РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1899/2006 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 12 декември 2006 година

за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета относно хармонизирането на технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономически и социален комитет[1],

след консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора[2],

като имат предвид, че

(1) Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета[3] предвижда общи стандарти за безопасност, изброени в приложение II към него, по отношение по-специално на проектирането, производството, използването и поддръжката на въздухоплавателни средства, както и по отношение на лица и организации, участващи в изпълнението на тези задачи. Тези хармонизирани стандарти за безопасност се прилагат за всички въздухоплавателни средства, използвани от операторите на Общността, когато въздухоплавателните средства са регистрирани в държава-членка или в трета страна.

(2) Член 4, параграф 1 от настоящия регламент изисква приемането на общи технически изисквания и административни процедури на основата на член 80, параграф 2 от Договора за областите, които не са изброени в приложение II към настоящия регламент.

(3) Член 9 от Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензиране на въздушни превозвачи[4] постановява, че предоставянето и валидността по всяко време на оперативен лиценз зависят от притежаването на валиден сертификат

---

[1] ОВ C 14, 16.1.2001 г., стр. 33

[2] Становище на Европейския парламент от 3 септември 2002 г. (ОВ C 272 E, 13.11.2003 г., стр. 103), Обща позиция на Съвета от 9 март 2006 г. (ОВ C 179 E, 1.8.2006 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 5 юли 2006 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*) и Решение на Съвета от 23 октомври 2006 г.

[3] ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1592/2002 (ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1).

[4] ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

за авиационен оператор, посочващ дейностите, включени в оперативния лиценз, и изпълняващ критериите, които следва да бъдат установени в предстоящ регламент. Сега е подходящо да бъдат установени такива критерии.

(4) Обединените авиационни власти (JAA) са приели набор от хармонизирани правила за търговския въздушен транспорт със самолети, наречени Общи авиационни изисквания за търговски въздушен превод (самолети) (JAR-OPS 1), както са изменени. Тези правила (Изменение 8 от 1 януари 2005 г.) предвиждат минимални нива на изисквания за безопасност и следователно представляват добра основа за законодателство на Общността, включващо използването на самолети. В JAR-OPS 1 бе необходимо да се направят промени, за да се приведат те в съответствие със законодателството и политиките на Общността, като се отчитат многобройните им последици в икономическата и социалната област. Този нов текст не може да бъде въведен в законодателството на Общността чрез просто позоваване на JAR-OPS 1 в Регламент (ЕИО) № 3922/91. Следователно към настоящия регламент следва да бъде добавен ново приложение, съдържащо общите правила.

(5) На въздушните оператори следва да се осигури достатъчна гъвкавост да действат в непредвидени спешни експлоатационни обстоятелства или при експлоатационни нужди с ограничена продължителност, или да демонстрират, че могат да постигнат еквивалентно ниво на безопасност чрез средства, различни от прилагането на общите правила, дадени в приложението (наричан по-нататък приложение III). Поради това, на държавите-членки следва да се даде право да предоставят изключения или да въвеждат изменения в общите технически изисквания и административни процедури. Тъй като подобни изключения и изменения в определени случаи могат да влошат общите стандарти за безопасност или да създадат деформации на пазара, техният обхват е необходимо да бъде стриктно ограничен, а предоставянето им да бъде предмет на съответен контрол от страна на Общността. Във връзка с това, на Комисията следва да се даде право да предприема предпазни мерки.

(6) Съществуват установени случаи, когато на държавите-членки следва да бъде разрешено да приемат или поддържат национални разпоредби по отношение на ограниченията за полетно и дежурно време, както и на изискванията за почивка при условие, че общо установените процедури се спазват; това се разрешава до момента на установяване на правила на Общността, базирани на научни познания и най-добри практики.

(7) Целта на настоящия регламент е да осигури хармонизирани стандарти за безопасност на високо ниво, включително в областта на ограниченията за полетно и дежурно време и периодите за почивка. В някои държави-членки съществуват колективни трудови договори и/или законодателство, които предвиждат по-добри условия по отношение на ограниченията за полетно и дежурно време, както и по отношение на условията на труд за кабинния състав. Нищо в настоящия регламент няма да се интерпретира като ограничение на възможността за сключване или запазване на такива договори. На държавите-членки се разрешава да поддържат законодателство, което съдържа по-благоприятни разпоредби, отколкото посочените в настоящия регламент.

(8) Разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3922/91 относно процедурата на комитета следва да бъдат адаптирани, за да се вземе предвид Решение 1999/468/ЕО на Съвета от

28 юни 1999 г. за установяване на процедури за упражняване на правомощията на Комисията[5].

(9) Разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3922/91, свързани с неговия обхват, следва да бъдат адаптирани, за да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и установяването на Европейска агенция за авиационна безопасност[6], както и правилата за въвеждане, установени с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 г. относно правилата за въвеждане за летателна годност и екологично сертифициране на въздухоплавателни средства и свързани продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантските и производствените организации[7] и Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно непрекъснатата летателна годност на въздухоплавателни средства и аеронавигационни продукти, части и оборудване, както и за одобрение на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи[8].

(10) Настоящият регламент и по-специално разпоредбите за ограниченията за полетно и дежурно време и изискванията за почивка, дадени в подчаст P на приложение III, отчитат ограниченията и минималните стандарти, вече установени в директива 2000/79/ЕО[9]. Ограниченията, посочени в тази директива, следва винаги да бъдат спазвани за мобилния персонал в гражданското въздухоплаване. Разпоредбите на подчаст P от приложение III и други разпоредби, одобрени в съответствие с настоящия регламент, не следва при никакви обстоятелства да бъдат по-широкообхватни и да осигуряват на този персонал по-малка защита.

(11) Държавите-членки следва да имат възможност да продължат да прилагат националните разпоредби за ограниченията за полетно и дежурно време и изискванията за почивка за членовете на екипажа при условие, че ограниченията, установени от тези национални разпоредби, са под максималните и над минималните ограничения, дадени в подчаст P на приложение III.

(12) Държавите-членки следва да имат възможност да продължат да прилагат националните разпоредби за ограниченията за полетно и дежурно време и изискванията за почивка за членовете на екипажа в областите, които понастоящем не са включени в подчаст P на приложение III, например максимален дневен период на полетно дежурство за полети с един пилот и спешни медицински полети, разпоредби относно намаляването на периодите на полетно дежурство или увеличаване на периодите за почивка при пресичане на множество времеви зони.

---

[5] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

[6] ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1701/2003 на Комисията (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 5).

[7] ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 706/2006 (ОВ L 122, 9.5.2006 г., стр. 16).

[8] ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 707/2006 (ОВ L 122, 9.5.2006 г., стр. 17).

[9] Директива 2000/79/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилния персонал в гражданското въздухоплаване, сключено от Асоциацията на европейските авиокомпании (AEA), Европейската федерация на транспортните работници (ETF), Европейската асоциация на персонала от пилотските кабини (ECA), Асоциацията на авиокомпаниите от европейските региони (ERA) и Международната асоциация на въздушните превозвачи (IACA) (ОВ L 302, 1.12.2000 г., стр. 57).

(13) Научна и медицинска оценка на разпоредбите за ограниченията за полетно и дежурно време и изискванията за почивка и, при необходимост, на разпоредбите за кабинния състав следва да се направи в срок от две години след влизането в сила на настоящия регламент.

(14) Настоящият регламент няма да оказва влияние върху прилагането на разпоредбите за инспекции, посочени в Чикагската конвенция за международното гражданско въздухоплаване от 1944 г. и в Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно безопасността на въздухоплавателни средства от трети страни, използващи летища на Общността[10].

(15) Мерки за засилено сътрудничество при използване на летището в Гибралтар бяха договорени в Лондон на 2 декември 1987 г. от Кралство Испания и Обединеното кралство в съвместна декларация от министрите на външните работи на двете държави. Тези мерки все още не са влезли в сила.

(16) Поради това, Регламент (ЕИО) № 3922/91 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕИО) № 3922/91 се изменя, както следва:

1) непосредствено след девето съображение от преамбюла се добавя следното съображение:

„Прилагането на разпоредби относно ограниченията за полетно и дежурно време могат да доведат до значителни нарушения в графика на дежурствата за предприятия, в които експлоатационните модели се базират изключително на нощна работа. На основата на доказателства, представени от засегнатите страни, Комисията следва да извърши оценка и да предложи приспособяване на разпоредбите относно ограниченията за полетно и дежурно време, отчитайки тези специални експлоатационни модели.”;

2) непосредствено след десетото съображение от преамбюла се добавя следното съображение:

„До 16 януари 2009 г. Европейската агенция за авиационна безопасност следва да завърши научната и медицинска оценка на подчаст P и, при необходимост, на подчаст O от приложение III. На базата на резултатите от тази оценка и в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, Комисията следва, при необходимост, да подготви и представи без закъснение предложения за изменение на съответните технически разпоредби.

[10] ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 2111/2005 (ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 16).

При прегледа на определени разпоредби, посочени в член 8а, курсът към по-нататъшна хармонизация на изискванията за обучение на кабинния състав, одобрени досега, следва да бъде поддържан, за да се улесни свободното движение на членовете на кабинния състав в границите на Общността. В този контекст възможността за по-нататъшна хармонизация на квалификациите на кабинния състав следва да бъде преразгледана.”;

3) посленото съображение от преамбюла се заменя със следното съображение:

„Мерките, необходими за въвеждане на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване процедурите за упражняване на правомощията на Комисията [11] ;

4) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящият регламент се прилага за хармонизация на техническите изисквания и административните процедури в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване, свързана с експлоатация и поддръжка на въздухоплавателни средства и лица и организации, изпълняващи тези задачи.”;

б) добавя се следният параграф:

„3. Прилагането на настоящия регламент за летището на Гибралтар се разбира да бъде без ущърб на съответните юридически позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство по отношение на спора за суверенитета над територията, на която е разположено летището.

4. Прилагането на настоящия регламент за летището на Гибралтар се преустановява до влизането в сила на мерките, включени в Съвместната декларация, направена от министрите на външните работи на Кралство Испания и Обединеното кралство на 2 декември 1987 г. Правителствата на Испания и на Обединеното кралство информират Съвета за датата на влизане в сила.”

5) в член 2 се добавя следната дефиниция:

„(i) „регулаторният орган” в приложение III означава компетентният отговорен орган, който е издал свидетелството за авиационен оператор (САО).”;

6) член 3 се заменя със следното:

„*Член 3*

[11] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).”

1. Без да се нарушават разпоредбите на член 11 общите технически изисквания и административни процедури, приложими в Общността, по отношение на търговския транспорт със самолет са тези, посочени в приложение III.

2. Позовавания на подчаст M от приложение III или на някои от неговите разпоредби се отнасят към подчаст M от Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези [12] или съответни негови разпоредби.

7) член 4, параграф 1 се заменя със следното:

„1. По отношение на областите, които не са обхванати от приложение III, общи технически изисквания и административни процедури следва да бъдат приети на базата на член 80, параграф 2 от Договора. По целесъобразност и във възможно най-кратък срок Комисията следва да представи подходящи предложения в тези области.";

8) член 6 се заменя със следното:

„*Член 6*

Въздухоплавателно средство, експлоатирано с одобрение, предоставено от държава-членка в съответствие с общите технически изисквания и административни процедури, може да бъде експлоатирано при същите условия в други държави-членки без по-нататъшни технически изисквания или оценка от тези други държави-членки.";

9) член 7 се заменя със следното:

„*Член 7*

Държавите-членки признават сертифицирането, извършено в съответствие с настоящия регламент от друга държава-членка или от орган, действащ от нейно име, на органи или лица под нейна юрисдикция и под нейна власт, които се занимават с поддръжката на продукти и експлоатацията на въздухоплавателни средства.";

10) член 8 се заменя със следното:

„*Член 8*

1. Разпоредбите на членове 3 - 7 не възпрепятстват държава-членка да реагира незабавно при проблем, свързан с безопасността, който включва продукт, лице или организация, предмет на настоящия регламент.

Ако проблемът, свързан с безопасността, произтича от неадекватно ниво на безопасност, предвидено в общите технически изисквания и административни

[12] ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1.

процедури или от недостатъци в тези изисквания и процедури, държавата-членка незабавно информира Комисията и другите държави-членки за предприетите мерки и за техните причини.

Комисията решава в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, дали недостатъчното ниво на безопасност или недостатъкът в общите технически изисквания и административни процедури оправдава продължаващото прилагане на мерките, приети в съответствие с първата алинея на този параграф. В такъв случай Комисията предприема необходимите стъпки за изменение на съответните общи технически изисквания и административни процедури в съответствие с член 4 или член 11. Ако мерките на държавата-членка не са оправдани, Комисията ги отменя.

2. Държава-членка може да направи изключения от техническите изисквания и административните процедури, посочени в настоящия регламент, в случай на непредвидени спешни оперативни обстоятелства или експлоатационни нужди с ограничена продължителност.

Комисията и другите държави-членки получават информация за всички повтарящи се изключения или за изключения със срок повече от два месеца.

Когато Комисията и другите държави-членки се информират за изключения, дадени от държава-членка в съответствие с втората алинея, Комисията проучва дали изключенията съответстват на целите по безопасност от настоящия регламент или от друг съответен акт от законодателството на Общността.

Ако Комисията констатира, че дадените изключения не съответстват на целите по безопасност от настоящия регламент или от друг съответен акт от законодателството на Общността, тя взема решение за предпазни мерки в съответствие с процедурите, посочени в член 12а.

В такъв случай съответната държава-членка отмени изключението.

