju ja kõiki müra vähendamise avaldatud protseduure.

▼M29

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja protseduurid peavad:

1) tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele ja

2) olema lihtsad ja ohutud rakendada nii, et oluliselt ei suurene meeskonna töökoormus kriitilistel lennuetappidel.

UAM.OP.VCA.135. Marsruudid ja käitamispiirkonnad

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lende tehakse üksnes marsruutidel või piirkondades, kus:

1) on kavandatud käitamiseks sobivad kosmosepõhised seadmed, maapealsed seadmed ja teenused ning meteoroloogiateenused;

2) on sobivad vertipordid, ümbersuunamiskohad või VCA kiirabitööde kohad, mis võimaldavad maanduda VCA suutlikkuse kriitilise rikke korral;

3) on piisav VCA suutlikkus minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;

4) VCA seadmed vastavad kavandatud käitamise miinimumnõuetele ja

5) nende kohta on vajalikud kaardid ja lennuskeemid.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et lennud tehakse kõigi piirangute kohaselt, mida pädev asutus on marsruutidele või käitamispiirkondadele kehtestanud.

UAM.OP.VCA.145. Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab iga kasutatava marsruudisegmendi kohta:

1) minimaalsed lennukõrgused, millega tagatakse nõuetekohane takistustevaba kõrgus maapinnast ja takistustest, võttes arvesse käesoleva lisa C-alajao asjakohaseid nõudeid ja selle liikmesriigi kehtestatud miinimume, kus käitamine toimub, ja

2) meetodid, mille abil piloot määrab kindlaks alapunktis 1 osutatud kõrgused.

b) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodi peab kinnitama pädev asutus.

c) Kui uuendusliku õhuliikluse käitaja ja selle liikmesriigi, kus käitamine toimub, kehtestatud minimaalsed lennukõrgused on erinevad, kohaldatakse kõrgemaid väärtusi.

UAM.OP.VCA.190. Kütuse-/energiakava – üldine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab, rakendab ja haldab kütuse-/energiakava, mis hõlmab põhimõtteid ja protseduure järgmise kohta:

1) kütuse-/energiakoguse planeerimine ja kütuse-/energiakoguse ümberplaneerimine lennu ajal;

2) vertiportide, ümbersuunamiskohtade või VCA kiirabitööde kohtade valimine ja

3) kütuse-/energiakasutuse kontroll lennu ajal.

b) Kütuse/energiakava peab

1) sobima kavandatud käitamiseks ja

▼M29

2) vastama uuendusliku õhuliikluse käitaja suutlikkusele toetada selle rakendamist.

c) Kütuse-/energiakava lisatakse tegevuskäsiraamatusse.

d) Kütuse-/energiakava ja selle mis tahes muudatused peab eelnevalt heaks kiitma pädev asutus.

UAM.OP.VCA.191. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakoguse planeerimine ja kütuse-/energiakoguse ümberplaneerimine lennu ajal

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et:

a) VCA pardal on kasutatava kütuse/energia piisav kogus ja varu, et kavandatud lend ohutult lõpetada ja võimaldada kavandatud lennust kõrvalekaldumist;

b) kavandatud lennul kasutatava kütuse/energia kavandatav kogus põhineb järgmisel:

1) õhusõiduki lennukäsiraamatus esitatud kütuse-/energiakulu andmed või konkreetse õhusõiduki kehtivad andmed, mis saadakse kütuse/energia kasutamise monitooringusüsteemist;

2) käitamistingimused, mille kohaselt tuleb lend sooritada, sealhulgas:

i) suutlikkus, mis on nõutav kavandatud lennuks sihtkohta, sealhulgas marsruudil valitud vertipordile, ümbersuunamiskohta või käitamiskohta;

ii) eeldatavad massid;

iii) NOTAM-teated;

iv) prognoositavad ilmastikutingimused;

v) edasilükatud hooldusega objektide kõrvalekallete mõju vastavalt uuendusliku õhuliikluse käitaja minimaalvarustuse loetelule ja/või konfiguratsiooni kõrvalekallete mõju vastavalt uuendusliku õhuliikluse käitaja konfiguratsioonist lubatud kõrvalekallete loetelule;

vi) eeldatav väljumis- ja saabumismarsruut ning eeldatavad viivitused;

3) energiasalvestusseadmete tõhusus ja võimsus kavandatud käitamistingimustes, võttes vajaduse korral arvesse nende energiasalvestite seisundi halvenemist;

c) kasutatava kütuse/energia koguse ja varu lennueelsed arvutused hõlmavad järgmist:

1) ruleerimiseks vajalik kütus/energia, mille kogus ei tohi olla väiksem kui enne õhkutõusmist eeldatavasti kasutatav kütuse/energia kogus;

2) reisikütus/-energia, mille kogus peab olema piisav, et võimaldada õhusõidukil lennata stardikohast või lennuaegsest ümberplaneerimise kohast maandumiseni sihtvertipordil, ümbersuunamiskohas või käitamiskohas, võttes arvesse alapunkti b alapunktis 2 kindlaks määratud käitamistingimusi;

3) kütuse/energia erivaru, mis on vajalik selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtvertipordile, ümbersuunamiskohta või käitamiskohta jõudmiseks vajalikku kütuse-/energiakulu;

▼M29

4) lõplik kütuse-/energiavaru, mis määratakse kindlaks kõigi järgmiste tingimuste põhjal:

i) õhusõiduki lennukäsiraamatus ette nähtud iseloomulik aeg kordusringiks alates maandumise otsusepunktist kuni sellesse maandumise otsusepunkti tagasi, võttes arvesse VCA sertifitseeritud minimaalset suutlikkust;

ii) kütuse-/energiakulu seisukohast konservatiivsed keskkonnatingimused;

iii) kordusringi- ja lähenemisprotseduuride tegemiseks sobiv konfiguratsioon/kiirus;

iv) konservatiivne kütuse-/energiakulu;

5) täiendav kütus/energia, mille kogus on piisav, et võimaldada VCA-l ohutult maanduda marsruudil valitud sihtvertipordil, ümbersuunamiskohas või käitamiskohas, võttes arvesse VCA sertifitseeritud minimaalset suutlikkust marsruudi mis tahes punktis; see täiendav kütus/energia on nõutav ainult juhul, kui alapunkti c alapunktide 2 ja 3 kohaselt arvutatud kütuse/-energia kogus ei ole sellise juhtumi jaoks piisav;

6) täiendav kütus/energia, et võtta arvesse eeldatavaid viivitusi või konkreetseid tegevuspiiranguid, ja

7) otsustuspõhine kütus/energia, kui õhusõiduki kapten seda nõuab;

d) kui lendu peab jätkama algselt planeeritust erineval marsruudil või algselt planeeritust erineva sihtvertipordi, ümbersuunamiskoha või käitamiskohani, võetakse lennuaegse ümberplaneerimise protseduurides nõutava kasutatava kütuse-/energiakoguse arvutamisel arvesse alapunkti b alapunktis 2 ja alapunkti c alapunktides 2 kuni 6 osutatud protseduure.

UAM.OP.VCA.195. Kütuse-/energiakava – kütuse-/energiakasutuse kontroll lennu ajal

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab põhimõtted ja protseduurid, millega tagatakse kütuse-/energiakoguse jälgimine ja kütuse-/energiakasutuse kontroll lennu ajal.

b) Õhusõiduki kapten jälgib järelejäänud kasutatava kütuse/energia kogust VCA pardal, et see oleks kaitstud ja vähemalt sama suur kui kütuse-/energia kogus, mis on vajalik lennu jätkamiseks valitud sihtvertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde kohani, kus on võimalik ohutult maanduda.

c) Kui loa muutmine lennu jätkamiseks konkreetse vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde kohani, kus õhusõiduki kapten on kohustunud maanduma, võib põhjustada maandumist planeeritud lõplikust kütuse-/energiavarust väiksema kütuse-/energiavaruga, teavitab ta lennujuhtimisüksust, et kütuse-/energiavaru on minimaalne, saates teate „MINIMUM FUEL“.

d) Õhusõiduki kapten kuulutab välja kütuse-/energiaalase hädaolukorra, saates raadiolevisse teate „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kui lähimal ohutult maandumist võimaldaval vertipordil, ümbersuunamiskohas või VCA kiirabitööde kohas maandumiseni kasutada olev arvutatud kütuse/energia kogus on hinnangu kohaselt väiksem kui kavandatud lõplik kütuse-/energiavaru.

UAM.OP.VCA.210. Piloodid töökohtadel

a) Stardi ja maandumise ajal peab piloot, kes peab täitma tööülesandeid, viibima talle määratud töökohal.

▼M29

b) Kõikidel muudel lennuetappidel peab piloot, kes peab täitma tööülesandeid, viibima talle määratud töökohal, välja arvatud juhul, kui eemalolek on vajalik lennuga seotud tööülesannete täitmiseks või füsioloogilisteks vajadusteks. Kui eemalolek on vajalik eespool nimetatud põhjustel, tuleb VCA juhtimine üle anda teisele sobiva kvalifikatsiooniga piloodile.

c) Kõikidel lennuetappidel peab piloot, kes peab täitma tööülesandeid, säilitama valvsuse. Kui piloot tuvastab valvsuse vähenemise, tuleb võtta asjakohased vastumeetmed.

UAM.OP.VCA.245. Ilmastikutingimused

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et õhusõidukit käitatakse selliste ilmastikutingimustest tulenevate käitamispiirangute piires, milleks õhusõiduk on sertifitseeritud, ning võttes arvesse kehtivaid ja prognoositavaid ilmastikutingimusi kogu lennu vältel.

UAM.OP.VCA.250. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab VCA ohutuks käitamiseks protseduurid, mida tuleb järgida, kui on tarvis maapealset jääeemaldust ja jäätumisvastast töötlust ning nendega seotud ülevaatust.

b) Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui VCA välispind on õhusõiduki lennukäsiraamatu nõuete kohaselt puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust.

UAM.OP.VCA.255. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.

b) Õhusõiduki kapten alustab lendu või lendab eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui VCA on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes käitamiseks.

c) Kui tegelik jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui teadaolevates jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, juhib õhusõiduki kapten õhusõiduki jäätumistingimustest viivitamata välja, saates vajaduse korral lennuliiklusteeninduse hädaolukorra teate.

UAM.OP.VCA.260. Õlivaru

Vajaduse korral alustab õhusõiduki kapten lendu või jätkab lendu pärast lennuaegset ümberplaneerimist üksnes juhul, kui ta on veendunud, VCA-l on vähemalt selline kogus õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse eeldatavaid käitamistingimusi.

UAM.OP.VCA.265. Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ilmastikutingimused vertipordil, ümbersuunamiskohas või VCA kiirabitööde kohas ning kasutatava stardipinna seisukord ei takista õhusõiduki kaptenil sooritamast ohutut starti ja väljumist ja

b) järgitakse vertipordi, ümbersuunamiskoha või VCA kiirabitööde koha (vajaduse korral) kohta kehtestatud käitamismiinimume.

UAM.OP.VCA.270. Minimaalsed lennukõrgused

Õhusõiduki kapten ei lenda allpool ettenähtud miinimumkõrgust, välja arvatud:

a) startimiseks või maandumiseks või

▼M29

b) laskumiseks vastavalt pädeva asutuse kinnitatud protseduuridele.

UAM.OP.VCA.275. Ebatavalise või hädaolukorra jäljendamine lennu ajal

Reisijate või lasti vedamisel ei tohi õhusõiduki kapten jäljendada ebatavalist või hädaolukorda, mis nõuab ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist.

UAM.OP.VCA.290. Läheduse tuvastamine

Kui õhusõiduki kapten või maapinna läheduse hoiatussüsteem tuvastab lubamatu läheduse maapinnale ja/või VCAst horisontaalsuunas paiknevale takistusele, võtab õhusõiduki kapten viivitamata parandusmeetmeid ohutute lennutingimuste taastamiseks.

UAM.OP.VCA.300. Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne lähenemistoimingu alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

a) ilmastikutingimused vertipordil, ümbersuunamiskohas või VCA kiirabitööde kohas ei takista kaptenil sooritamast tegevuskäsiraamatus kehtestatud suutlikkusteabe kohast ohutut lähenemist, maandumist või kordusringile minekut ja

b) päevasel ajal visuaallennureeglite järgi tehtavatel lendudel järgitakse vertipordi kohta kehtestatud käitamismiinimume või nähtavust ja minimaalset kaugust pilvedest.

UAM.OP.VCA.315. Lennutundide aruandlus

Uuendusliku õhuliikluse käitaja teeb pädevale asutusele kättesaadavaks iga VCAga eelmisel kalendriaastal lennatud tundide arvu.

2. JAOTIS

Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukid

UAM.OP.MVCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.OP.MVCA.100. Lennuliiklusteeninduse kasutamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et:

a) kasutatakse lennuliiklusteenindust, mis vastab õhuruumile, kus käitamine toimub, ja kohaldatavatele lennureeglitele, kui need on kättesaadavad;

b) lennuliiklusteeninduse lennuplaani muudatusi sisaldavad lennuaegsed käitamisjuhendid kooskõlastatakse vastava lennuliiklusteenindusüksusega enne edastamist VCA-le;

c) otsingu- ja päästeteenistuse korraldusi saab säilitada alati, kui lennuliiklusteeninduse kasutamine õhuruumis, kus käitamine toimub, ei ole ette nähtud visuaallennureeglite järgi toimuvateks lendudeks päevasel ajal;

d) käitamisel õhuruumis, mille pädev asutus on määranud U-space'i õhuruumiks ja milles aeronavigatsiooniteenuse osutaja ei osuta lennujuhtimisteenuseid, teeb VCA pidevalt end U-space'i teenuseosutajatele elektrooniliselt nähtavaks.

UAM.OP. MVCA.107. Sobiv vertiport ja sobiv ümbersuunamiskoht

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kasutab tavapäraseks käitamiseks ja vajaduse korral kavandatud marsruudilt ümbersuunamiseks sobivaid vertiporte.

▼M29

b) Ilma et see piiraks alapunkti a kohaldamist, võib uuendusliku õhuliikluse käitaja marsruudil vajaduse korral kasutada kavandatud marsruudilt ümbersuunamiseks ühte või mitut sobivat ümbersuunamiskohta.

c) Vertiporti peetakse sobivaks, kui eeldataval kasutamisajal on see:

1) vastav VCA mõõtmetele ja massile;

2) vastav VCA lähenemis- ja väljumistrajektoorile;

3) valmis osutama pääste- ja tuletõrjeteenuseid ning seal on muud kavandatud käitamiseks vajalikud teenused ja rajatised ja

4) kasutatav.

d) Ümbersuunamiskohta peetakse sobivaks, kui eeldataval kasutamisajal:

1) selle omadused, sealhulgas mõõtmed, takistused ja pinna seisukord vastavad VCA-le ja võimaldavad maanduda vastavalt kinnitatud maandumisprofiilile;

2) on selleni võimalik jõuda VCA sertifitseeritud minimaalse suutlikkuse raames, võttes arvesse tuulepiiranguid;

3) on sellel vastuvõetaval tasemel pääste- ja tuletõrjeteenused;

4) on see eeluuritud ja

5) kasutatav.

UAM.OP.MVCA.111. Nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest – lennud visuaallennureeglite järgi

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab päevasel ajal visuaallennureeglite järgi tehtavate lendude jaoks minimaalse nähtavuse ja minimaalse kauguse pilvedest. Need miinimumid ei tohi olla madalamad kui määruse (EL) nr 923/2012 lisa (SERA-osa) punktis SERA.5001 nimetatud õhuruumiklassi puhul, milles lennatakse, välja arvatud juhul, kui on lubatud lennata erivisuaallennureeglite järgi.

b) Vajaduse korral võib uuendusliku õhuliikluse käitaja tegevuskäsiraamatus kindlaks määrata täiendavaid tingimusi selliste miinimumide kohaldamiseks, võttes arvesse selliseid tegureid nagu raadiosignaali katteala, maastik, käitamiskohtade omadused, lennutingimused ja lennuliiklusteenindusvõime.

c) Lende tehakse nii, et maapind on nägemisulatuses.