3. В случаите, когато ниво на безопасност, еквивалентно на постигнатото чрез прилагане на общите технически изисквания и административни процедури, посочени в приложение III, може да бъде достигнато с други средства, държавите-членки, без дискриминация на основата на националност на заявителите и отчитайки необходимостта да не нарушават конкуренцията, могат да одобрят дерогацията от тези разпоредби.

В такива случаи съответната държава-членка нотифицира на Комисията за своето намерение да даде такова одобрение, причините за него и установените условия, за да се осигури постигането на еквивалентно ниво на безопасност.

В срок от три месеца след нотификацията от държавата-членка Комисията започва изпълнение на процедурата, посочена в член 12, параграф 2, за да реши дали предложеното одобрение на мярката може да бъде дадено.

В такъв случай Комисията нотифицира за своето решение на всички държави-членки, на които се дава право да прилагат тази мярка. Съответните разпоредби на приложение III могат също така да бъдат изменени, за да отразят тази мярка.

Членове 6 и 7 се прилагат спрямо въпросната мярка.

4. Независимо от разпоредбите на параграфи 1, 2 и 3 държава-членка може да приеме или поддържа разпоредби, свързани с OPS 1.1105 точка 6, OPS 1.1110 точки 1.3 и 1.4.1, OPS 1.1115 и OPS 1.1125 точка 2.1 от подчаст P в приложение III, докато бъдат установени правила на Общността на базата на научна оценка и най-добри практики.

Държава-членка информира Комисията за разпоредбите, които решава да поддържа.

За национални разпоредби, отклоняващи се от разпоредбите на OPS 1, посочени в първата алинея, които държава-членка възнамерява да приеме след датата на прилагане на приложение III, Комисията, в срок от три месеца след уведомлението от държавата-членка, започва изпълнение на процедурата, посочена в член 12, параграф 2, за да реши дали тези разпоредби съответстват на целите за безопасност от настоящия регламент или от други актове от законодателството на Общността, както и дали те могат да бъдат направени приложими.

В такъв случай, Комисията нотифицира за своето решение да одобри мярката на всички държави-членки, на които се дава право да прилагат тази мярка. Съответните разпоредби на приложение III могат също така да бъдат изменени, за да отразят тази мярка.

Членове 6 и 7 се прилагат спрямо въпросната мярка.";

11) добавя се следният член:

„*Член 8а*

1. До 16 януари 2009 г. Европейската агенция за авиационна безопасност следва да завърши научната и медицинска оценка на разпоредбите на подчаст P и, където е подходящо, на подчаст O от приложение III.

2. Без да се нарушават разпоредбите на член 7 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и установяването на Европейска агенция за авиационна [13], Европейската агенция за авиационна безопасност подпомага Комисията при подготовката на предложения за промяна на приложимите технически разпоредби от подчаст O и подчаст P на приложение III.

12) член 11, параграф 1 се заменя със следното:

„1. Комисията, следвайки процедурата, посочена в член 12, параграф 2, внася изменения, наложени от научния и техническия прогрес, в общите технически изисквания и административни процедури, изброени в приложение III."

13) член 12 се заменя със следното:

[13] ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1701/2003 на Комисията (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 5)."

„*Член 12*

1. Комисията се подпомага от комитет за въздухоплавателна безопасност, наричан по-нататък Комитетът.

2. Когато се прави позоваване на този параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.”

14) добавя се следният член:

„*Член 12а*

Когато се позоваване на този член, се прилага предпазната процедура, дадена в член 6 от Решение 1999/468/ЕО.

Преди да приеме своето решение, Комисията се консултира с Комитета.

Периодът, посочен в член 6, параграф б от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

Когато държава-членка отнесе решение на Комисията за разглеждане от Съвета, Съветът може, с квалифицирано мнозинство, да приеме различно решение в срок от три месеца.”;

15) текстът от приложението към настоящия регламент се добавя като приложение III.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Без да се нарушават разпоредбите на член 11 от Регламент (ЕИО) № 3922/91, приложение III се прилага от 16 юли 2008 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 12 декември 2006 г.

За Европейския парламент:
Председател
Josep BORRELL FONTELLES

За Съвета:
Председател
Mauri PEKKARINEN

Приложение

„Приложение III

ОБЩИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ И АДМИНИСТРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

OPS 1: ТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ (САМОЛЕТИ)

СЪДЪРЖАНИЕ

подчаст А Приложимост и дефиниции

подчаст Б Общи сведения

подчаст В Сертификация и надзор на оператора

подчаст Г Експлоатационни процедури

подчаст Д Експлоатация при всякакви метеорологични условия

подчаст Е Общи летателни характеристики

подчаст Ж Летателни характеристики клас А

подчаст З Летателни характеристики клас В

подчаст И Летателни характеристики клас С

подчаст Й Маса и центровка

подчаст К Прибори и оборудване на самолета

подчаст Л Комуникационно и навигационно оборудване

подчаст М Техническо обслужване на самолета

подчаст Н Летателен екипаж

подчаст О Кабинен екипаж

подчаст П Ръководства, бордни дневници и записи

подчаст P Ограничения на полетно и дежурно време и изисквания към времето за почивка

подчаст C Превоз на опасни товари по въздуха

подчаст T Сигурност

ПОДЧАСТ А

ПРИЛОЖИМОСТ И ДЕФИНИЦИИ

OPS 1.001

Приложимост

OPS Част 1 съдържа изисквания, приложими при експлоатацията на всеки граждански самолет за целите на търговския въздушен транспорт от всеки оператор, чието основно място на дейност и, ако има, регистриран офис се намират в държава-членка, наричан по-нататък оператор. OPS 1 не се прилага:

(1) за самолети, използвани за военни, митнически и полицейски цели;

(2) за полети, предназначени за парашутни скокове и гасене на пожари и за свързани полети за позициониране и за връщане, при които превозваните лица са тези, които обикновено се превозват за парашутни скокове или гасене на пожари;

(3) за полети непосредствено преди, по време на или непосредствено след изпълнение на специализирани авиационни работи при условие, че тези полети са свързани със специализирани авиационни работи, за изпълнението на които са необходими не повече от 6 човека, изключвайки членовете на екипажа.

OPS 1.003

Дефиниции

а) По смисъла на настоящото приложение:

(1) „приет/приемлив” означава, че не е получено възражение от регулаторния орган, както е подходящо за планираната цел.

(2) „одобрен (от регулаторния орган)” означава документиран (от регулаторния орган), както е подходящо за планираната цел.

(3) „базов списък на минималното оборудване (MMEL)” означава базовия списък (включващ преамбюл), подходящ за даден тип въздухоплавателно средство, който определя онези прибори, части от оборудване или функции, които, при поддържане на нивото на безопасност, предвидено в приложимите спецификации за сертифициране за летателна годност, могат временно да бъдат неработещи или поради присъща на проекта резервираност на системите, и/или поради специфични оперативни и свързани с поддръжката процедури, условия и ограничения, както и в съответствие с приложимите процедури за непрекъсната летателна годност.

(4) „списък на минималното оборудване (MEL)” означава списъка (включващ предисловие), който осигурява експлоатацията на въздухоплавателното средство при

определени условия със специфични прибори, части от оборудване или функции, които са неработещи при започване на полета. Този списък се подготвя от оператора за неговите собствени въздухоплавателни средства при отчитане на техните дефиниции и съответните оперативни и свързани с поддръжката условия в съответствие с процедура, одобрена от регулаторния орган.

б) Част М и част 145, посочени в настоящото приложение, са тези от Регламент (ЕО) № 2042/2003 от 20 ноември 2003 г.

ПОДЧАСТ Б

ОБЩИ СВЕДЕНИЯ

OPS 1.005

Общи сведения

а) Операторът не експлоатира самолет за целите на търговския въздушен транспорт, различен от този, който е в съответствие с OPS Част 1. Облекчени изисквания за експлоатация на самолети клас B могат да се намерят в допълнение 1 към OPS 1.005(a).

б) Операторът спазва приложимите изисквания за летателна годност с обратна сила за самолети, експлоатирани за целите на търговския въздушен транспорт.

в) Всеки самолет се експлоатира в съответствие с условията на неговия сертификат за летателна годност и в рамките на одобрените ограничения, съдържащи се в ръководството за провеждане на полети на самолета.

г) Всички синтетични средства за обучение (STD) като полетни симулатори или полетни средства за обучение (FTD), които заменят самолета за целите на обучението и/или проверката, трябва да бъдат квалифицирани в съответствие с изискванията, приложими към синтетичните средства за обучение. Оператор, който планира да използва такива синтетични средства за обучение, трябва да получи одобрение от регулаторния орган.

OPS 1.020

Законови, подзаконови и административни разпоредби – отговорности на оператора

Операторът трябва да гарантира, че:

(1) всички работници/служители разбират, че трябва да спазват законовите, подзаконовите и административните разпоредби на тези държави, в които се осъществява експлоатацията на въздухоплавателните средства, и които се отнасят до изпълнението на техните задължения; и

(2) всички членове на екипаж са запознати със законите, подзаконовите и административните разпоредби, които се отнасят до изпълнението на техните задължения.

OPS 1.025

Общ език

а) Операторът трябва да гарантира, че всички членове на екипаж могат да комуникират на общ език.

б) Операторът трябва да гарантира, че целият експлоатационен персонал е в състояние да разбира езика, на който са написани онези части от ръководството за провеждане на полети, които се отнасят до изпълнение на неговите задължения и отговорности.

OPS 1.030

Списъци на минималното оборудване – отговорности на оператора

а) Операторът установява за всеки самолет списък на минималното оборудване (MEL), одобрен от регулаторния орган. Този списък се основава на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL) (ако такъв съществува), приет от регулаторния орган, като MEL не може да бъде по-малко рестриктивен от MMEL.

б) Операторът не експлоатира самолет по друг начин освен в съответствие с MEL, с изключение на случаите, разрешени от регулаторния орган. Всяко такова разрешение при никакви обстоятелства няма да разрешава експлоатация извън ограниченията на MMEL.

OPS 1.035

Система за качество

а) Операторът установява една система за качество и определя ръководител по качеството, който следи за съответствието и адекватността на процедурите, изисквани за осигуряване на безопасни експлоатационни практики и летателна годност на самолетите. Контролът за съответствие трябва да включва система за обратна връзка към Отговорния ръководител (вж. също OPS 1.175(з)), за да се осигури предприемане на коригиращи действия при необходимост.

б) Системата за качество трябва да включва програма за гаранция на качеството, която съдържа процедури, предназначени за проверка и потвърждение, че цялата експлоатация се извършва в съответствие с всички приложими изисквания, стандарти и процедури.

в) Системата за качество и ръководителят по качеството трябва да бъдат приемливи за регулаторния орган.

г) Системата за качество трябва да бъде описана в съответна документация.

д) Независимо от алинея а) регулаторният орган може да приеме номинация на двама ръководители по качеството – един за експлоатацията и един за техническото обслужване при условие, че операторът е определил един отдел за управление на качеството, който осигурява системата за качество да се прилага еднакво и постоянно по време на цялостната експлоатация.

OPS 1.037

Програма за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите

а) Операторът създава и поддържа програма за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите, която може да бъде интегрирана със системата за качество и която включва:

(1) програми за постигане и поддържане на осъзнатост за рисковете от страна на целия персонал, включен в експлоатацията; и

(2) схема за докладване на събития, която позволява сравняване и оценка на съответни доклади за инциденти и произшествия с цел да се идентифицират неблагоприятните тенденции или да се разгледат недостатъците в интерес на безопасността на полетите. Схемата защитава самоличността на докладващото лице и включва възможността докладите да бъдат подавани анонимно; и

(3) оценка на съответната информация, свързана с произшествия и инциденти и оповестяването на такава информация, без да се приписва вина; и

(4) програма за следене на полетните данни за тези самолети, които имат максимална сертифицирана излетна маса повече от 27 000 kg. Следенето на полетни данни е превантивно използване на цифровите полетни данни от рутинната експлоатация с цел повишаване на авиационната безопасност. Програмата за следене на полетни данни е ненаказателна и съдържа адекватни предпазни мерки за защита на източника (източниците) на данни; и

(5) назначаването на лице, отговорно за управление на програмата.

б) Даването на предложения за коригиращи действия в резултат от програмата за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите е отговорност на лицето, което управлява програмата.

в) Ефективността на промените в резултат от предложенията за коригиращи действия, идентифицирани от програмата за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите, се следи от ръководителя по качеството.

OPS 1.040

Членове на екипаж

а) Операторът гарантира, че всички членове на летателния и кабинния състав са преминали необходимото обучение и са професионално годни да изпълняват своите задължения.

б) Когато има членове на екипажа, различни от членовете на кабинния състав, които изпълняват своите задължения в пътническия салон на самолета, операторът гарантира, че те:

(1) не могат да бъдат сбъркани от пътниците с членове на кабинния състав;

(2) не заемат определените за кабинния състав позиции;

(3) не затрудняват членовете на кабинния състав при изпълнение на техните задължения.

OPS 1.050

Информация за търсене и спасяване

Операторът гарантира, че основната информация, отнасяща се до планирания полет, във връзка с обслужването по търсене и спасяване е лесно достъпна на борда.

OPS 1.055

Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда

Операторът гарантира, че списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда на всички негови самолети са налични и могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване. Информацията съдържа, когато е приложимо, брой, цвят и тип на спасителните салове и сигналните ракети, съдържание на аварийния комплект медикаменти, запасите с вода, както и типа и честотите на аварийното преносимо радиооборудване.

OPS 1.060

Принудително кацане в море/океан

Операторът не експлоатира самолет с одобрена конфигурация на пътническите места за повече от 30 пътника при полети над море/океан на разстояние от сушата, подходящо за извършване на аварийно кацане, по-голямо от 120 минути при крейсерска скорост или 400 морски мили, която стойност е по-малка, освен ако самолетът не отговаря на изискванията за принудително кацане в море/океан, предписани в приложимите правила за летателна годност.

OPS 1.065

Превоз на бойно оръжие и бойни муниции

а) Операторът не превозва бойно оръжие и муниции по въздуха, освен ако не е получил разрешение за това от всички засегнати държави.

б) Операторът осигурява, че бойното оръжие и муниците са:

(1) натоварени в самолета на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета;

(2) в случай на огнестрелно оръжие то не е заредено, освен ако преди началото на полета не е получено одобрение от всички засегнати държави, че това бойно оръжие и муниции могат да бъдат превозвани при обстоятелства, които се различават частично или изцяло от посочените в настоящата алинея.

в) Операторът осигурява, че преди началото на полета командирът е уведомен за детайлите и разположението на борда на самолета на предвидените за превоз бойно оръжие и муниции.

OPS 1.070

Превоз на спортно оръжие и муниции

а) Операторът предприема всички основателни мерки, за да гарантира, че всяко спортно оръжие, предназначено за превоз по въздух, му е докладвано.

б) Операторът, приемащ за превоз спортно оръжие, е длъжен да осигури, че:

(1) то е натоварено в самолета на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета, освен ако регулаторният орган не е решил, че това изискване е неприложимо и не е приел прилагането на други процедури; и

(2) в случай на огнестрелно или друго оръжие, което може да съдържа муниции, то не е заредено.

в) Муниции за спортно оръжие могат да бъдат превозвани в пътническия багаж, предмет на определени ограничения, в съответствие с техническите инструкции (вж. OPS 1.1160, буква б), точка 5, както е дефинирано в OPS 1.1150, буква а), точка 15).

OPS 1.075

Метод за превоз на хора

Операторът предприема всички мерки да гарантира, че няма човек, който по време на полет да се намира в коя да е част от самолета, която не е предназначена за хора, освен в случаите, когато е даден временен достъп от командира за някоя част от самолета:

(1) с цел предприемане на действия, необходими за безопасността на самолета или на хора, животни или стоки в него; или

(2) в която се превозват товари или запаси, като тази част е конструирана така, че да позволява достъп на хора по време на полет

OPS 1.080

Предлагане на опасни товари за превоз по въздуха

Операторът предприема всички основателни мерки, за да гарантира, че никое лице не предлага или приема опасни товари за превоз по въздуха, освен в случаите, когато това лице е обучено и товарите са надлежно класифицирани, документирани, сертифицирани, описани, пакетирани, маркирани, етикетирани и са годни за превоз, както се изисква от техническите инструкции и съответното законодателство на Общността.

OPS 1.085

Отговорности на екипажа

а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на неговите/нейните задължения, които:

(1) са свързани с безопасността на самолета и неговите пътници; и

(2) са посочени в инструкциите и процедурите, дадени в ръководството за провеждане на полети.

б) Всеки член на екипажа:

(1) докладва на командира за всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на самолета, включително аварийните системи;

(2) докладва на командира за всеки инцидент, който застрашава или може да застраши безопасната експлоатация;

(3) използва схемите за докладване на събития на оператора в съответствие с OPS 1.037, буква а), точка 2). Във всички такива случаи копие от доклада (докладите) се предоставя на съответния командир.

в) Нищо в буква б) не задължава член на екипажа да докладва за събитие, което вече е докладвано от друг член на екипажа.

г) Член на екипажа не изпълнява задължения на самолета:

(1) когато е под въздействие на упойващи средства или медикаменти, които могат да повлияят на способностите му/й по начин, противоречащ на безопасността;

(2) след дълбочинен подводен престой/гмуркане, с изключение на случаите, когато е изминал приемлив период от време;

(3) след кръводаряване, с изключение на случаите, когато е изминал приемлив период от време;

(4) ако не са изпълнени приложими медицински изисквания или ако той/тя има каквито и да е съмнения относно възможността да изпълни предвидените му/й служебни задължения;

(5) ако той/тя е или предполага, че е изморен/а или се чувства непригоден/на до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена .

д) Всеки член на екипаж отговаря на съответните изисквания за консумация на алкохол, които се установяват от оператора и са приемливи за регулаторния орган и които не са по-малко ограничителни от следните:

(1) алкохол не се консумира по-малко от осем часа преди определеното време за явяване на полет или резерв;

(2) количеството алкохол в кръвта няма да надвишава 0,2 промила при започването на полета;

(3) алкохол няма да се консумира по време на полет или по време на резерв.

е) Командирът:

(1) е отговорен за безопасността на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда, от момента на качването му/й на борда до напускането на самолета след края на полета;

(2) е отговорен за експлоатацията и безопасността на самолета от момента, в който самолетът е готов за движение с цел рулиране преди излитане, до момента, в който самолетът спре окончателно след края на полета и двигателят/двигателите, използвани като първични устройства за двигателна тяга, бъдат спрени;

(3) има правомощия да дава всякакви заповеди, каквито смята за необходими, с цел осигуряване на безопасността на самолета и на хората или товарите на борда;

(4) има правомощия да сваля от борда всяко лице или част от товар, които по негова/нейна преценка могат да представляват потенциална опасност за безопасността на самолета или на лицата на борда;

(5) не допуска превоз на лице, което изглежда, че е под въздействие на алкохол или упойващи средства до степен, предполагаща възможна заплаха за безопасността на самолета или на хората на борда;

(6) има право да откаже превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или лица под охрана, ако техният превоз излага на риск безопасността на самолета или на хората на борда;

(7) осигурява, че всички пътници са информирани за разположението на аварийните изходи и за разположението и използването на съответното аварийно-спасително оборудване;

(8) осигурява всички експлоатационни процедури и проверки да са изпълнени в съответствие с ръководството за провеждане на полетите;

(9) не разрешава член на екипажа да изпълнява каквато и да е дейност по време на излитане, първоначален набор на височина, подход за кацане и кацане, освен задълженията, необходими за осигуряване на безопасна експлоатация на самолета;

(10) не разрешава:

(i) полетно записващо устройство да бъде изключвано по време на полет, да бъдат изтривани записи или по какъвто и да е начин да бъде възпрепятствана неговата работа, както и да бъде изтриван запис след полет в случай на произшествие или инцидент, който е предмет на задължителен доклад;

(ii) изключване на магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина по време на полет, освен ако не е убеден/а, че записаните разговори, които биха се изтрили при автоматичен режим, трябва да бъдат съхранени за разследване на произшествие или инцидент, както и записани данни да бъдат изтривани ръчно по време и след полет в случай на произшествие или инцидент, които са предмет на задължителен доклад;

(11) решава дали да приеме или да не приеме самолет, допуснат до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията или с MEL;

(12) осигурява провеждането на предполетна проверка.

ж) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата. В такъв случай той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методите в интерес на безопасността.

OPS 1.090

Правомощия на командира

Операторът предприема всички основателни мерки, за да осигури, че всички лица на борда на самолета се подчиняват на всички законни команди, дадени от командира с цел осигуряване на безопасността на самолета и на хората или товара, превозвани с него.

OPS 1.095

Пълномощия за рулиране на самолета

Операторът предприема всички основателни мерки да гарантира, че самолетът под негова отговорност не рулира върху маневрената площ на летището, управляван от лице, което не е член на екипажа, освен в случаите, когато това лице:

(1) е надлежно упълномощено от оператора или негов назначен агент и е компетентно да:

(i) рулира самолета;

(ii) използва радиотелефонното оборудване; и

(2) е получило инструкции по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите от органа за ръководство на въздушното движение, фразеологията и процедурите и отговаря на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

OPS 1.100

Допускане в пилотската кабина

а) Операторът трябва да гарантира, че лице, което не е член на летателния състав, определен за конкретния полет, не се допуска или превозва в пилотската кабина, освен в случаите, когато това лице е:

(1) действащ член на екипажа;

(2) представител на регулаторния орган, отговорен за сертифицирането, лицензирането или инспекцията, ако това се изисква за изпълнение на неговите/нейните преките задължения; или

(3) допуснато и превозвано в съответствие с инструкциите, съдържащи се в ръководството на провеждане на полети.

б) Командирът гарантира, че:

(1) в интерес на безопасността допускането в пилотската кабина не предизвиква отклоняване на вниманието и/или смущаване на екипажа при извършването на полета; и

(2) всички лица, превозвани в пилотската кабина, са запознати със съответните процедури за безопасност.

в) Окончателното решение за допускане в пилотската кабина е отговорност на командира.

OPS 1.105

Неупълномощен превоз

Операторът предприема всички основателни мерки, за да гарантира, че на борда на самолета няма незаконно проникнало лице или товар.

OPS 1.110

Преносими електронни устройства

Операторът не допуска използването и предприема всички основателни мерки да осигури, че никой на борда на самолета не използва преносимо електронно устройство, което може да има неблагоприятен ефект върху работата на системите и оборудването на самолета.

OPS 1.115

Алкохол и наркотични вещества

Операторът не допуска и предприема всички основателни мерки да не допусне качване или пребиваване на борда на самолета на лица под въздействие на алкохол или наркотични вещества до степен, предполагаща възможна заплаха за безопасността на самолета или на пътниците.

OPS 1.120

Заплаха за безопасността

Операторът предприема всички основателни мерки да гарантира, че никое лице чрез необмислени или нехайни действия или бездействие:

1. застрашава безопасността на самолета или на хората на борда;

2. предизвиква или допуска да бъдат застрашени безопасността на което и да е лице или на имущество.

OPS 1.125

Налични на борда документи

а) Операторът осигурява, че следните документи или копия от тях са налични на борда при всеки полет:

(1) удостоверението за регистрация;

(2) удостоверението за летателна годност;

(3) оригинал или копие на сертификата за шум (ако е приложим), включващ превод на английски език, когато такъв е бил предоставен от регулаторния орган за издаване на сертификат за шум;

(4) оригинал или копие на свидетелството за авиационен оператор;

(5) разрешение за използване на бордните радиостанции; и

(6) оригинал или копие на сертификат (сертификати) на застрахователна полица "Отговорност към трети лица" .

б) Всеки член на полетния екипаж носи по време на всеки полет валидно свидетелство за правоспособност с необходимите квалификационни заверки за целта на полета.

OPS 1.130

Налични на борда ръководства

Операторът осигурява:

(1) действащите части на ръководството за провеждане на полети, отнасящи се до задълженията на екипажа, да са налични на борда при всеки полет;

(2) тези части на ръководството за провеждане на полети, които са необходими за изпълнението на полета, са лесно достъпни за екипажа на борда на самолета; и

(3) действащо ръководство по летателна експлоатация е налично на борда на самолета, освен ако регулаторният орган не е приел, че ръководството за провеждане на полети в OPS 1.1045, допълнение 1, част Б съдържа съответната информация за този самолет.

OPS 1.135

Налична на борда допълнителна информация и документи

а) Операторът осигурява в допълнение към документите и ръководствата, посочени в OPS 1.125 и OPS 1.130, следната информация и документи, съответстващи на вида и зоната на експлоатация, са налични при всеки полет:

(1) експлоатационен план на полета, съдържащ като минимум информацията, необходима по OPS 1.1060;

(2) технически борден дневник, съдържащ като минимум информацията, изисквана по част М, параграф М.А. 306;

(3) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД);

(4) съответната НОТАМ/АИП информация;

(5) съответната метеорологична информация;

(6) документация за масата и центровката, както е посочено в подчаст Й;

(7) информация за специални категории пътници, като персонал по сигурността, ако не се счита за екипаж, инвалиди, пътници с ограничени права на достъп, депортирани пътници или пътници под охрана;

(8) информация за специални товари, включително опасни товари и писмена информация за командира, както е посочено в OPS 1.1215, буква г);

(9) действащите карти, схеми и съпътстваща документация, както е посочено в OPS 1.290, буква б), точка 7;

(10) всякаква друга документация, която може да бъде изисквана от държавата, засегната от този полет, като декларация за товара, декларация за пътниците и др.; и

(11) бланки за изпълнение на изискванията за доклад до регулаторния орган и до оператора.

б) регулаторният орган може да разреши информацията, описана в буква а), или части от нея да бъде представяна и на друг вид носител, различен от хартиен. Трябва да бъде осигурен приемлив стандарт за достъпност, използваемост и надеждност.

OPS 1.140

Информация, съхранявана на земята

а) Операторът осигурява:

поне за времето на всеки полет или серия от полети:

(i) информацията, съответстваща за полета и подходяща за вида експлоатация, се съхранява на земята;

(ii) информацията се запазва, докато бъде копирана на място, в което ще бъде съхранявана в съответствие с OPS 1.1065; или, ако това е неприложимо,

(iii) същата информация се превозва в пожароустойчив контейнер на борда на самолета.

б) Информацията, посочена в буква а) по-горе, включва:

(1) копие от експлоатационния полетен план, когато е подходящо;

(2) копия от съответната част (части) на техническия борден дневник;

(3) съответната за маршрута НОТАМ документация, ако тази документация е специално обработвана от оператора;

(4) документация за масата и центровката, ако се изисква (вж. OPS 1.625); и

(5) информация за специални товари.

OPS 1.145

Право за инспекции

Операторът осигурява, че всяко лице, упълномощено от регулаторния орган, се допуска по всяко време на борда и лети на всеки самолет, експлоатиран в съответствие със свидетелството за авиационен оператор, издадено от този Отговорен орган, както и че това лице може да влиза и пребивава в пилотската кабина, като се отчита, че командирът може да откаже достъп до пилотската кабина, ако по негова/нейна преценка това би застрашило безопасността на самолета.

OPS 1.150

Предоставяне на документи и записи

а) Операторът:

(1) осигурява на всяко лице, упълномощено от регулаторния орган, достъп до всички документи и записи, свързани с полетната експлоатация или обслужването; и

(2) предоставя всички такива документи и/или записи, при поискване от регулаторния орган, в определения срок от време.

б) Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда в определен срок след поискването им от лице, упълномощено от регулаторния орган.

OPS 1.155

Съхраняване на документация

Операторът осигурява, че:

(1) съхранява всички оригинални документи или копия от тях, които е задължен да съхранява, в продължение на изисквания срок, дори и ако престане да бъде оператор на самолета; и

(2) когато член на екипажа, за който е поддържал записи за полети, дежурства и периоди на почивка, стане член на екипаж на друг оператор, предоставя тези записи на другия оператор.

OPS 1.160

Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства

а) Съхраняване на записи

(1) След авиационно произшествие, операторът на самолета, на чийто борд е полетното записващо устройство, съхранява до възможната степен оригиналните записани данни, свързани с това авиационно произшествие, във вида, в който са записани от полетното записващо устройство, в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия събитието орган;

(2) Ако не е дадено предварително разрешение от регулаторния орган, след инцидент, който е предмет на задължителен доклад, операторът на самолета, на чийто борд е полетното записващо устройство, съхранява до възможната степен оригиналните записани данни, свързани с този инцидент, във вида, в който са записани от полетното записващо устройство, в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия събитието орган;

(3) В допълнение, по нареждане от регулаторния орган, операторът на самолета, на чийто борд е полетното записващо устройство, съхранява оригиналните записани данни, в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия събитието орган;

(4) Когато се изисква полетно записващо устройство да бъде налично на борда на самолета, операторът:

(i) съхранява записите за периода на експлоатация, както се изисква по OPS 1.715, 1.720 и 1.725, освен в случаите на тестване и обслужване на полетните записващи устройства, когато се допуска изтриване на информация до един час от най-старите данни към момента на тестване;

(ii) съхранява документ, който представлява информацията, необходима за извличане и превръщане на съхранените данни в инженерни данни.

б) Предоставяне на записи

Операторът на самолета, на чийто борд е полетното записващо устройство, в определен срок след поискване от регулаторния орган, предоставя всеки наличен или съхранен запис от полетното записващо устройство.

в) Използване на записи

(1) Записите от бордните самописци не могат да се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, с изключение на случаите, когато съответните членове от екипажа са дали своето съгласие.

(2) Записите от полетните записващи устройства не могат да се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, с изключение на случаите, когато тези записи са:

(i) използвани от оператора за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване; или

(ii) представени без данните за лицата; или

(iii) разкрити при процедура за сигурност.

OPS 1.165

Лизинг

а) Терминология

Термините, използвани в настоящия параграф, имат следното значение:

(1) сух лизинг – когато самолетът се експлоатира със свидетелството за авиационен оператор на лизингополучателя;

(2) мокър лизинг - когато самолетът се експлоатира със свидетелството за авиационен оператор на лизингодателя.

б) Лизинг на самолети между оператори от Общността

(1) Отдаване на мокър лизинг. Оператор от Общността, предоставящ самолет и пълен екипаж на друг оператор от Общността в съответствие с Регламент (ЕИО) №2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи[11] и запазващ всички функции и отговорности, посочени в подчаст С, остава операторът на самолета.

(2) Всички лизинги с изключение на отдаване на мокър лизинг

(i) С изключение на предвиденото в буква б), точка 1, оператор от Общността, който използва или предоставя самолет на друг оператор от Общността, трябва да получи предварително одобрение от неговия отговорен орган. Всяко условие, което е част от това одобрение, трябва да бъде включено в споразумението за лизинг.

(ii) Елементите от лизинговите споразумения, които са одобрени от регулаторния орган, различни от лизингови споразумения, предвиждащи използване на самолет и пълен екипаж и непредвиждащи предаване на функции и отговорности, трябва да бъдат считани, по отношение на отдадения на лизинг самолет, като изменение на свидетелството за авиационен оператор, с което ще бъде извършен полетът.

в) Лизинг на самолети между оператор от Общността и обект, който не е оператор от Общността

(1) Вземане на сух лизинг

(i) Оператор от Общността няма да взема на сух лизинг самолет от обект, който не е оператор от Общността, освен ако това не е одобрено от регулаторния орган. Всички условия, които са част от това одобрение, трябва да бъдат включени в споразумението за лизинг.

(ii) Оператор от Общността осигурява, че, във връзка със самолетите, които са взети на сух лизинг, всички различия от изискванията, посочени в подчасти К, Л и/или OPS 1.005, буква б), са съобщени на регулаторния орган и са приемливи за него.

(2) Вземане на мокър лизинг

(i) Оператор от Общността няма да взема на мокър лизинг самолет от обект, който не е оператор от Общността, без одобрението на регулаторния орган.

(ii) Оператор от Общността осигурява, че, във връзка със самолетите, които са взети на мокър лизинг:

(А) стандартите за безопасност на лизингодателя във връзка с обслужването и експлоатацията са еквивалентни на стандартите, установени с настоящия регламент;

(Б) лизингодателят е оператор, притежаващ свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава, която е подписала Чикагската конвенция;

(В) самолетът има стандартен сертификат за летателна годност, издаден в съответствие с приложение 8 на ИКАО. Стандартните сертификати, издадени от държава-членка, различна от държавата, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, ще бъдат приемани без изискване на доказателства, когато са издадени в съответствие с част 21; и

(Г) всяко изискване, приложимо от регулаторния орган на лизингополучателя, се изпълнява.

(3) Отдаване на сух лизинг

Оператор от Общността може да отдава на сух лизинг самолет за целите на търговския въздушен транспорт на всеки оператор от държава, която е подписала Чикагската конвенция, ако са спазени следните условия:

(А) регулаторният орган е освободил оператора от изпълнение на съответните разпоредби на OPS Част 1 и, след като чуждестранният отговорен орган е приел писмено отговорността за наблюдение на обслужването и експлоатацията на самолета (самолетите), е извадил самолета от свидетелството за авиационен оператор на оператора.

(Б) самолетът се обслужва в съответствие с одобрена програма за техническо обслужване.

(4) Отдаване на мокър лизинг

Оператор от Общността, предоставящ самолет и пълен екипаж на друг обект в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 и запазващ всички функции и отговорности, посочени в подчаст С, остава операторът на самолета.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)

Експлоатация на самолети клас на действие В

а) Терминология

(1) Експлоатация от А до А – излитането и кацането се извършват на едно и също място.

(2) Експлоатация от А до Б - излитането и кацането се извършват на различни места.

(3) Нощ – часовете между края на вечерния полумрак и началото на сутрешния полумрак или други периоди между залеза и изгрева на слънцето, които могат да бъдат определени от съответния регулаторен орган.

б) Експлоатацията, за която е приложимо настоящото допълнение, може да се извършва в съответствие със следните облекчения.

(1) OPS 1.035 Система за качество: в случай на много малък оператор постът на ръководител по качеството може да бъде зает от номинирано лице, ако се използват външни одитори. Това се прилага също така, когато отговорният ръководител заема един или няколко номинирани поста.

(2) Резервирано

(3) OPS 1.075 Методи за превоз на хора: не се изисква за полети по правила за визуални полети (ПВП) за самолети с един двигател.

(4) OPS 1.100 Допускане в пилотската кабина

(i) Операторът трябва да установи правила за превоз на пътници на пилотска седалка.

(ii) Командирът трябва да гарантира, че:

(А) Превозът на пътници на пилотска седалка не предизвиква отклоняване на вниманието или смущения при провеждането на полета; и

(Б) Пътникът, който е настанен на пилотска седалка, е запознат със съответните ограничения и процедури за безопасност.

(5) OPS 1.105 Неупълномощен превоз: не се изисква за полети по правила за визуални полети (ПВП) за самолети с един двигател.

(6) OPS 1.135 Налична на борда допълнителна информация и документи

(i) За полети по ПВП, през деня, от А до А, на самолети с един двигател следните документи не е необходимо да бъдат налични на борда:

(А) експлоатационен план на полета;

(Б) технически борден дневник;

(В) НОТАМ/АИП информация;

(Г) метеорологична информация;

(Д) информация за специални категории пътници и т.н.; и

(Е) информация за специални товари, включително опасни товари и т.н.

(ii) За полети по ПВП, през деня, от А до Б, на самолети с един двигател информация за специални категории пътници, както е описано в OPS 1.135(a)(7), не е необходимо да бъде налична на борда.

(iii) За полети по ПВП, през деня, от А до Б експлоатационният план на полета може да бъде в опростен вид и трябва да отговаря на нуждите на типа експлоатация.

(7) OPS 1.215 Използване на обслужване на въздушното движение: за полети по ПВП, през деня, на самолети с един двигател се поддържа незадължителен контакт с органите за обслужване на въздушното движение (ОВД) до степен, отговаряща на същността на експлоатацията. Обслужване по търсене и спасяване трябва да бъде осигурено в съответствие с OPS 1.300.

(8) OPS 1.225 Експлоатационни минимуми на летището: за полети по ПВП стандартните експлоатационни минимуми за ПВП обикновено покриват това изискване. Когато е необходимо, операторът определя допълнителни изисквания, като отчита следните фактори: радио покритие, терен, особености на площадките за излитане и кацане, условия за полет и капацитет на органите за ОВД.

(9) OPS 1.235 Процедури за намаляване на шума: не са приложими за полети по ПВП на самолети с един двигател.

(10) OPS 1.240 Експлоатационни маршрути и зони

Буква а), точка 1 не е приложима за полети по ПВП, през деня, от А до А, на самолети с един двигател.

(11) OPS 1.250 Установяване на минимални полетни височини

За полети по ПВП през деня това изискване се прилага, както следва. Операторът осигурява, че експлоатацията се извършва само по такива маршрути и в такива зони, за които може да се поддържа разрешение за безопасен терен и отчита фактори като температура, терен, неблагоприятни метеорологични условия (например силна турбуленция и низходящи въздушни течения, корекции за температурни разлики и разлики в налягането спрямо стандартните стойности).

(12) OPS 1.255 Политика за гориво

(i) За полети от А до А – операторът определя минималното съдържание на гориво, с което трябва да завърши полетът. Този минимален, краен резерв от гориво не трябва да бъде по-малък от количеството, необходимо за полет от 45 минути.

(ii) За полети от А до Б – операторът осигурява, че предполетните изчисления на необходимото използваемо гориво за полет включват:

(А) гориво за рулиране – гориво, изразходвано преди излитане, ако е значително количество; и

(Б) гориво за изпълнение на полета (гориво за достигане на местоназначението); и

(В) резервно гориво –

(1) гориво за случайни отклонения –

количество гориво, което е не по-малко от 5 % от планираното за полета гориво или, в случай на промяна на полетния план по време на полета – 5 % от горивото за полета за остатъка от полета; и

(2) резервно гориво при кацане –

количество гориво за допълнителен полет от 45 минути (бутални двигатели) или от 30 минути (турбинни двигатели); и

(Г) гориво до резервното летище –

гориво за достигане до резервното летище през основното летище, ако се изисква резервно летище; и

(Д) допълнително гориво –

гориво, което може да бъде заявено от командира в допълнение към горивото по букви (А) до (Г).

(13) OPS 1.265 Превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или лица под охрана: за полети по ПВП на самолети с един двигател и когато полетът не е предназначен за превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или лица под охрана, операторът не е задължен да установи процедури за превоз на такива пътници.

(14) OPS 1.280 Пътнически места: не е приложимо при полети по ПВП на самолети с един двигател.

(15) OPS 1.285 Информация за пътниците: демонстрация и информация се предоставят в зависимост от вида на експлоатацията. При експлоатация на самолет с един пилот, той/тя може да не бъдат натоварени със задачи, които отвличат вниманието му/й от полетните задължения.

(16) OPS 1.290 Подготовка на полета

(i) Експлоатационен план на полета за експлоатация от А до А – не се изисква.

(ii) Експлоатация от А до Б за полети по ПВП през деня – операторът осигурява, че опростен вид на експлоатационния план на полета, съответстващ на вида експлоатация, се попълва за всеки полет.

(17) OPS 1.295 Избор на летища:

Не се прилага за полети по ПВП. Необходимите инструкции за използването на летища и площадки за излитане и кацане трябва да бъдат издадени при отчитане на OPS 1.220.

(18) OPS 1.310 Членове на екипажа по работни места:

За полети, извършвани по правилата за визуални полети, инструкции по тези въпроси се изискват, само когато се провежда експлоатация с двама пилоти.

(19) OPS 1.375 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет:

Допълнение 1 към 1.375 не се изисква да бъде прилагано при полети, извършвани по правилата за визуални полети, на самолети с един двигател през деня.

(20) OPS 1.405 Започване и продължаване на подхода за кацане

Не се прилага за полети, извършвани по правилата за визуални полети.

(21) OPS 1.410 Експлоатационни процедури – височина на пресичане на прага

Не се прилага за полети, извършвани по правилата за визуални полети.

(22) OPS 1.430 до 1.460, включително всички допълнения

Не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети.

(23) OPS 1.530 Излитане

(i) Буква а) се прилага при следното допълнително уточнение. регулаторният орган може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, създадени от оператора и основаващи се на доказателства и/или документиран опит. Букви б) и в) се прилагат при следното допълнително уточнение. Когато изискванията на настоящия параграф не могат да бъдат изпълнени поради

физически ограничения, свързани с удължаване на пистата за излитане и кацане, и има ясен обществен интерес и необходимост от експлоатацията, регулаторният орган може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за провеждане на полети, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и основаващи се на доказателства и/или документиран опит.

(ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка (i), трябва да има предварително одобрение от регулаторния орган, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:

(А) се определя типа на самолета;

(Б) се определя вида на експлоатацията;

(В)се определят съответните летище (летища) и писти за излитане и кацане;

(Г) се ограничава излитането да бъде извършено при метеорологични условия на видимост;

(Д) се определя квалификацията на екипажа; и

(Е) се ограничава до самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.

(iii) Експлоатацията трябва да бъде приета от държавата, в която е разположен самолетът.

(24) OPS 1.535 Безопасна височина над препятствията при излитане – самолети с два и повече двигатели

(i) Буква а), точка 3, буква а), точка 4, буква а), точка 5, буква б, точка 2, буква в, точка 1, буква в), точка 2 и приложението не са приложими за полети, извършвани по правилата за визуални полети през деня.

(ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори или правилата за визуални полети букви б) и в) се прилагат със следните изменения.

(А) Визуална насока за курса се счита за налична, когато видимостта е равна или по-голяма от 1 500 m;

(Б) Максималната необходима широчина на коридора е 300 m, когато видимостта е равна или по-голяма от 1 500 m.

(25) OPS 1.545 Кацане - летище за местоназначение и резервни летища

(i) Параграфът се прилага при следното допълнително уточнение. Когато изискванията на настоящия параграф не могат да бъдат изпълнени поради физически ограничения, свързани с удължаване на пистата за излитане и кацане, и има ясен обществен интерес и необходимост от експлоатацията, регулаторният орган може за всеки отделен случай

да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за провеждане на полети, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и основаващи се на доказателства и/или документиран опит.

(ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка (i), трябва да има предварително одобрение от регулаторния орган, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:

(А) се определя типа на самолета;

(Б) се определя вида на експлоатацията;

(В)се определят съответните летище (летища) и писти за излитане и кацане;

(Г) се ограничава излитането да бъде извършено при метеорологични условия на видимост;

(Д) се определя квалификацията на екипажа; и

(Е) се ограничава до самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.

(iii) Операцията трябва да бъде приета от държавата, в която е разположено летището.

(26) OPS 1.550 Кацане – сухи писти за излитане и кацане

(i) Параграфът се прилага при следното допълнително уточнение. Когато изискванията на настоящия параграф не могат да бъдат изпълнени поради физически ограничения, свързани с удължаване на пистата за излитане и кацане, и има ясен обществен интерес и необходимост от експлоатацията, регулаторният орган може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за провеждане на полети, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и основаващи се на доказателства и/или документиран опит.

(ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка (i), трябва да има предварително одобрение от регулаторния орган, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:

(А) се определя типа на самолета;

(Б) се определя вида на експлоатацията;

(В)се определят съответните летище (летища) и писти за излитане и кацане;

(Г) се ограничава излитането да бъде извършено при метеорологични условия на видимост;

(Д) се определя квалификацията на екипажа; и

(E) се ограничава до самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.

(iii) Експлоатацията трябва да бъде приета от държавата, в която е разположен самолетът.

(27) Резервирано

(28) OPS 1.650 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня

Параграф 1.650 е приложим при следното допълнително уточнение. Самолети с един двигател, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 22 май 1995 г., могат да бъдат освободени от изискванията на букви е), ж), з) и и) от регулаторния орган, ако изпълнението на тези изисквания налага допълнителен монтаж.

(29) Част М, параграф М. А. 704 Управленско описание за продължаваща летателна годност

Управленското описание за продължаваща летателна годност може да бъде адаптирано към експлоатацията, която трябва да се извършва.

(30) Част М, параграф М. А. 306, Технически борден дневник на самолета

Регулаторният орган може да одобри съкратена форма на техническия борден дневник в съответствие с вида на извършваната експлоатация.

(31) OPS 1.940 Състав на полетния екипаж

Буква а), точка 2, буква а), точки 4 и б са неприложими при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня, с изключение на това, че изискванията на буква а,), точка 4 трябва да се прилагат изцяло, когато по OPS 1 се изискват двама пилоти.

(32) OPS 1.945 Преподготовка и проверка

(i) Буква а), точка 7 - полети в рейсови условия под контрол на инструктор може да се извърши на всеки самолет от приложимия клас. Броят на необходимите полети в рейсови условия под контрол на инструктор зависи от сложността на експлоатацията, която трябва да се извърши.

(ii) Буква а), точка 8 не се изисква.

(33) OPS 1.955 Назначаване като командир

Буква б) се прилага, както следва. регулаторният орган може да приеме съкратен курс за обучение на командири в съответствие с вида на извършваната експлоатация.

(34) OPS 1.960 Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот

Буква а),точка 1, подточка (i) е неприложима при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня.

(35) OPS 1 .965 Периодично обучение и проверка

(i) Буква а), точка 1 се прилага, както следва, при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня. Обучението и проверките съответстват на вида на експлоатацията и класа на самолета, който се експлоатира от членовете на полетния екипаж, като се отчита използваното специализирано оборудване.

(ii) Буква а), точка 3, подточка (ii) се прилага, както следва. Обучението на самолета може да се извършва от екзаминатор за квалификационен клас за клас (CRE), екзаминатор за полети (FE) или екзаминатор за квалификационен клас за тип (TRE).

(iii) Буква а), точка 4, подточка (i) се прилага, както следва. Квалификационната проверка на оператора може да бъде извършена от екзаминатор за квалификационен клас за тип (TRE), екзаминатор за квалификационен клас за клас (CRE) или от подходящо квалифициран командир, определен от оператора и приемлив за регулаторния орган, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на умения за управление на ресурсите на екипажа.

(iv) Буква а), точка 1 се прилага, както следва, при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня. В тези случаи, когато експлоатацията се извършва през сезони, не по-дълги от осем последователни месеци, квалификационната проверка на оператора е достатъчна. Тази квалификационна проверка трябва да бъде извършена преди започване на търговските полети.

(36) OPS 1.968 Квалификация на пилот за допускане до работа от двете пилотски места

Допълнение 1 е неприложимо при експлоатация на самолети с един двигател по правилата за визуални полети през деня.

(37) OPS 1.975 Квалификация за компетентност по маршрута и за летищата

(i) За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня букви б), в) и г) са неприложими с изключение на това, че операторът гарантира, че в случаите, когато се изисква специално одобрение от държавата, в която се намира летището, съответните изисквания се спазват.

(ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори, и за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през нощта, като алтернатива на изискванията от букви б), в) и г), компетентността за маршрута и самолета може да се преоцени, както следва:

(А) с изключение на полети до летищата с най-големи изисквания – чрез извършване на най-малко 10 сектора в дадената област на експлоатация през предшестващите 12 месеца в допълнение към изискван самостоятелен брифинг;

(Б) полети до летищата с най-големи изисквания могат да бъдат изпълнявани само ако:

(1) командирът има съответната квалификация за летището, тъй като през последните 36 месеца е летял до него като член на полетния екипаж или като наблюдаващ;

(2) подходът е изпълнен при визуални метеорологични условия от приложимата минимална височина на сектора; и

(3) преди полета е извършен подходящ самостоятелен брифинг.

(38) OPS 1.980 Експлоатация на повече от един тип или вариант на самолет

(i) Не е приложимо, ако експлоатацията е ограничена до еднопилотни самолети с бутални двигатели за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня.

(ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори, и за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през нощта, изискването в допълнение 1 към OPS 1.980, буква г), точка 2, подточка (i) за 500 часа в съответното положение, преди да се използват правата на две заверки в лицензa, се намалява на 100 часа или сектори, ако една от заверките е свързана с клас. Преди на пилота да се възложат задълженията на командир на самолета, е необходимо да се проведе проверовъчен полет.

(39) OPS 1.981 Експлоатация на хеликоптери и самолети

Буква а), точка 1 е неприложима, ако експлоатацията е ограничена до еднопилотни самолети с бутални двигатели.

(40) Резервирано

(41) OPS 1.1060 Експлоатационен план за полета

Не се изисква за полети от А до А, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня. За полети от А до Б, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня, изискването е приложимо, но експлоатационният план за полета може да бъде в опростен формат в съответствие с вида на извършваната експлоатация (вж. OPS 1.135).

(42) OPS 1.1070 Управленско описание за продължаваща летателна годност

Управленското описание за продължаваща летателна годност може да бъде адаптирано към експлоатацията, която трябва да се извършва.

(43) OPS 1.1071 Технически борден дневник

Приложимо, както се изисква по част М, параграф М. А. 306.

(44) Резервирано

(45) Резервирано

(46) OPS 1.1240 Програми за обучение

Програмите за обучение се адаптират към вида на извършваната експлоатация. Програма за самообучение може да бъде приемлива за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети.

(47) OPS 1.1250 Контролен списък на проверките на процедурата за търсене на самолета

Не е приложимо за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня.

Допълнение 1 към OPS 1.125.

Налични на борда документи:

вж. OPS 1.125.

В случай на загуба или кражба на документите, посочени в OPS 1.125, се разрешава експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне базата или място, където може да се извърши подмяна на документите.

Подчаст В

СЕРТИФИКАЦИЯ И НАДЗОР НА ОПЕРАТОРА

OPS 1.175

Общи правила за сертификация на авиационния оператор

Забележка 1: В Допълнение 1 към настоящия параграф се определят съдържанието и условията на свидетелството за авиационен оператор.

Забележка 2: В Допълнение 2 към настоящия параграф се определят управленските и организационните изисквания.

а) Операторът не експлоатира самолета за целите на търговския въздушен превоз по друг начин, освен в съответствие със сроковете и условията на свидетелството за авиационен оператор.

б) Заявителят за получаване на свидетелство за авиационен оператор или за изменение на свидетелство за авиационен оператор разрешава на регулаторния орган да прегледа всички аспекти на сигурността на предложената експлоатация.

в) Заявителят за получаване на свидетелство за авиационен оператор трябва:

(1) да не притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от друг регулаторен орган, освен ако това не е одобрено от засегнатите регулаторни органи;

(2) да има основно място на дейност и, ако има такова, свое седалище, разположени в държавата, отговорна за издаване на свидетелството за авиационен оператор;

(3) да убеди регулаторния орган, че има възможност за извършване на безопасна експлоатация.

г) Ако операторът има самолети, регистрирани в различни държави-членки, той предприема необходимите мерки, за да осигури съответен надзор на безопасността.

д) Операторът осигурява достъп на регулаторния орган до неговата организация и самолети и осигурява, че, във връзка с техническото обслужване, е осигурен достъп до всички организации за техническо обслужване, свързани с част-145, за да се установи непрекъснато съответствие с OPS 1.

е) Свидетелството за авиационен оператор ще бъде променяно, прекратявано или отменяно, ако регулаторният орган не е убеден, че операторът може да поддържа безопасна експлоатация.

ж) Операторът трябва да убеди регулаторния орган, че:

(1) неговата организация и управленски екип са подходящи и съответстват точно на мащаба и обхвата на експлоатацията; и

(2) са дефинирани процедури за надзор на експлоатацията.

з) Операторът трябва да е определил отговорен ръководител, приемлив за регулаторния орган, който има административни правомощия за осигуряване на финансиране на цялостната експлоатация и техническото обслужване в съответствие със стандарта, изискван от регулаторния орган.

и) Операторът трябва да е номинирал на постове лица, приемливи за регулаторния орган, които са отговорни за управлението и надзора в следните области:

(1) полетна експлоатация;

(2) система за техническо обслужване;

(3) обучение на екипажите; и

(4) наземна експлоатация.

й) Едно лице може да заема повече от един от номинираните постове, ако това е приемливо за регулаторния орган, но за оператори, които са назначили 21 или повече човека на пълен работен ден, се изискват поне две лица, които да покриват четирите области на отговорност.

к) За оператори, които са назначили 20 или по-малко човека на пълен работен ден, един или повече от номинираните постове може да бъде зает от отговорния ръководител, ако това е приемливо за регулаторния орган.

л) Операторът трябва да осигури, че всеки полет се извършва в съответствие с разпоредбите на ръководството за провеждане на полети.

м) Операторът трябва да организира подходящи наземни средства, за да осигури безопасното управление на полетите.

н) Операторът трябва да осигури, че неговите самолети са оборудвани и екипажите са квалифицирани, както се изисква за зоната и типа на експлоатация.

о) Операторът трябва да изпълнява изискванията за техническо обслужване в съответствие с част М за всички самолети, експлоатирани според условията на неговото свидетелство за авиационен оператор.

п) Операторът трябва да предостави на регулаторния орган копие от ръководството за провеждане на полети, както е посочено в подчаст Р, заедно с всички изменения и преработки към него.

р) Операторът трябва да поддържа експлоатационни средства за поддръжка в основната база за експлоатация, подходящи за зоната и типа на експлоатация.

OPS 1.180

Издаване, промяна и продължаване на валидността на свидетелството за авиационен оператор (САО)

а) На оператора няма да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор или няма да бъде направена промяна в свидетелство за авиационен оператор и това свидетелство за авиационен оператор няма да продължи да бъде валидно, ако не са изпълнени следните условия:

(1) експлоатираните самолети имат стандартен сертификат за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 г. относно определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателната годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации[12] от държавата-членка. Стандартни сертификати за летателна годност, издадени от държава-членка, различна от държавата, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, ще бъдат приемани без искане на доказателства, когато са издадени в съответствие с част 21;

(2) системата за техническо обслужване е одобрена от регулаторния орган в съответствие с част М, подчаст Ж; и

(3) операторът е убедил регулаторния орган, че има възможност да:

(i) създаде и поддържа необходимата организация;

(ii) създаде и поддържа система за качество в съответствие с OPS 1.035;

(iii) изпълнява необходимите програми за обучение;

(iv) изпълнява изискванията за техническо обслужване, съвместими със същността и степента на експлоатацията, включително съответните точки, посочени в OPS 1.175, букви ж) до о); и

(v) изпълнява OPS 1.175.