UAM.OP.MVCA.127. Start ja maandumine – lennud visuaallennureeglite järgi päevasel ajal

a) Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul ei tohi kapten startida ega maanduda vertipordil ega ümbersuunamiskohas, välja arvatud juhul, kui teatatud ilmastikutingimused sellel vertipordil või ümbersuunamiskohas on võrdsed või paremad kui määruse (EL) nr 923/2012 lisa (SERA-osa) punktis SERA.5001 või SERA.5005 nimetatud õhuruumiklassi puhul, milles lennatakse.

b) Kui teatatud ilmastikutingimused on stardiks nõutavatest tingimustest halvemad, starditakse üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten suudab kindlaks teha, et stardisirge alal on nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest nõutava miinimumiga võrdsed või sellest paremad.

c) Kui ilmastikutingimusi ei ole teatatud, starditakse üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten suudab kindlaks teha, et stardisirge alal on nähtavus ja minimaalne kaugus pilvedest nõutava miinimumiga võrdsed või sellest paremad.

▼M29

UAM.OP.MVCA.155. Erikategooria reisijate (SCP) vedu

a) Erikategooria reisijaid veetakse tingimustes, mis tagavad VCA ja selles viibijate ohutuse vastavalt VCA käitaja kehtestatud protseduuridele.

b) Erikategooria reisijaid ei määrata ega lubata istekohtadele, kus neil on otsene juurdepääs avariiväljapääsule või kus nende viibimine võib:

1) segada meeskonnaliikmeid tööülesannete täitmisel;

2) takistada juurdepääsu avariivarustusele või

3) takistada reisijate evakueerimist hädaolukorras.

c) Erikategooria reisija pardaletulekust tuleb eelnevalt teavitada õhusõiduki kaptenit.

UAM.OP.MVCA.160. Pagasi ja lasti paigutamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

a) salongi tuuakse üksnes pagasit, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada ja

b) kogu õhusõiduki pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes põhjustada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike või väljapääse, paigutatakse nende liikumist vältival viisil.

UAM.OP.MVCA.165. Reisijate paigutamine kohtadele

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad võimaliku hädaolukorras evakueerimise puhul saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda.

UAM.OP.MVCA.170. Reisijate teavitamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja tagab, et:

a) reisijaid teavitatakse ja neile demonstreeritakse ohutusega seotud aspekte, mis lihtsustavad hädaolukorras vajalike protseduuride rakendamist ja

b) reisijatele antakse ohutusteabematerjal, mille piltjuhistelt on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijatele ette nähtud avariiväljapääse.

UAM.OP.MVCA.175. Lennu ettevalmistus

a) Iga kavandatud lennu kohta koostatakse operatsiooniline lennuplaan, milles võetakse arvesse õhuruumi, kus lend toimub, kohaldatavaid lennureegleid, õhusõiduki suutlikkust, käitamispiiranguid ja asjakohaseid eeldatavaid tingimusi lennataval marsruudil, vertipordil või ümbersuunamiskohas.

b) Lendu ei alustata enne, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et:

1) kõik määruse (EL) 2018/1139 V lisa punkti 2 alapunktis c sätestatud tingimused seoses õhusõiduki lennukõlblikkuse ja registreerimise, mõõteriistade ja seadmete, massi ja raskuskeskme, pagasi ja lasti ning õhusõiduki käitamispiirangutega on täidetavad;

2) õhusõiduki käitamine ei ole vastuolus konfiguratsioonist lubatud kõrvalekallete loetelu nõuetega;

▼M29

3) kavandatud lennu sooritamiseks nõutavad tegevuskäsiraamatu osad on kättesaadavad;

▼C4

4) pardal on punkti IAM.GEN.MVCA.180 kohaselt nõutavad dokumendid, lisainfo ja vormid, välja arvatud juhul, kui punkti IAM.GEN.MVCA.181 kohaselt on neid lubatud hoida maa peal;

▼M29

5) kättesaadavad on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või võrdväärsed andmed, mis on vajalikud õhusõiduki kavandatud lennuks, sealhulgas mis tahes ümbersuunamiseks, mida võib põhjendatult eeldada;

6) planeeritud lennu jaoks on olemas nõuetekohased kosmosepõhised seadmed, maapealsed seadmed ja teenindus;

7) planeeritud lennul on võimalik täita tegevuskäsiraamatus kindlaks määratud nõudeid kütuse/energia, õli, hapniku, minimaalsete lennukõrguste, vertipordi käitamismiinimumide, päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude puhul nähtavuse ja pilvedest minimaalse kauguse ning sobivate vertiportide ja ümbersuunamiskohtade valimise kohta;

8) reserveeritud;

9) on võimalik täita kõik täiendavad käitamispiirangud;

10) kogu veetav last on nõuetekohaselt jaotatud ja kindlalt kinnitatud;

11) lennuliiklusteeninduse lennuplaan on heaks kiidetud ja lennuluba antud vastavalt kohaldatavatele lennureeglitele ja õhuruumiklassile, kus lend toimub.

UAM.OP.MVCA.177. Lennuliiklusteeninduse lennuplaani esitamine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja esitab lennuliiklusteeninduse lennuplaani vastavalt kohaldatavatele lennureeglitele ja õhuruumiklassi(de)le, kus lend toimub.

b) Kui vastavalt kohaldatavatele lennureeglitele ja õhuruumiklassi(de)le, kus lend toimub, ei ole lennuliiklusteeninduse lennuplaani esitamine nõutav, tagab uuendusliku õhuliikluse käitaja, et asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele antakse piisavalt teavet, et vajaduse korral oleks võimalik häireteenused aktiveerida.

c) Kui lennuliiklusteeninduse lennuplaani esitamine on nõutav, kuid seda ei ole võimalik esitada lennu alustamise kohast, edastab õhusõiduki kapten või uuendusliku õhuliikluse käitaja lennuliiklusteeninduse lennuplaani pärast starti niipea kui võimalik.

UAM.OP.MVCA.192. Kütuse-/energiakava – vertiportide ja ümbersuunamiskohtade valimine

a) Õhusõiduki kapten valib ja täpsustab operatsioonilises lennuplaanis ja lennuliiklusteeninduse lennuplaanis (kui nii on nõutud) tavapäraseks käitamiseks, sealhulgas koolituseks, ja ümbersuunamise eesmärgil:

1) vähemalt kaks ohutut maandumisvõimalust sihtkohas, milleni on võimalik jõuda alates maandumise kohustusest, ja

2) ühe või mitu vertiporti või ümbersuunamiskohta, et tagada ohutu maandumine, kui ümbersuunamine on vajalik suutlikkuse kriitilise rikke tuvastamise tõttu lennu mis tahes hetkel.

▼M29

b) Vertiportide ja ümbersuunamiskohtade valimiseks vastavalt alapunktile a kaalub õhusõiduki kapten, kas:

1) tegelike ja prognoositavate ilmastikutingimuste kohaselt on hinnangulisel kasutamisajal tingimused valitud vertipordil ja ümbersuunamiskohas vastavad punktis UAM.OP.MVCA.111 kindlaks määratud miinimumile või on paremad;

2) VCA sertifitseeritud minimaalne suutlikkus võimaldab ohutult maanduda valitud vertipordil või ümbersuunamiskohas;

3) kõik nõutavad täiendavad käitamisload on olemas.

c) Õhusõiduki kapten kohaldab lendude planeerimisel asjakohaseid ohutusvarusid, et võtta eeldataval maandumisajal arvesse ilmastikutingimuste võimalikku halvenemist võrreldes kättesaadava prognoosiga.

UAM.OP.MVCA.193. Ohutud maandumisvõimalused sihtkohas

Õhusõiduki kapten on kohustatud maandumiseks kasutama ühte punkti UAM.OP.MVCA.192 kohast ohutut maandumisvõimalust, kui ilmastiku-, liiklus- ja muude käitamistingimuste kehtiv hinnang näitab, et lubatud maandumiskohas on eeldataval kasutusajal võimalik ohutult maanduda.