б) Въпреки разпоредбите на OPS 1.185(е) операторът трябва да уведоми регулаторния орган във възможно най-кратък срок за всички промени в информацията, подадена в съответствие с OPS 1.185(а) по-долу.

в) Ако регулаторният орган не е убеден, че изискванията на буква а) по-горе са спазени, той може да поиска провеждането на един или повече демонстрационни полета, изпълнени като търговски транспортни полети.

OPS 1.185

[12] ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.

Административни изисквания

а) Операторът осигурява, че следната информация е включена в първоначалното заявление за издаване на свидетелство за авиационен оператор и, ако е приложимо, за всяка промяна или подновяване на свидетелството за авиационен оператор:

(1) официално наименование и търговско име, адрес на заявителя;

(2) описание на предложената експлоатация;

(3) описание на управленската организация;

(4) имена на отговорния ръководител;

(5) имена на лицата, заемащи основните постове, включително тези, които отговарят за полетната експлоатация, системата за техническо обслужване, обучението на персонала и наземната експлоатация, придружени от информация за тяхната квалификация и опит; и

(6) ръководството за провеждане на полети.

б) Само във връзка със системата за техническо обслужване на оператора, следната информация трябва да бъде включена в първоначалното заявление за издаване на свидетелство за авиационен оператор и, ако е приложимо, за всяка промяна или подновяване на свидетелство за авиационен оператор, както и за всеки тип самолет, който ще се експлоатира:

(1) управленското описание за непрекъсната летателна годност на оператора;

(2) програмата (програмите) за техническо обслужване на самолетите на оператора;

(3) техническият борден дневник;

(4) където е подходящо, техническата спецификация (спецификации) на договора (договорите) за техническо обслужване между оператора и всяка организация за техническо обслужване, одобрена по Част-145;

(5) броят на самолетите.

в) Заявлението за първоначално издаване на свидетелство за авиационен оператор трябва да бъде подадено най-малко 90 дни преди датата на планираната експлоатация, като ръководството за провеждане на полети може да бъде предоставено по-късно, но в срок не по-малък от 60 дни преди датата на планираната експлоатация.

г) Заявлението за промяна на свидетелството за авиационен оператор трябва да бъде подадено най-малко 30 дни, освен ако не е договорено друго, преди датата на планираната експлоатация.

д) Заявлението за подновяване на свидетелството за авиационен оператор трябва да бъде подадено най-малко 30 дни, освен ако не е договорено друго, преди края на текущия срок на валидност.

е) При обстоятелства, различни от изключителните, регулаторният орган трябва да бъде уведомен поне 10 дни предварително за предложена промяна на лицата, заемащи номинираните постове.

Допълнение 1 към OPS 1.175

Съдържание и условия на свидетелството за авиационен оператор

В свидетелството за авиационен оператор се посочват:

а) наименованието и местоположението (основно място на бизнес) на оператора;

б) дата на издаване и период на валидност;

в) описание на типа разрешена експлоатация;

г) тип (типове) на самолет (самолети), разрешени за използване;

д) регистрационни знаци на разрешения самолет (самолети), като освен това операторите могат да получат одобрение за система за информиране на регулаторния орган за регистрационните знаци на самолетите, експлоатирани по тяхното свидетелство за авиационен оператор;

е) разрешени зони на експлоатация;

ж) специални ограничения; и

з) специални пълномощия/одобрения, като например:

- категории II / CAT III (включително одобрени минимуми);

- (MNPS) Минимални навигационни спецификации;

- (ETOPS) Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя;

- (RNAV) Зонална навигация;

- (RVSM) Намалени минимуми на вертикална сепарация;

- Превоз на опасни товари;

- Право да извършва първоначално обучение по безопасност на кабинния екипаж и, ако е приложимо, да прави заверките, посочени в подчаст О за тези оператори, които пряко или непряко предоставят такова обучение.

Допълнение 2 към OPS 1.175

Управление и организация на притежателите на свидетелството за авиационен оператор

а) Общи сведения

Операторът трябва да има солидна и ефективна управленска структура, за да осигури безопасното провеждане на авиационната експлоатация. Лицата, заемащи номинираните постове, трябва да притежават управленска компетентност заедно с техническа/експлоатационна квалификация в авиацията.

б) Лица, заемащи номинираните постове

(1) Описание на функциите и отговорностите на лицата, заемащи номинираните постове, включително техните имена, трябва да се съдържа в ръководството за летателна експлоатация и регулаторният орган трябва да бъде уведомяван писмено за всяка планирана или извършена промяна в назначенията или функциите.

(2) Операторът трябва да предприеме мерки, за да осигури непрекъснат надзор при отсъствие на лицата, заемащи номинираните постове.

(3) Лице, номинирано за поста от притежателя на свидетелство за авиационен оператор (САО), не трябва да бъде номинирано за този пост от друг притежател на свидетелство за авиационен оператор, освен ако това не е приемливо за регулаторния орган.

(4) Лицата, които са номинирани за постовете, трябва да бъдат наети на работа с достатъчна дължина на работния ден, за да могат да изпълняват управленските функции, свързани с мащаба и обхвата на експлоатацията.

в) Съответствие и надзор на персонала

(1) Членове на екипажи. За планираната експлоатация операторът трябва да наеме на работа достатъчно полетен и кабинен екипаж, който е преминал обучение и проверки в съответствие с подчаст Н и подчаст О, по целесъобразност.

(2) Наземен персонал

(i) Броят на наземния персонал зависи от естеството и мащаба на експлоатацията. В експлоатационните отдели и в отделите за наземно обслужване трябва да бъде назначен обучен персонал, който е запознат подробно с отговорностите си в организацията.

(ii) Оператор, който сключва договор с други организации за извършване на определени видове експлоатация, запазва отговорността за поддържането на съответните стандарти. При такива обстоятелства на номинираното на поста лице трябва да се възложи задачата да осигурява, че всеки нает възложител отговаря на необходимите стандарти.

(3) Надзор

(i) Броят на надзиращите лица, които трябва да бъдат определени, зависи от структурата на оператора и броя на наетия персонал.

(ii) Задълженията и отговорностите на тези надзиращи лица трябва да бъдат определени и всички мерки трябва да бъдат взети, така че те да могат да изпълняват отговорностите си по надзора.

(iii) Надзорът на членовете на екипажите и на наземния персонал трябва да се извършва от хора, които притежават опит и лични качества, даващи им възможност да осигурят спазване на стандартите, посочени в ръководството за провеждане на полети.

г) Помещения

(1) Операторът трябва да осигури, че работното пространство, налично във всяка експлоатационна база, е достатъчно за персонала, зает с безопасността на полетната експлоатация. Трябва да се отчитат нуждите на наземния състав във връзка с експлоатационния контрол, съхранението на важни записи и планирането на полети от екипажите.

(2) Офис оборудването трябва да осигурява възможност без закъснение да се разпространяват експлоатационни инструкции и друга информация до всички засегнати лица.

д) Документация

Операторът трябва да предприеме мерки за разработването на ръководства, изменения и друга документация.

Подчаст Е

ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ

OPS 1.195

Оперативен контрол

Операторът:

а) установява и поддържа метод за упражняване на оперативен контрол, одобрен от регулаторния орган; и

б) упражнява оперативен контрол за всеки полет, провеждан при условията на неговото свидетелство за авиационен оператор.

OPS 1.200

Ръководство за летателна експлоатация

Операторът предоставя ръководство за летателна експлоатация в съответствие с подчаст П, за използване и насоки при осъществяване на дейността от експлоатационния персонал.

OPS 1.205

Компетентност на експлоатационния персонал

Операторът осигурява персонала, назначен или пряко ангажиран в наземната и полетната експлоатация, да е надлежно инструктиран, да е демонстрирал способност за изпълнение на специфичните си задължения и да е запознат със своите отговорности и взаимовръзката на своите задължения с цялостната експлоатация.

OPS 1.210

Установяване на процедури

а) Операторът установява процедури и инструкции за всеки тип самолет, съдържащи задълженията на наземния състав и на членовете на екипажа, за всички видове експлоатация на земята и в полет.

б) Операторът установява система за проверки под формата на карти за контролни проверки (чек-лист система), които да бъдат използвани от членовете на екипажа във всички етапи от експлоатацията на самолетите при нормални, особени и аварийни условия, както е приложимо, за да се гарантира спазването на експлоатационните процедури така, както са описани в ръководството за провеждане на полети.

в) Операторът не може да изисква член на екипажа да изпълнява други дейности в критични етапи на полета, освен необходимите за безопасната експлоатация на самолета.

OPS 1.215

Обслужване на въздушното движение

Операторът осигурява, че полетите му са под контрола на органите за обслужване на въздушното движение винаги, когато това е възможно.

OPS 1.216

Оперативни инструкции по време на полет

Операторът осигурява, че неговите оперативни инструкции по време на полет, включващи промяна в полетния план, при възможност, се координират със съответните органи за обслужване на въздушното движение, преди да се предадат към самолета.

OPS 1.220

Одобряване на летища от оператора

Операторът одобрява използването само на онези летища, които са подходящи за типа/типовете самолети и естеството на експлоатация.

OPS 1.225

Експлоатационни минимуми на летищата

а) Операторът определя експлоатационни минимуми на летищата, установени в съответствие с OPS 1.430, за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, разрешено за използване в съответствие с OPS 1.220.

б) Всяко увеличение, наложено от регулаторния орган, трябва да бъде добавено към посочените минимуми в съответствие с буква а) по-горе.

в) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се считат за приложими, ако:

(1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата съгласно съответната схема, е функциониращо;

(2) системите на самолета, необходими за този тип процедура, са функциониращи;

(3) необходимите критерии за експлоатация на самолета са изпълнени; и

(4) екипажът е съответно квалифициран.

OPS 1.230

Инструментални процедури за отлитане и подход

а) Операторът осигурява използването на инструменталните процедури за отлитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището.

б) Въпреки буква а) командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната стандартна процедура за отлитане или подход за кацане при условие, че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина над препятствията и са отчетени всички експлоатационни условия. Финалният подход за кацане трябва да бъде изпълнен визуално или в съответствие с установената процедура за инструментален подход.

в) Операторът може да прилага различни от описаните в буква а) процедури само при условие, че те са одобрени от държавата, на чиято територия се намира летището, и са приети от регулаторния орган.

OPS 1.235

Процедури за намаляване на шума

а) Операторът установява експлоатационни процедури за намаляване на шума по време на инструментална полетна експлоатация в съответствие с документа на ИКАО PANS OPS том 1 (Doc 8168-OPS/611).

б) Процедурите за намаляване на шума при набиране на височина при излитане, определени от оператора за всеки тип самолет, трябва да бъдат еднакви за всички летища.

OPS 1.240

Маршрути и зони за експлоатация

а) Операторът осигурява експлоатацията на самолета да се осъществява само по маршрути и в зони, в които:

(1) предоставяното наземно оборудване и обслужване, включително метеорологичното обслужване, са съответни на планираната експлоатация;

(2) характеристиките на самолета, планиран за използване, отговарят на изискванията за минимални височини на полета;

(3) оборудването на самолета, планиран за използване, съответства на минимално необходимото оборудване за планираната експлоатация;

(4) необходимите карти и схеми са налични (вж. OPS 1.135(a)(9));

(5) ако се използват самолети с два двигателя, има налични подходящи летища в рамките на ограниченията по време/разстояние според OPS 1.245;

(6) ако се използват самолети с един двигател, има налични площадки, позволяващи безопасно изпълнение на принудително кацане.

б) Операторът осигурява, че експлоатацията се осъществява в съответствие с ограниченията по маршрутите и зоните на експлоатация, въведени от регулаторния орган.

OPS 1.241

Експлоатация в определен обем въздушно пространство с намалени минимуми на вертикална сепарация (RVSM)

Операторът няма да експлоатира самолет в определени обеми от въздушно пространство, в които, на основата на регионални аеронавигационни споразумения, се прилага минимум за вертикална сепарация от 300 m (1 000 ft), освен ако това не е одобрено от регулаторния орган (одобрение за RVSM) (вж. също така OPS 1.872).

OPS 1.243

Експлоатация в зони със специфични навигационни изисквания

Операторът няма да експлоатира самолет в определени зони или определени обеми от въздушно пространство, в които, на основата на регионални аеронавигационни споразумения, се установяват минимални навигационни спецификации, освен ако това не е одобрено от регулаторния орган (одобрение за MNPS/RNP/RNAV) (вж. също така OPS 1.865, буква в), точка 2 и OPS 1.870).

OPS 1.245

Максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS

а) С изключение на случаите, когато има специално одобрение от регулаторния орган в съответствие с OPS 1.246, буква а) (одобрение за ETOPS), операторът няма да експлоатира самолети с два двигателя по маршрут, съдържащ точка, отстояща на по-голямо разстояние от подходящото летище, освен в случай на:

(1) самолети Клас А с:

(i) максимална одобрена конфигурация на пътническите места от 20 и повече; или

(ii) с максимална маса на излитане, равна или по-голяма от 45 360 kg,

на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 60 минути с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б);

(2) самолети Клас А с:

(i) максимална одобрена конфигурация на пътническите места от 19 или по-малко; и

(ii) максимална маса на излитане, по-малка от 45 360 kg, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути или, ако е одобрено от регулаторния орган – до 180 минути, за турбореактивни самолети с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б);

(3) самолети клас В или С:

(i) на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б); или

(ii) 300 морски мили, което е по-малко.