UAM.OP.MVCA.200. VCA tankimise ja kütusepaakide tühjendamise eriprotseduurid

a) Tankimine või kütusepaakide tühjendamise eriprotseduuri rakendatakse üksnes juhul, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja on:

1) riskihindamise põhjal välja töötanud standardsed käitamisprotseduurid ja

2) kehtestanud selliste protseduuridega seotud töötajate koolitusprogrammi.

b) Tankimise või kütusepaakide tühjendamise eriprotseduurina käsitatakse järgmist:

1) tankimine sisselülitatud tõste- ja tõukejõuseadmete korral;

2) tankimine või kütusepaakide tühjendamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal ja

3) reaktiivkütuse tankimine või reaktiivkütusepaakide tühjendamine.

c) Sisselülitatud tõste- ja tõukejõuseadmete korral tankimise protseduuride ja nende muudatuste jaoks on vaja pädeva asutuse eelnevat heakskiitu.

UAM.OP.MVCA.205. VCA akude laadimine või vahetamine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

a) VCA akude laadimist või vahetamist tehakse reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal üksnes juhul, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja on:

1) riskihindamise põhjal välja töötanud standardsed käitamisprotseduurid ja

2) kehtestanud selliste protseduuridega seotud töötajate koolitusprogrammi.

▼M29

UAM.OP.MVCA.216. Kõrvaklappide kasutamine

a) Kõik piloodid, kes peavad täitma tööülesandeid neile määratud töökohal, peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on peamine suulise teabeedastuse vahend lennuliiklusteeninduüksustega suhtlemisel.

b) Suumikrofoni või samaväärse seadme asukoht kabiinis peab võimaldama selle kasutamist kahepoolseks raadiosideks, kui VCA ruleerib oma jõuseadmete abil ja alati, kui õhusõiduki kapten seda vajalikuks peab.

UAM.OP.MVCA.220. Avariievakuatsiooni abivahendid

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik automaatselt rakenduvad avariievakuatsiooni abivahendid on sisse lülitatud enne ruleerimist, maapealset liikumist, starti ja maandumist ning siis, kui see on ohutu ja teostatav.

UAM.OP.MVCA.225. Istmed, turvavööd ja turvasüsteemid

a) *Piloodid*

Kõik piloodid peavad nõuetekohaselt kinnitama kõik oma istme turvavööd ja turvasüsteemid stardi ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab.

b) *Reisijad*

1) Õhusõiduki kapten tagab, et kõik lennukis viibivad reisijad kinnitavad nõuetekohaselt oma istme turvavöö või turvasüsteemi enne starti ja maandumist ning ruleerimise või maapealse liikumise ajaks ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

2) Uuendusliku õhuliikluse käitaja määrab kindlaks tingimused õhusõiduki istmete kasutamiseks korraga mitme isiku poolt ja see on lubatud üksnes spetsiaalsetel istmetel. Õhusõiduki kapten tagab, et õhusõiduki istmel ei ole korraga mitu isikut, välja arvatud juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja üks lisarihma või muu turvavahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

UAM.OP.MVCA.230. Salongi kindlustamine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist või maapealset liikumist, starti ja maandumist takistustest vabad.

b) Õhusõiduki kapten tagab, et kõik seadmed ja kogu pagas on nõuetekohaselt paigutatud ja kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

UAM.OP.MVCA.235. Päästevestid

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et VCA käitamisel veekogu kohal võetakse nõuetekohaselt arvesse lennu kestust ja eeldatavaid tingimusi lennu ajal, kui otsustatakse, kas kõik õhusõidukis viibijad peavad kandma päästevesti.

UAM.OP.MVCA.240. Suitsetamine pardal

Õhusõiduki kapten ei tohi mingil ajal lubada pardal suitsetamist.

UAM.OP.MVCA.245. Ilmastikutingimused

a) Õhusõiduki kapten:

1) alustab lendu või

▼M29

2) vajaduse korral jätkab lennuaegse ümberplaneerimise korral lendu lennuliiklusteenindusele esitatud muudetud lennuplaani alguspunktist kaugemale;

3) jätkab liikumist kavandatud vertipordi suunas

ainult juhul, kui kehtivate ilmateadete või kehtivate ilmateadete ja prognooside kombinatsiooni kohaselt on eeldatavad ilmastikutingimused väljumise vertipordil, lennataval marsruudil ja saabumise ajal sihtvertipordil vastavad või paremad kui punktis UAM.OP.MVCA.111 kehtestatud planeerimismiinimumid.

UAM.OP.MVCA.285. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten tagab, et kõik piloodid, kes lennu ajal täidavad VCA ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutavad pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus suurem kui 10 000 jalga, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on suurem kui 13 000 jalga.

UAM.OP.MVCA.295. Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) kasutamine

Uuendusliku õhuliikluse käitaja kehtestab pärast õhus kokkupõrke vältimise süsteemi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid, et lennumeeskond saaks nõuetekohase koolituse kokkupõrgete vältimiseks ja oskaks kasutada ACAS II seadmeid.

C-ALAJAGU

VTOL-VÕIMEKUSEGA ÕHUSÕIDUKITE SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD

UAM.POL.VCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse suutlikkusnõuded ja käitamispiirangud uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.POL.VCA.100. Lennu liik

VCAsid käitatakse vastavalt suutlikkusnõuetele, mida kohaldatakse kavandatud lennu liigi suhtes.

UAM.POL.VCA.105. VTOL-võimekusega õhusõiduki suutlikkusandmed

VCAsid käitatakse vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatus esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmetele ja piirangutele.

UAM.POL.VCA.110. Üldised suutlikkusnõuded

a) VCA mass:

1) stardi alguses või

2) lennuaegse ümberplaneerimise korral punktis, millest alates kohaldatakse muudetud operatsioonilist lennuplaani,

ei tohi olla suurem kui mass, mille puhul saab kavandataval lennul täita käesoleva alajao nõudeid, võttes arvesse massi eeldatavat vähenemist lennu vältel ja vajaduse korral kütuse väljalaskmist.

b) Käesoleva alajao nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse õhusõiduki lennukäsiraamatus esitatud sertifitseeritud suutlikkusandmeid, vajadusel koos muude vastavas nõudes sätestatud andmetega. Uuendusliku õhuliikluse käitaja täpsustab nimetatud muud andmed tegevuskäsiraamatus. Et vältida käesolevas alajaos sätestatud nõuete topeltrakendamist, võib nõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki õhusõiduki lennukäsiraamatu suutlikkusandmetes juba sisalduvaid käitamisnõudeid.

▼M29

c) Käesoleva alajao nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse arvesse järgmisi parameetreid:

1) VCA mass;

2) VCA konfiguratsioon;

3) keskkonnatingimused, eelkõige:

i) tiheduskõrgus;

ii) tuul:

A) kui alapunktis C ei ole sätestatud teisiti, ei tohi startimise, starditrajektoori ja maandumise puhul tuuleparandusena arvesse võtta rohkem kui 50 % ühestki teatatud püsivast vastutuulekomponendist, mille väärtus on 5 sõlme või rohkem;

B) kui õhusõiduki lennukäsiraamatus on lubatud startimine ja maandumine taganttuulekomponendi korral ning kõikidel juhtudel starditrajektoori puhul ei tohi taganttuuleparandus olla väiksem kui 150 % ühestki teatatud tuulekomponendist;

C) kui täpsed tuulemõõteseadmed võimaldavad täpselt mõõta tuule kiirust stardi- ja maandumispunkti kohal, võib uuendusliku õhuliikluse käitaja arvesse võtta rohkem kui 50 % tuulekomponentide väärtusest, kui ta tõendab pädevale asutusele, et lähenemis- ja stardisirge ala lähedus ning tuulemõõteseadmete pakutav suurem täpsus tagavad samaväärse ohutustaseme;

4) käitamistehnikad ja

5) VCA suutlikkusele kahjulikult mõjuvate süsteemide käitamine.

UAM.POL.VCA.115. Takistuste arvestamine

Lähenemis- ja stardisirge alale suunduvate ja sealt väljuvate lendude puhul peab uuendusliku õhuliikluse käitaja lennueelsel planeerimisel ja takistustevaba ala arvutamisel tegema järgmist:

a) arvestama takistusega, mis paikneb starditrajektooril või katkestatud lähenemise trajektooril väljaspool lähenemis- ja stardisirge ala, kui selle külgkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:

1) lennul visuaallennureeglite järgi:

i) 0,75 × D;

ii) pluss 0,25 × D või 3 m, kumb on suurem;

iii) pluss:

A) 0,10 × kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul või

B) RESERVEERITUD;

b) kui stardil kasutatakse tagurdamise või külgliikumisega üleminekuprotseduuri, arvestama takistusega, mis paikneb tagurdamis- või külgliikumisalal, kui selle külgkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist ei ole suurem kui:

1) 0,75 × D;

2) pluss 0,25 × D või 3 m, kumb on suurem;

▼M29

3) pluss:

i) 0,10 × kaugus kasutada oleva stardidistantsi lõpust päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul või

ii) RESERVEERITUD;

c) mitte arvestama takistusega, mis paikneb starditrajektooril või katkestatud lähenemise trajektooril väljaspool lähenemis- ja stardisirge ala, kui selle külgkaugus kavandatava lennutrajektoori aluse maapinna lähimast punktist on suurem kui:

1) 3 × D päevasel ajal visuaallennureeglite järgi lennul, kui tõusu ajal on tagatud täpne navigeerimine visuaalsete märkide järgi;

2) RESERVEERITUD.

UAM.POL.VCA.120. Start

a) VCA stardimass ei tohi ületada õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud maksimaalset stardimassi kasutatava(te) sertifitseeritud stardiprotseduuri(de) puhul.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab arvesse:

1) punkti UAM.POL.VCA.110 alapunktis c esitatud asjakohaseid parameetreid ja

2) punkti UAM.POL.VCA.115 kohaselt kindlaks tehtud takistusi.

c) Lisaks sellele tuleb VCA lendude puhul lähenemis- ja stardisirge alalt arvestada, et:

1) stardimass peab olema selline, et:

i) start on võimalik katkestada ja maanduda lähenemis- ja stardisirge alale, kui stardi otsusepunktis või enne seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike;

ii) stardi katkestamiseks vajalik distants VCAde puhul (RTODRV) ei ole suurem kui stardi katkestamiseks olemasolev distants VCAde puhul (RTODAV) ja

iii) vajalik stardidistants (TODRV) ei ole suurem kui olemasolev stardidistants VCAde puhul (TODAV), välja arvatud juhul, kui stardi otsusepunktis või enne seda tuvastatud VCA suutlikkuse kriitilise rikke korral on starti jätkates võimalik ületada kõik takistused VCA vajaliku stardidistantsi TODRV lõpuni vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.

2) Stardietapp kuni stardi otsusepunktini (kaasa arvatud) peab toimuma nii, et maapind on nähtav, et katkestatud start oleks võimalik ohutult lõpule viia.

d) Kui stardil kasutatakse tagurdamise või külgliikumisega üleminekuprotseduuri, peab olema võimalik kõikidest tagurdus- või külgliikumisalal olevatest takistustest piisava varuga mööduda, kui stardi otsusepunktis või enne seda on tuvastatud suutlikkuse kriitiline rike.

UAM.POL.VCA.125. Starditrajektoor

a) Kui stardi otsusepunktis või enne seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike, siis VCA vajaliku stardidistantsi lõpust alates:

1) peab stardimass olema selline, et päevasel ajal visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude korral on starditrajektooril takistustevaba kõrgus kõikide tõusutrajektooril olevate takistuste kohal vähemalt 10,7 m (35 jalga);

2) tuleb üle 15° suunamuutuse korral jätta varu, et suuta säilitada tõusunurk, mis tagab õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud takistustevaba ala nõuete täitmise. Seda suunamuutust ei tohi alustada enne stardipinnast 61 m (200 jala) kõrgusele jõudmist, välja arvatud juhul, kui see on õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud heakskiidetud stardiprotseduuri osa.

▼M29

b) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel võetakse väljumise vertipordil, ümbersuunamiskohas või käitamiskohas arvesse punkti UAM.POL.VCA.110 alapunktis c esitatud asjakohaseid parameetreid.

UAM.POL.VCA.130. Lend marsruudil

a) VCA mass ja lennutrajektoor marsruudi kõigis punktides ja lennu ajaks prognoositavates ilmastikutingimustes peab pärast suutlikkuse kriitilist rikke tuvastamist võimaldama täita järgmisi nõudeid:

1) RESERVEERITUD.

2) RESERVEERITUD.

3) VCA mass peab võimaldama selle käitamist määruse (EL) nr 923/2012 lisa (SERA-osa) punkti SERA.5005 alapunkti f kohaselt kehtestatud miinimumtasemel või sellest kõrgemal ning laskumist reisikõrguselt maandumise otsusepunktini sellise vertipordi, ümbersuunamiskoha või käitamiskoha kohal, kus on võimalik sooritada maandumine kooskõlas punktiga UAM.POL.VCA.135.

b) Alapunkti a nõuetele vastavuse tõendamisel kohaldatakse kõike järgmist:

1) eeldatakse, et suutlikkuse kriitiline rike tekib marsruudi kõige kriitilisemas punktis;

2) võetakse arvesse tuule mõju lennutrajektoorile;

3) plaanitakse kütuse väljalaskmine (vajaduse korral) teha ohutusprotseduure järgides ja ainult ulatuses, mis on kooskõlas vajaliku kütuse-/energiavaruga sihtvertipordile, ümbersuunamiskohta või käitamiskohta jõudmiseks, ja

4) ei plaanita kütuse väljalaskmist (vajaduse korral) teha, kui kõrgus on alla 300 m (1 000 jala) maapinnast.

UAM.POL.VCA.135. Maandumine

a) VCA maandumismass arvestuslikul maandumisajal ei tohi ületada maksimaalset massi, mis on kasutatava sertifitseeritud maandumisprotseduuri jaoks õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud.

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võtab arvesse:

1) punkti UAM.POL.VCA.110 alapunktis c esitatud asjakohaseid parameetreid ja

2) punkti UAM.POL.VCA.115 kohaselt kindlaks tehtud takistusi.

c) Kui maandumise otsusepunktis või mis tahes punktis enne seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lennuraja või lähenemis- ja stardisirge ala piires või sooritada katkestatud maandumine ning ületada kõik takistused lennutrajektooril vähemalt 10,7 m (35 jala) kõrguselt.

d) Kui maandumise otsusepunktis või mis tahes punktis pärast seda tuvastatakse suutlikkuse kriitiline rike, peab olema võimalik maanduda ja peatuda lennuraja või lähenemis- ja stardisirge ala piires ning ületada kõik takistused lähenemistrajektooril.

UAM.POL.VCA.140. Mass ja balansseering ning last

a) VCA last, mass ja raskuskese peavad kõikidel lennuetappidel vastama õhusõiduki lennukäsiraamatus kindlaks määratud piirangutele või tegevuskäsiraamatus kindlaks määratud piirangutele (kui need on rangemad).

▼M29

b) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab enne kasutuselevõttu kaalumise teel kindlaks tegema iga käitatava õhusõiduki massi ja raskuskeskme ning edaspidi tuleb õhusõidukeid massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda üks kord nelja aasta järel, kui kasutatakse üksikute VCAde masse, või üks kord üheksa aasta järel, kui kasutatakse õhusõidukipargi massi. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad õhusõiduki massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. VCA tuleb uuesti kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.

c) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab kaalumisega või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete (piloodid ja tehniline meeskond, kui on olemas) massi, mis kuulub VCA käitamise tühimassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele.

e) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab kaalumisega või reisijate ja pagasi (kui on olemas) standardmassi alusel kindlaks määrama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.

f) Uuendusliku õhuliikluse käitaja võib muude lastiosade standardmasse peale reisijate ja registreeritud pagasi standardmasside kasutada juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele, et nende osade mass on muutumatu või jääb kindlaksmääratud hälbe piiresse.

g) Uuendusliku õhuliikluse käitaja määrab kütusekoguse ja/või energiasalvestusseadme massi järgmiselt:

1) *kütusekoguse* massi kütuse tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, tegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel,

2) *energiasalvestusseadme* massi kaalumisega või kasutades tegevuskäsiraamatus kindlaksmääratud standardmassi.

h) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab tagama, et:

1) VCA lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ja

2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.

i) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu põranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv.

j) Uuendusliku õhuliikluse käitaja määrab tegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktide a kuni i nõuetele. See süsteem peab hõlmama käitaja kavandatavate lendude kõiki liike.