б) Операторът определя скорост за изчисляване на максималното разстояние до подходящо летище за всеки експлоатиран тип или вариант на самолет с два двигателя, ненадвишаваща VMO, на базата на действителната въздушна скорост, която самолетът може да поддържа с един отказал двигател при следните условия:

(1) международна стандартна атмосфера (ISA):

(2) полетно ниво:

(i) за турбореактивни самолети при:

(А) полетно ниво 170; или

(Б) максималното полетно ниво, до което самолетът с един отказал двигател може да набере височина и да я поддържа при използване на общия стандарт за набиране на височина, посочен в ръководството за летателна експлоатация на самолета, което е по-малко;

(ii) за витлови самолети при:

(А) полетно ниво 80; или

(Б) максималното полетно ниво, до което самолетът с един отказал двигател може да набере височина и да я поддържа при използване на общия стандарт за набиране на височина, посочен в ръководството за летателна експлоатация на самолета, което е по-малко;

(3) максимална непрекъсната тяга или мощност на работещия двигател;

(4) маса на самолета, която е не по-малка от масата при:

(i) излитане на морско ниво при максимална маса за излитане; и

(ii) набиране на височина с всички двигатели до оптималната крейсерска височина за дълъг полет; и

(iii) крейсерска скорост на всички двигатели при дълъг крейсерски полет на тази височина, докато времето след излитане стане равно на приложимия праг, посочен в буква а);

в) Операторът трябва да осигури, че следните данни, специфични за всеки тип или вариант самолет, са включени в ръководството за провеждане на полети:

(1) крейсерска скорост за един отказал двигател, определена в съответствие с буква б); и

(2) максималното разстояние от подходящо летище, определено в съответствие с букви а) и б).

Забележка: Скоростите и височините (полетните нива), посочени по-горе, са предвидени само за използване при установяване на максималното разстояние от подходящо летище.

OPS 1.246

Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS)

а) Операторът няма да извършва експлоатация извън праговото разстояние, определено в съответствие с OPS 1.245, освен ако няма одобрение за това от регулаторния орган (одобрение за ETOPS).

б) Преди провеждането на ETOPS полет операторът осигурява, че по маршрута е налично подходящо резервно летище в рамките или на одобреното време за отклонение, или на времето за отклонение, базирано на статуса на самолета по MEL, което е по-кратко (вж. също така OPS 1.297(г)).

OPS 1.250

Установяване на минимални височини за полет

а) Операторът установява минимални височини на полета и методи за определяне на тези височини за всички участъци от маршрута за прелитане, които осигуряват

спазване на изискванията за безопасна височина над препятствията при отчитане на изискванията от подчасти F до I.

б) Всеки метод за установяване на минимални височини за полет трябва да бъде одобрен от регулаторния орган.

в) Когато минималните височини за полет, установени от държавите, над която се прелита, са по-високи от тези, установени от оператора, се прилагат по-високите стойности.

г) При установяването на минимални височини на полет операторът отчита следните фактори:

(1) точността, с която може да бъде определена позицията на самолета;

(2) вероятната неточност на използваните висотомери;

(3) характеристиките на терена (например внезапни промени във височината на релефа) по маршрутите или в зоните, в които се извършва експлоатацията;

(4) вероятността за въздействие на неблагоприятни метеорологични условия (например силна турбуленция и низходящи въздушни течения); и

(5) възможни неточности на аеронавигационните карти.

д) При изпълнение на изискванията по буква г) по-горе се отчита и влиянието на:

(1) корекциите за отклоненията от стандартните стойности на температурата и атмосферното налягане;

(2) изискванията на органа за контрол на въздушното движение; и

(3) всички предвидими случайни събития по планирания маршрут.

OPS 1.255

Политика за горивото

а) Операторът трябва да установи политика за горивото за целите на планиране на полетите и за препланиране в полет, прилагането на която осигурява достатъчно количество гориво на борда на самолета за планирания полет и резерв за покриване на евентуални отклонения от него.

б) Операторът осигурява, че планирането на полетите се базира като минимум на точки 1 и 2 по-долу:

(1) процедурите, съдържащи се в ръководството за провеждане на полети и данни, получени от:

(i) данните, предоставени от производителя на самолета;

(ii) специфичните данни за съответния самолет, получени от системата за следене на консумацията на гориво;

(2) експлоатационните условия, при които ще бъде изпълнен полетът, включително:

(i) данните за фактически разход на гориво на самолета;

(ii) предвидената маса;

(iii) очакваните метеорологични условия; и

(iv) процедурите и ограниченията на органите за обслужване на въздушното движение.

в) Операторът осигурява, че предполетните изчисления за необходимото използваемо гориво за полет включват:

(1) гориво за рулиране;

(2) гориво за изпълнение на полета;

(3) резервно гориво, включващо:

(i) гориво за случайни отклонения;

(ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище. (Това не възпрепятства летището на излитане да бъде избрано като резервно летище);

(iii) резервно гориво при кацане; и

(iv) допълнително гориво, ако е необходимо за типа експлоатация (например ETOPS); и

(4) допълнително гориво, ако се изисква от командира на самолета.

г) Операторът осигурява, че процедурите за преизчисление на използваемо гориво по време на полет, изисквани при продължаване на полета по маршрута или за полет до летище, различно от първоначално планираното летище за местоназначение, включват:

(1) гориво за оставащата част от полета;

(2) резервно гориво, включващо:

(i) гориво за случайни отклонения;

(ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище. (Това не възпрепятства летището на излитане да бъде избрано като резервно летище);

(iii) резервно гориво при кацане; и

(iv) допълнително гориво, ако е необходимо за типа експлоатация (например ETOPS); и

(3) допълнително гориво, ако се изисква от командира на самолета.

OPS 1.260

Превоз на пътници с намалена подвижност

а) Операторът установява процедури за превоз на пътници с намалена подвижност (ПНП).

б) Операторът осигурява, че пътниците с намалена подвижност не са разположени или заемат места, където тяхното присъствие би могло да:

(1) възпрепятства екипажа при изпълнението на задълженията му;

(2) възпрепятства достъпа до аварийното оборудване; или

(3) възпрепятства аварийната евакуация на самолета.

в) Командирът трябва да бъде уведомен, когато се предвижда превоз на пътници с намалена подвижност.

OPS 1.265

Превоз на пътници с ограничен достъп, депортирани пътници и пътници под охрана

Операторът установява процедури за превоз на пътници с ограничен достъп, депортирани пътници и пътници под охрана, за да осигури безопасността на самолета и намиращите се в него лица. Командирът трябва да бъде уведомен, когато се предвижда превоз на посочените по-горе лица.

OPS 1.270

Разполагане на ръчен багаж и товари

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.270)

а) Операторът установява процедури, гарантиращи, че в пътническата кабина се превозва само такъв ръчен багаж, който може да бъде разположен подходящо и сигурно.

б) Операторът установява процедури, гарантиращи, че всеки багаж или товар, превозван на борда, който може да причини наранявания и повреди или да възпрепятства достъпа до изходите, ще е разположен в място, конструирано така, че да осигури неговата неподвижност.

OPS 1.275

Целенасочено оставено празно

OPS 1.280

Настаняване на пътниците

Операторът установява процедури, гарантиращи, че пътниците са настанени така, че в случай, изискващ аварийна евакуация на самолета, да я улесняват по най-добрия начин, а не да я възпрепятстват.

OPS 1.285

Инструктаж за пътниците

Операторът установява, че:

а) общи сведения

(1) пътниците са инструктирани устно за изискванията за безопасност. Част от инструктажа или целият инструктаж може да бъде представен под формата на аудиовизуална презентация;

(2) на пътниците са осигурени аварийни карти, съдържащи инструкции по безопасност под формата на схеми, показващи използването на аварийно-спасителното оборудване и изходите, които биха могли да се използват от пътниците;

б) преди излитане

(1) пътниците се информират за следното, ако е приложимо:

(i) правилата за тютюнопушене в самолета;

(ii) облегалките на креслата да са изправени и сгъваемите масички да са прибрани;

(iii) разположението на аварийните изходи;

(iv) разположението и използването на аварийната маркировка на пода;

(v) разполагането на ръчния багаж;

(vi) ограниченията при използване на преносими електронни устройства; и

(vii) разположението и съдържанието на аварийните карти с инструкции по безопасност; и

(2) на пътниците се демонстрира следното:

(i) използването на предпазните колани, включително начините за тяхното закопчаване и разкопчаване;

(ii) разположението и използването на кислородно оборудване, ако се изисква (вж. OPS 1.770 и OPS 1.775). Пътниците могат да бъдат инструктирани също така да загасят всички димящи материали, когато се използва кислород; и

(iii) разположението и използването на спасителните жилетки, ако се изисква (вж. OPS 1.825).

в) след излитане

(1) на пътниците се припомнят следните елементи, ако е приложимо:

(1) правилата за тютюнопушене; и

(ii) използването на предпазните колани, включително препоръката, свързана с безопасността, пътниците да останат със закопчани предпазни колани в седнало положение, независимо от изгасването на светлинния знак за предпазните колани;

г) преди кацане

(1) на пътниците се припомнят следните елементи, ако е приложимо:

(i) правилата за тютюнопушене;

(ii) използването на предпазните колани;

(iii) облегалките на креслата да са изправени и сгъваемите масички да са прибрани;

(iv) разполагането на ръчния багаж; и

(v) ограниченията при използване на преносими електронни устройства;

д) след кацане

(1) на пътниците се припомнят следните елементи, ако е приложимо:

(i) правилата за тютюнопушене; и

(ii) използването на предпазните колани;

е) в аварийна ситуация по време на полет пътниците се инструктират за действията, които е необходимо да предприемат според обстоятелствата.

OPS 1.290

Подготовка за полета

а) Операторът осигурява попълването на експлоатационен полетен план за всеки планиран полет.

б) Командирът няма да започне полет, ако той/тя не е убеден/а, че:

(1) самолетът е летателно годен;

(2) самолетът не се експлоатира в несъответствие с разпоредбите на списъка с отклонения на конфигурацията ((CDL);

(3) инструментите и оборудването, необходими за провеждане на полета, в съответствие с подчасти К и L, са налични;

(4) инструментите и оборудването са функциониращи с изключение на предвидените в MEL;

(5) тези части от ръководството за провеждане на полети, които са необходими за извършване на полета, са налични;

(6) на борда са налични документите, допълнителната информация и бланките, изисквани по OPS 1.125 и OPS 1.135;

(7) актуални карти и свързана документация или еквивалентни данни са налични за планираната експлоатация на самолета, включително за всяко отклонение, което може да се предвиди. Тук се включват всякакви таблици за преобразуване, необходими за експлоатация, при която трябва да се използват метрични височини и полетни нива;

(8) наземното оборудване и обслужване, необходими за планирания полет, са налични и достатъчни;

(9) разпоредбите, посочени в ръководството за провеждане на полети във връзка с гориво, смазочни материали, кислород, минимални безопасни височини, експлоатационни минимуми на летищата и налични резервни летища, когато се изисква, могат да бъдат изпълнени за планирания полет;

(10) товарът е правилно разпределен и безопасно укрепен;

(11) масата на самолета в началото на разбега за излитане е такава, че позволява изпълнение на полета в съответствие с подчасти Е до И, както е приложимо; и

(12) всички експлоатационни ограничения в допълнение към посочените в точки (9) и (11) могат да бъдат спазени.

OPS 1.295

Избор на летища

а) Операторът установява процедури за избор на летища за местоназначение и/или резервни летища в съответствие с OPS 1.220 в процеса на планиране на полета.

б) Операторът трябва да избере и определи в експлоатационния план на полета резервно летище на летището за излитане, в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради метеорологични или експлоатационни причини. Резервното летище за излитане трябва да бъде разположено в рамките на:

(1) за самолети с два двигателя или:

(i) един час полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация, в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса; или

(ii) одобреното ETOPS полетно време на оператора, предмет на ограничения по MEL, до максимум два часа с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация, в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса за самолети и екипажи, упълномощени за ETOPS; или

(2) два часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация, в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса за самолети с три и четири двигателя; и

(3) ако в ръководството за летателна експлоатация не е включен вариант за полет с един отказал двигател с крейсерска скорост, скоростта, която трябва да се използва при изчисленията, трябва да бъде тази скорост, която се достига с останалия (останалите) двигател/и, работещ/и на максимален непрекъснат режим.

в) Операторът трябва да избере поне едно резервно летище на летището за местоназначение за всеки полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, освен ако:
(1) и двете

(i) продължителността на планирания полет от излитането до кацането не превишава 6 часа; и

(ii) летището за местоназначение е оборудвано с две отделни писти за излитане и кацане и съответните доклади за метеорологичните прогнози за летището за местоназначение, или всяка комбинация от тях, показва, че за период от един час преди и един час след очакваното време на пристигане в местоназначението височината на долната граница на облаците ще бъде най-малко 2000 ft или височината на визуалния кръг ще бъде + 500 ft, което е по-голямо, а видимостта ще бъде най-малко 5 km;

(2) летището за местоназначение е изолирано и не съществува подходящо резервно летище.

г) Операторът трябва да избере две резервни летища, когато:

(1) съответните метеорологични доклади или прогнози за летището за местоназначение, или всяка комбинация от тях, показва, че за период от един час преди и един час след очакваното време на пристигане в местоназначението метеорологичните условия ще бъдат по-лоши от приложимите планирани минимуми: или

(2) няма налична метеорологична информация.

д) Операторът посочва всяко необходимо резервно летище (резервни летища) в експлоатационния план на полета.

OPS 1.297

Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори

а) Планови минимуми за летище, резервно на летището за излитане. Операторът няма да определя летище за резервно на летището за излитане, освен ако съответните метеорологични доклади или прогнози, или всяка комбинация от тях, показва, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите минимуми за кацане, определени в съответствие с OPS 1.125. Задължително се отчита височината на долната граница на облаците, когато е възможно изпълнението само на неточни подходи за кацане и/или визуален кръг. Отчитат се и всички ограничения, свързани с евентуален отказ на един двигател.