UAM.POL.VCA.145. Massi ja balansseeringu andmed ning massi ja balansseeringu dokumendid

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab enne igat lendu määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta. Massi ja balansseeringu dokumentide alusel peab õhusõiduki kaptenil olema võimalik kindlaks teha, et lasti ja selle paigutusega ei ole ületatud lennuki massi ja balansseeringu piiranguid. Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:

1) VCA registreerimisandmed ja tüüp;

2) lennu kutsung, number ja kuupäev;

▼**M29**

3) õhusõiduki kapteni täielik nimi;

4) dokumendi koostaja täielik nimi;

5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese;

6) kütuse või energiasalvestusseadme mass stardi ajal ja reisikütuse mass;

7) kütusest erinevate muude kuluainete mass, kui on olemas;

8) tegeliku lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;

9) stardimass, maandumismass ja mass kütuseta;

10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme asukohad ja

11) massi ja raskuskeskme piirnormid.

Eespool nimetatud teave peab olema kättesaadav lennu planeerimisdokumentides või massi- ja balansseeringusüsteemides.

b) Kui massi ja balansseeringu andmed ning massi ja balansseeringu dokumendid koostatakse massi- ja balansseeringusüsteemi abil digitaalselt, peab käitaja:

1) kontrollima väljastatavate andmete terviklust, tagamaks et need on õhusõiduki lennukäsiraamatus ette nähtud piirangute raames ja

2) määrama oma tegevuskäsiraamatus kindlaks andmete kasutamise juhendid ja protseduurid.

c) Õhusõiduki lastimist kontrolliv isik peab oma allkirjaga kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad õhusõiduki kaptenile antud massi ja balansseeringu dokumentide andmetele. Õhusõiduki kapten peab andma oma heakskiidu allkirjaga või samaväärsel viisil.

d) Uuendusliku õhuliikluse käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada järgmine:

1) kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, juhitakse sellele õhusõiduki kapteni tähelepanu ning muudatus registreeritakse sellistes lennuplaneerimisdokumentides, mis sisaldavad massi ja balansseeringut käsitlevaid dokumente;

2) maksimaalse reisijate arvu või veetava lasti lubatud viimase hetke muudatus dokumenteeritakse ja

3) reisijate maksimaalse arvu ületamise korral koostatakse uued massi- ja balansseeringudokumendid.

D-ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

VTOL-võimekusega õhusõidukid (VCA)

UAM.IDE.VCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

▼M29

UAM.IDE.VCA.100. Mõõteriistad ja seadmed

a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad, andmed ja seadmed, samuti tüübisertifitseerimise nõuded ja õhuruuminõuded peavad olema VCAsse paigaldatud või olema selle pardal vastavalt tingimustele, mille kohaselt seda õhusõidukit kavatsetakse käitada.

Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed, samuti tüübisertifitseerimise nõuded ja õhuruuminõuded peavad olema sertifitseeritud vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkusnõuetele, välja arvatud järgmised esemed:

1) esmaabikomplekt;

2) pääste- ja signalisatsioonivahendid;

3) mereankrud ja sildumisvahendid ja

4) laste turvavahendid.

b) Mõõteriistad ja seadmed, mis ei ole käesoleva lisa kohaselt nõutavad, ning mis tahes muu varustus, mis ei ole käesoleva määruse kohaselt nõutav, kuid mida veetakse lennul, peavad vastama järgmistele nõuetele:

▼C4

1) piloot ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud teavet määruse (EL) 2018/1139 II lisa ja IX lisa punkti 2.1 või käesoleva lisa punktide UAM.IDE.MVCA.330 ja UAM.IDE.MVCA.345 nõuete täitmiseks ja

▼M29

2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired ei kahjusta õhusõiduki lennukõlblikkust.

c) Kui lennu ajal tuleb piloodil talle määratud töökohal kasutada seadmeid, peavad need seadmed olema sellelt töökohalt lihtsasti kasutatavad. Kui sama seadet peab talle määratud töökohal kasutama rohkem kui üks isik, peab seade olema paigaldatud nii, et seda on lihtne kasutada kõigilt sellistelt töökohtadelt.

d) Piloodi kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama piloodil talle määratud töökohalt hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

UAM.IDE.VCA.105. Nõutav lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatud lennuks vajalik õhusõiduki mõõteriist, seade või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

a) õhusõidukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule või

b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada õhusõidukit minimaalvarustuse põhiloetelu piires vastavalt III lisa punkti ORO.MLR.105 alapunktile j.

▼M29

2. JAOTIS

Mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukid

UAM.IDE.MVCA.050. Reguleerimisala

Käesoleva jaotisega kehtestatakse täiendavad nõuded uuendusliku õhuliikluse lendudele, mida tehakse mehitatud VTOL-võimekusega õhusõidukitega.

UAM.IDE.MVCA.115. Lennuvalgustus

Päevasel ajal visuaallennureeglite järgi käitatav VCA peab olema varustatud kokkupõrkehoiatustuledega.

UAM.IDE.MVCA.125. Lennumõõteriistad ja nendega seotud seadmed

a) VCA peab olema varustatud lennumõõteriistade ja seadmetega, mis on kindlaks määratud selle õhusõiduki tüübisertifikaadis lendudeks päevasel ajal visuaallennureeglite järgi.

b) Vastavalt eeldatavatele käitamistingimustele ja meeskonna töökoormusele peavad VCAsse olema paigaldatud või olema selle pardal täiendavad lennumõõteriistad ja seadmed.

UAM.IDE.MVCA.140. Kütuse/energia mõõtmise ja kuvamise seadmed

a) VCA peab olema varustatud vahenditega, millega lennu ajal mõõta ja piloodile näidata järelejäänud kasutatavat kütuse-/energiakogust.

b) Lennu järelejäänud osa sooritamiseks vajaliku kütuse-/energiakoguse konservatiivne hinnang kuvatakse piloodile, välja arvatud juhul, kui see on ette nähtud muude vahenditega vastavalt punkti UAM.OP.VCA.195 alapunktile a.

UAM.IDE.MVCA.145. Kõrguse kindlaksmääramise seadmed

a) VCA peab veekogu kohal toimuvate lendude puhul olema varustatud vahenditega, millega on võimalik kindlaks määrata õhusõiduki kõrgus veepinna suhtes ja hoiatada helisignaaliga eelnevalt kindlaksmääratud kõrgusest läbivajumisel ning visuaalse signaaliga piloodi määratud kõrgusest läbivajumisel, kui lend toimub:

1) maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolmeminutilisele lennule;

2) RESERVEERITUD;

3) RESERVEERITUD;

4) nii, et maapinda ei ole näha.

UAM.IDE.MVCA.170. Meeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitamiseks peab VCA olema varustatud sisetelefonisüsteemiga, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid, kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

UAM.IDE.MVCA.180. Valjuhääldisüsteem (PAS)

VCA peab olema varustatud valjuhääldisüsteemiga, välja arvatud juhul, kui uuendusliku õhuliikluse käitaja tõendab, et lennu ajal on piloodi kõne kõikidel reisijate istmetel kuuldav ja arusaadav.

UAM.IDE.MVCA.185. Kabiini helisalvestusseade (CVR)

a) VCA, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, peab olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega.

b) Kabiini helisalvestusseade peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.

▼M29

c) Kabiini helisalvestusseade peab ajalises järjestuses salvestama muule materjalile kui magnetlint või magnettraat:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;

3) helikeskkonna kabiinis, sealhulgas kõikide meeskonnaliikmete mikrofonidelt vastuvõetud helisignaalid;

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.

d) Kabiini helisalvestusseade salvestab sõltuvalt elektrienergia kättesaadavusest võimalikult varakult kabiini kontrollimise ajal lennu alguses enne, kui VCA suudab liikuda oma jõuseadmete abil, kuni kabiini kontrollimiseni vahetult pärast tõste- ja tõukejõuseadmete väljalülitamist lennu lõpus. Igal juhul peab kabiini helisalvestusseade hakkama automaatselt salvestama enne, kui õhusõiduk liigub oma jõuseadmete abil, ja salvestama kuni lennu lõpuni.

e) Kabiini helisalvestusseadme salvestiste muutmise funktsioon peab olema õhusõiduki kapteni käsutuses nii, et enne selle funktsiooni kasutamist tehtud salvestistele ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimismeetodite abil juurde pääseda.

f) Kui kabiini helisalvestusseade kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees ja suudab vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui kabiini helisalvestusseade kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

UAM.IDE.MVCA.190. Lennuandmete pardasalvesti (FDR)

a) VCAd, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, peavad olema varustatud lennuandmete pardasalvestiga, mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.

b) Lennuandmete pardasalvesti peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks määrata lennutrajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse, tegevuse, konfiguratsiooni ja kõik VCA tüübisertifitseerimise käigus kindlaks määratud parameetrid ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Andmed peavad põhinema VCA allikatel, mis võimaldavad kindlaks määrata täpse vastavuse piloodile kuvatud teabega.

d) Lennuandmete pardasalvesti alustab andmete automaatset salvestamist hiljemalt siis, kui VCA suudab liikuda oma jõuseadmete abil, ning salvestamise automaatselt lõpetama vahetult pärast tõste- ja tõukejõuseadmete väljalülitamist lennu lõpus.

e) Kui lennuandmete pardasalvesti kokkupõrke korral ei eraldu, peab see olema varustatud vahendiga, mis aitab kindlaks teha salvestusseadme asukoha vees ja suudab vee all signaali edastada vähemalt 90 päeva. Kui lennuandmete pardasalvesti kokkupõrke korral eraldub, peab see olema varustatud automaatse avariimajakaga.

UAM.IDE.MVCA.191. Pardasalvesti

a) VCA, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem, peab olema varustatud pardasalvestiga.

b) Pardasalvesti peab lennuandmete või kujutistena salvestama teabe, mis on piisav, et peale lennutrajektoori ja õhusõiduki kiiruse kindlaks määrata ka:

1) kabiini heli mitmepiloodilendudel ja püststardi- ja -maandumise võimekusega õhusõiduki kiirabilendudel või

▼M29

2) raadioside lennuliiklusteenindusüksustega, kui see on asjakohane.

c) Pardasalvesti peab suutma säilitada vähemalt eelmise viie tunni jooksul salvestatud lennuandmeid ja/või kujutisi ning heli.

d) Pardasalvesti peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui VCA suudab liikuda oma jõuseadmete abil, ning salvestamise automaatselt lõpetama vahetult pärast tõste- ja tõukejõuseadmete väljalülitamist lennu lõpus.

e) Kui pardasalvesti salvestab kabiini kujutisi või heli, peab kabiini helisalvestusseadme salvestiste muutmise funktsioon olema õhusõiduki kapteni käsutuses nii, et enne selle funktsiooni kasutamist tehtud salvestistele ei ole võimalik tavaliste taasesitus- või kopeerimismeetodite abil juurde pääseda.

f) Alternatiivina alapunktide b ja c nõuetele võib teatavaid lennuandmeid, kujutisi või heli edastada ja salvestada kaugjuhtimise teel, kui see on õhusõiduki tüübisertifitseerimise osana heaks kiidetud.

UAM.IDE.MVCA.200. Lennuandmete ja kabiini heli kombineeritud salvestusseade

Kabiini helisalvestusseadme ja lennuandmete pardasalvesti nõuetele vastavuse võib saavutada ühe kombineeritud salvestusseadmega.

UAM.IDE.MVCA.205. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid (CRD)

a) VCA varustuses peab olema:

1) iste või magamisase iga pardal viibiva 24 kuu vanuse või vanema isiku kohta;

2) keha ülaosa kinnitussüsteemiga turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihmad igal magamisasemel;

3) lapse turvavahend iga pardal viibiva alla 24 kuu vanuse isiku kohta ja

4) igal piloodiistmel keha ülaosa neljapunktikinnitusega kinnitussüsteem, millel on kahe õlarihmaga turvavöö.

b) Keha ülaosa kinnitussüsteemiga turvavööl peab olema:

1) üks avamispunkt ja

2) piloodiistmel seade, mis hoiab kiire aeglustuse korral istuja keha ülaosa automaatselt paigal.

UAM.IDE.MVCA.210. Märguanded „KINNITAGE TURVAVÖÖ“ ja „SUITSETAMINE KEELATUD“

VCA peab olema varustatud vahenditega, mis näitavad kõigile pardal viibivatele isikutele, millal tuleb turvavööd kinnitada ja et suitsetamine ei ole ühelgi ajal lubatud.

UAM.IDE.MVCA.220. Esmaabikomplektid

a) VCA peab olema varustatud vähemalt ühe esmaabikomplektiga.

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad;

2) uuendatud.

▼M29

UAM.IDE.MVCA.240. Lisahapnik – rõhusüsteemita õhusõiduk

Rõhusüsteemita VCA, mida käitatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peab olema varustatud lisahapnikuseadmega, mille abil on võimalik säilitada ja jaotada hapnikku vastavalt järgmisele tabelile:

Tabel

Miinimumnõuded lisahapniku kohta rõhusüsteemita õhusõidukis

Varustatavad isikud	Lennu kestus ja salongi rõhkkõrgus
Õhusõidukit juhtiv(ad) isik(ud)	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja mistahes periood, mis ületab 30 minutit lendamisel rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
100 % reisijatest ([1])	Kogu lennuaeg rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
10 % reisijatest ([1])	Kogu lennuaeg, mis ületab 30 minutit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

([1]) Selles tabelis märgitud reisijate protsent tähistab pardal viibivaid reisijaid, sealhulgas alla 24 kuu vanuseid isikuid.

UAM.IDE.MVCA.250. Käsitulekustutid

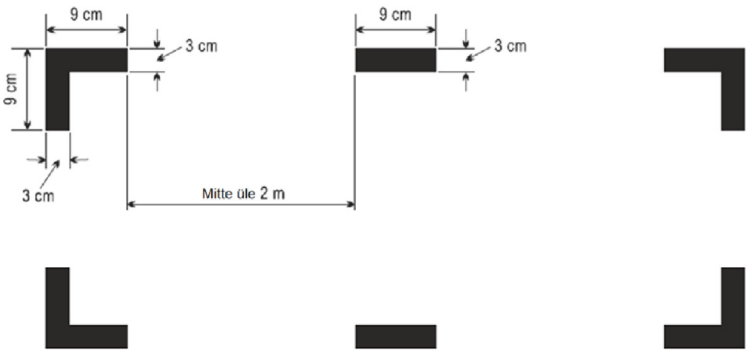
a) VCA kabiinis peab olema vähemalt üks käsitulekustuti, mis peab olema kasutamiseks kergesti ligipääsetav.

b) Kui kabiinis olevale käsitulekustutile ei ole reisijatel lihtne juurde pääseda, peab vähemalt üks käsitulekustuti paiknema salongis.

c) Kustutusaine liik ja kogus käsitulekustutites peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud käsitulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

UAM.IDE.MVCA.260. Sissemurdmispunktide märgistamine

Kui VCA kerel märgistatakse päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks sobivad alad, tuleb need märgistada vastavalt järgmisel joonisel näidatule.



▼M29

UAM.IDE.MVCA.275. Avariivalgustus ja -märgistus

VCA varustuses peab olema:

a) VCA tavapärasest elektritoiteallikast sõltumatu avariivalgustussüsteem, et hõlbustada reisijate evakueerimist õhusõidukist, ja

b) avariiväljapääsu märgistus ja selleni suunavad märgid, mis on nähtavad päevavalguses, pimedas ja suitsuga täidetud kabiinis.

UAM.IDE.MVCA.280. Avariimajakas (ELT)

VCA peab olema varustatud vähemalt ühe (VCA-le paigaldatud) heakskiidetud automaatse avariimajakaga või muu sellise heakskiidetud õhusõiduki jälgimisseadme ja asukohamajakaga, mis võimaldab anda märguandeid päästeteenistustele õnnetuskohta jõudmiseks ja ellujäänute asukoha täpseks kindlaksmääramiseks.

UAM.IDE.MVCA.300. Lendamine veekogu kohal

a) VCA, mis veab reisijaid, peab olema sertifitseeritud järgmiseks:

   1) hädamaandumine vette, kui lend toimub maandumiseks sobimatu mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule;

   2) vette hädamaandumine või ujuvus hädaolukorras, kui lend toimub maandumiseks sobiva mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule;

   3) piiratud lend veekogu kohal, kui ei ole täidetud alapunkti a alapunktis 1 või 2 osutatud kriteeriumid ja kui on täidetud üks või mitu järgmistest tingimustest:

      i) kogu lennuaeg veekogu kohal on üle kolme minuti;

      ii) maandumine või startimine toimub üle veekogu.

b) VCA, mis ei vea reisijaid, peab olema sertifitseeritud järgmiseks:

   1) vette hädamaandumine või ujuvus hädaolukorras, kui lend toimub veekogu kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule;

   2) piiratud lend veekogu kohal, kui ei ole täidetud alapunkti b alapunktis 1 osutatud kriteeriumid ja kui on täidetud üks või mitu järgmistest tingimustest:

      i) kogu lennuaeg veekogu kohal on üle kolme minuti;

      ii) maandumine või startimine toimub üle veekogu.

c) VCA, mida käitatakse veekogu kohal, peab lisaks punktis a või b osutatud kriteeriumide täitmisele olema sertifitseeritud lendudeks veekogu kohal.

d) VCA, mida käitatakse ujuvpindade kohal, peab lisaks punktis a või b osutatud kriteeriumide täitmisele olema sertifitseeritud lendudeks ujuvpindade kohal.

e) VCA pardal peab olema ujuv pääste-avariimajakas, mida saab automaatselt sisse lülitada veekogu kohal toimuvate lendude jaoks, välja arvatud veekogu kohal toimuvate piiratud lendude korral.

▼M29

UAM.IDE.MVCA.305. Päästevestid ja muu varustus

a) VCA varustuses peab iga pardal viibiva isiku jaoks olemas olema vähemalt päästevest, mis on paigutatud asukohta, mis on kergesti ligipääsetav selle isiku istmelt või magamisasemelt, kelle jaoks see on ette nähtud, ka siis, kui selle isiku kinnitussüsteem on kinnitatud, kui punkti UAM.IDE.MVCA.300 määratluse kohaste lendude puhul veekogu kohal ei ole alapunktis c sätestatud teisiti. Kui päästevestidele ei ole võimalik hõlpsasti juurde pääseda, kui isiku kinnitussüsteem on kinnitatud, peavad kõik isikud kandma päästevesti või, kui isik on alla 24 kuu vanune, samaväärset ujuvvahendit.

b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema vees isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Kui lend toimub maandumiseks sobimatu mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule, siis mittetaastuvate ja taastuvate energiaallikatega seotud tegevuste ning laevade toetamise eesmärgil peavad:

1) kõik pardal viibivad isikud kandma päästevesti kogu lennu vältel, välja arvatud juhul, kui kasutatakse kombineeritud kaitseülikondi, millel on nii kaitseülikonna kui ka päästevesti omadused;

2) kõik pardal viibivad isikud kandma kaitseülikonda, mis sobib veetemperatuuri ja eeldatava päästeaja jaoks. Pakutav isolatsioon peab olema valitsevate tingimuste jaoks piisav ega tohi olla ülemäärane;

3) kõik pardal viibivad isikud kandma hädaolukorras kasutatavat hingamisaparaati ja olema juhendatud selle kasutamiseks.

UAM.IDE.MVCA.310. Päästeparved

a) Kui lend toimub maandumiseks sobimatu mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule, peab VCA olema varustatud ühe või mitme päästeparvega. Kui lend toimub maandumiseks sobiva mere kohal maast kaugusel, mis vastab reisilennu tavakiirusel rohkem kui 10-minutilisele lennule, peab pardal olema vähemalt üks päästeparv, mis on paigutatud nii, et see on valmis hädaolukorras kasutamiseks. Päästeparved peavad eraldi või koos olema piisava mahutavusega, et sinna mahuksid kõik pardal viibivad isikud.

b) Kõik nõutavad päästeparved peavad võimaldama nende kiiret kasutamist hädaolukorras.

c) Igal nõutaval päästeparvel peab olema vähemalt üks pääste-avariimajakas.

d) Kõik nõutavad päästeparved peavad olema kasutatavad samades meretingimustes, milles sertifitseerimise eesmärgil hinnati VCA vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid.

e) Igal nõutaval päästeparvel peavad olema päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

UAM.IDE.MVCA.311. Päästevarustus

a) VCAd, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema varustatud järgmisega:

1) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;

2) vähemalt üks pääste-avariimajakas ja

▼M29

3) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

UAM.IDE.MVCA.315. Varustus veepinnal käitamiseks

a) Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud VCA varustuses peab olema:

1) mereankur ja VCA suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja

2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

UAM.IDE.MVCA.325. Kõrvaklapid

VCA peab olema varustatud kõrvaklappide ja suumikrofoni või samaväärse seadmega ning saatenupuga juhiste juures iga piloodi jaoks talle määratud töökohal.

UAM.IDE.MVCA.330. Raadiosideseadmed

a) VCA peab olema varustatud vähemalt ühe raadiosidesüsteemiga, mis on ühendatud õhusõiduki peamise toiteallikaga, ja nii paljude täiendavate raadiosidesüsteemidega, kui on vaja kavandatud lennu liigi ja õhuruumiklassi(de) jaoks, milles õhusõidukit kavatsetakse käitada.

b) Raadiosideseadmed peavad võimaldama lennumeeskonnal tavapärastes käitamistingimustes:

1) sidepidamist asjakohaste maapealsete jaamadega marsruudi mis tahes punktist, sealhulgas ümbersuunamise korral;

2) sidepidamist asjakohaste lennujuhtimisüksuste jaamadega mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus lende kavatsetakse sooritada ja

3) meteoroloogiateabe vastuvõtmist.

c) Raadiosideseadmed peavad võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345. Navigatsiooniseadmed

a) VCA peab olema varustatud navigatsiooniseadmetega lendudeks visuaallennureeglite järgi päevasel ajal ja vastavalt kohaldatavatele õhuruuminõuetele.

b) VCA peab olema varustatud piisavate navigatsiooniseadmetega, tagamaks et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt lennuplaanile.

UAM.IDE.MVCA.350. Transponderid

VCA, mida käitatakse päevasel ajal visuaallennureeglite järgi, peab olema varustatud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari transponderiga, kui see on nõutav õhuruumi klassis, milles lennatakse.

UAM.IDE.MVCA.355. Lennundusandmebaaside haldamine

a) Uuendusliku õhuliikluse käitaja:

1) tagab, et sertifitseeritud õhusõidukisüsteemide rakendustes kasutatavad lennundusandmebaasid vastavad andmekvaliteedi nõuetele, mis on piisavad andmete kavandatavaks kasutamiseks;

▼**M29**

2) tagab, et kehtivad ja muutmata lennundusandmebaasid on õige ajal kättesaadavad ja ajakohastatud kõikides õhusõidukites, milles need on nõutavad;

3) olenemata mis tahes muudest määruse (EL) nr 376/2014 kohastest nõuetest lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise kohta, teatab käitaja andmebaasiteenuse osutajale andmete ebaõigsuse, ebaühtluse või puudumise juhtumitest, mille puhul on alust arvata, et need võivad mõjutada lennuohutust. Sellisel juhul teavitab uuendusliku õhuliikluse käitaja kogu asjaomast personali ja tagab, et kõnealuseid andmeid ei kasutata.