б) Планови минимуми за летище за местоназначение и резервни летища. Операторът избира летище за местоназначение и/или резервно(и) на това летище, само когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или всяка комбинация от тях, показва, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите планови минимуми, както следва:

(1) планови минимуми за летище за местоназначение с изключение на изолирани летища за местоназначение:

(i) далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)/ видимостта са определени в съответствие с OPS 1.125; и

(ii) за неточен подход за кацане височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от минималната височината за снижение (MDH); и

(2) плановите минимуми за летище (летища) за местоназначение и изолирани летища за местоназначение ще бъдат в съответствие с таблица 1 по-долу:

Таблица 1

Планови минимуми - Резервни летища по маршрута и летища за местоназначение - Изолирани летища за местоназначение

Вид подход	Планови минимуми
Категория II и III	Категория I (Забележка 1)
Категория I	Неточен подход (Забележки 1 и 2)
Неточен подход	Неточен подход (Забележки 1 и 2) плюс 200 ft / 1000 m
Визуален кръг	Визуален кръг (Забележки 2 и 3)
Забележка 1: Далечина на видимост на ПИК (RVR). *Забележка 2:* Височината на долната граница на облаците трябва да е равна или по-висока от минималната височина за снижение (MDH). *Забележка 3:* Видимост.	

в) Планови минимуми за резервно летище по маршрута. Операторът няма да избира летище за резервно летище по маршрута, ако съответните доклади за метеорологичните прогнози, или всяка комбинация от тях, показва, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите планови минимуми в съответствие с таблица 1.

г) Планови минимуми за резервно летище по маршрута при ETOPS полети. Операторът няма да определя летище за резервно летище по маршрута при ETOPS полети, ако съответните доклади за метеорологичните прогнози, или всяка комбинация от тях, показва, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите планови минимуми в съответствие с таблица 1, и са в съответствие с одобрението за ETOPS на оператора.

Таблица 2

Планови минимуми - ETOPS

Вид подход за кацане	Планови минимуми

(отчита се RVR/видимост и долна граница на облаците, ако е приложима)		
Летища с		
	поне две отделни процедури за подход, базирани на две отделни средства, обслужващи две отделни писти за излитане и кацане	поне две отделни процедури за подход, базирани на две отделни средства, обслужващи една писта за излитане и кацане или поне една процедура за подход, базирана на едно средство за обслужване, обслужващо една писта за излитане и кацане
Точен подход категория II, III (ILS, MLS)	Минимуми за точен подход категория I	Минимуми за неточен подход
Точен подход категория I (ILS, MLS)	Минимуми за неточен подход	Минимуми за полет в кръг или, ако не са приложими, минимуми за неточен подход плюс 200 ft / 1000 m
Неточен подход	По-ниската стойност от минимумите за неточен подход плюс 200 ft / 1000 m или визуален кръг	По-високата стойност от минимумите за полет в кръг или неточен подход плюс 200 ft / 1000 m
Визуален кръг	Минимумите за визуален кръг	

OPS 1.300

Предаване на ОВД полетен план

Операторът гарантира, че полет не може да започне, без да е потвърден ОВД полетният му план, или ако не е регистрирана необходимата информация, позволяваща органите за оповестяване да предприемат необходимите действия, ако е необходимо.

OPS 1.305

Презареждане / източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.305)

Операторът осигурява, че не се извършва презареждане / източване на гориво Avgas или друг вид гориво (например Jet-B или еквивалентно), или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизане. Във всички други случаи трябва да се вземат необходимите предпазни мерки и на самолета трябва да има достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

OPS 1.307

Презареждане / източване на други видове гориво

Операторът установява процедури за презареждане / източване на други видове гориво (например Jet-B или еквивалентно), при необходимост.

OPS 1.308

Бутане и буксиране

а) Операторът гарантира, че всички процедури за бутане и буксиране на самолета съответстват на авиационните стандарти и процедури.

б) Операторът гарантира, че установяването на самолетите на местоположение преди и след рулиране не се извършва без водило освен в случаите, когато:

(1) самолетът е защитен по проект от повреда на системата за управление на носовия колесник;

(2) е предвидена система или процедура за подаване на алармен сигнал към екипажа в случай на възникване на такава повреда;

(3) влекачът без водило е проектиран така, че да предотвратява повреда за съответния тип самолет.

OPS 1.310

Членове на екипажа по работни места

а) Членове на летателния състав

(1) По време на излитане и кацане всеки член на летателния състав, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, заема своето място.

(2) През останалите фази на полета всеки член на летателния състав, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, остава на работното си място, освен ако неговото/нейното отсъствие не е необходимо за изпълнение на задълженията му/й, свързани с експлоатацията, или за физиологични нужди, при условие че поне един квалифициран пилот управлява самолета през цялото време.

(3) По време на всички фази на полета всеки член на летателния състав, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, се намира в състояние на бдителност. При липса на бдителност се предприемат съответните мерки. При състояние на неочаквана умора може да се приложи процедура за контролирана почивка, организирана от командира, ако работното натоварване позволява това. Контролираната почивка, ползвана по този начин, няма да се счита при никакви обстоятелства за част от периода за почивка за целите на изчисляване на ограниченията на полетното време, нито ще се използва за оправдаване на период на дежурство.

б) Членове на кабинния състав. Във всички части на самолета, заети от пътници, членовете на необходимия кабинен състав трябва да заемат определените им работни места по време на критичните фази на полета.

OPS 1.315

Спомагателни средства за аварийна евакуация

Операторът прилага процедури, осигуряващи, че преди рулиране, излитане и кацане и когато е безопасно и практически възможно, всички спомагателни средства за аварийна евакуация, които се задействат автоматично, са поставени в положение на готовност за работа.

OPS 1.320

Пътнически места, предпазни колани и раменни колани

а) Членове на екипажа

(1) По време на излитане и кацане и когато се счита за необходимо по преценка на командира в интерес на безопасността, всеки член на екипажа се осигурява чрез всички предвидени предпазни колани и раменни колани.

(2) През останалите етапи на полета всеки член на летателния състав, когато е на работното си място в пилотската кабина, трябва да бъде със закопчан и затегнат предпазен колан.

б) Пътници

(1) Преди излитане и кацане и когато се счита за необходимо в интерес на безопасността, командирът осигурява, че всеки пътник на борда заема място или лежанка със закопчан и затегнат предпазен колан или раменен колан, когато е предвиден такъв.

(2) Операторът създава условия, а командирът осигурява, че заемането на една пътническа седалка от повече от един пътник може да бъде разрешено само на определени места и само в случаите, когато седалката се заема от един възрастен пътник и едно бебе, подходящо осигурено с допълнителен предпазен колан или с друго средство.

OPS 1.325

Обезопасяване на пътническия салон и кухнята на самолета

а) Операторът установява процедури, осигуряващи, че преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп.

б) Командирът осигурява, че преди излитане и кацане и когато по своя преценка счита, че е в интерес на безопасността, всяко оборудване и багаж са подходящо обезопасени.

OPS 1.330

Достъп до аварийно-спасителното оборудване

Командирът осигурява лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

OPS 1.335

Тютюнопушене на борда

а) Командирът осигурява, че тютюнопушенето за никого на борда не е разрешено:

(1) когато командирът прецени така в интерес на безопасността;

(2) при престой на самолета на земята, освен ако не е със специално разрешено в съответствие с процедурите, дефинирани в ръководството за провеждане на полети;

(3) извън определените за пушене зони и в тоалетната (тоалетните);

(4) в багажните помещения и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери;

(5) в тези зони на пътническия салон, в които се подава кислород.

OPS 1.340

Метеорологични условия

а) При полет по правилата за полети по прибори командирът няма да:

(1) предприеме излитане; или

(2) продължи след точката, от която влиза в действие коригиран полетен план в случай на препланиране в полет, освен ако не разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището за местоназначение и/или резервното летище (летища), посочени в OPS 1.295, съответстват на или са по-добри от плановите минимуми, посочени в OPS 1.297;

б) При полет по правилата за полети по прибори командирът няма да продължи след:

(1) точката за вземане на решение, когато се използва такава процедура; или

(2) предварително определена точка, когато се използва такава процедура, освен ако не разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището за местоназначение и/или резервното летище (летища) съответстват на или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимуми, посочени в OPS 1.225.

в) При полет по правилата за полети по прибори командирът няма да продължи към планираното летище за местоназначение, освен ако последната налична информация не показва, че в очакваното време на пристигане метеорологичните условия на летището за местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват на или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимуми.

г) При полет по правилата за визуални полети командирът няма да предприеме излитане, ако действителните метеорологични доклади или комбинация от доклади и прогнози показват, че по маршрута или част от него полетът ще бъде изпълнен в условия, предполагащи полет по прибори.

OPS 1.345

Лед и други замърсители – наземни процедури

а) Операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на самолета (самолетите).

б) Командирът няма да предприема излитане, ако външните повърхности на самолета не са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики и/или управляемостта на самолета с изключение на случаите, разрешени в ръководството за провеждане на полети на този самолет.

OPS 1.346

Лед и други замърсители – полетни процедури

а) Операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.

б) Командирът няма да предприема излитане или да извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване, освен ако самолетът е оборудван и сертифициран за полети в такива условия.

OPS 1.350

Зареждане с гориво и смазочни материали

Командирът няма да започне полет, освен ако не е убеден/а, че самолетът е зареден най-малко с планираното количество гориво и смазочни материали за безопасно завършване на полета, отчитайки очакваните експлоатационни условия.

OPS 1.355

Условия за излитане

Преди да предприеме излитане, командирът е длъжен да се увери, че в съответствие с предоставената му/й информация метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане.

OPS 1.360

Прилагане на минимумите за излитане

Преди да предприеме излитане, командирът е длъжен да се увери, че далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) или видимостта в направлението за излитане съответства на приложимия минимум или е по-добра от него.

OPS 1.365

Минимални височини на полета

Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, няма да изпълнява полет на височини, по-ниски от определените минимални безопасни височини на полета, освен когато това е необходимо за излитане или кацане.

OPS 1.370

Симулиране на особени ситуации по време на полет

Операторът установява процедури, гарантиращи, че особени или аварийни ситуации, изискващи прилагането на всички процедури за особени или аварийни ситуации, или на част от тях, както и симулиране на условия за полет по прибори по изкуствен начин не се допускат по време на изпълнение на търговски полети.

OPS 1.375

Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет

(Вж. също Допълнение 1 към OPS 1.375)

а) Операторът установява процедура, гарантираща, че по време на полет се изпълняват процедури за контрол и управление на разхода на гориво.

б) Командирът осигурява, че количеството използваемо гориво, оставащо на борда, е не по-малко от необходимото гориво за полет до летище, където може да бъде осъществено безопасно кацане с наличие на полагащото се резервно гориво при кацане.

в) Командирът обявява аварийна ситуация, когато изчисленото използваемо гориво при кацане е по-малко от резервното гориво при кацане.

OPS 1.380

Оставено целенасочено празно

OPS 1.385

Използване на допълнителен кислород

Командирът осигурява, че членове на полетния състав, имащи задължения от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft.

OPS 1.390

Космическа радиация

а) Операторът отчита излагането на космическа радиация по време на полет на всички членове на екипажа, които изпълняват служебните си задължения (включително позициониране), и предприема следните мерки за тези екипажи, които са предмет на излагане на космическа радиация повече от 1 mSv на година;

(1) оценява степента на излагане на космическа радиация;

(2) отчита горната оценка при организиране на работни разписания с цел намаляване на дозите на облъчване;

(3) информира членовете на съответните екипажи за здравословните рискове при тяхната работа;

(4) осигурява, че работните разписания за жените членове на екипаж, след като са уведомили оператора, че са бременни, осигуряват възможно най-ниската доза облъчване за ембриона и във всеки случай осигуряват, че тази доза не надвишава 1 mSv за периода до края на бременността;

(5) осигурява, че се съхраняват индивидуални записи за тези членове на екипажи, които са подложени на високи степени на облъчване. Степените на облъчване се съобщават на отделните членове на екипажи веднъж годишно, както и когато те напускат работа при оператора.

б) (1) Операторът няма да експлоатира самолет над 15 000 m (49 000 ft), освен ако оборудването, посочено в OPS 1.680, не е функциониращо, или не е изпълнена процедурата, описана в OPS 1.680.

(2) Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, предприема снижение веднага, когато това е възможно, при надвишаване на граничните стойности на космическа радиация, посочени в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.395

Констатиране на близост на земята

Когато неочаквана близост на земята е констатирана от член на полетния състав или от системата за предупреждение за близост на земята, командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, осигурява незабавното предприемане на коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

OPS 1.398

Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS)

Операторът установява процедури, за да осигури, че:

а) когато бордовата система за избягване на сблъсък е инсталирана и е функционираща, тя се използва по време на полет в режим, който дава възможност да бъдат генерирани инструкции за разрешаване на конфликта (RA), освен в случаите, когато това не е подходящо за съществуващите в момента условия.

б) Когато чрез бордовата система за избягване на сблъсък се установи прекалена близост до друго въздухоплавателно средство (RA), командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, осигурява, че незабавно се предприемат

коригиращи действия за установяване на безопасна сепарация, освен в случаите, когато другото въздухоплавателно средство е идентифицирано визуално и е установено, че то не представлява заплаха.

OPS 1.400

Условия за подход за кацане и кацане

Преди да започне подход за кацане, командирът е задължен да се убеди в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг, отчитайки експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.405

Започване и продължаване на подхода за кацане

а) Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, може да предприеме инструментален подход за кацане независимо от докладваната далечина на видимост (RVR)/видимост на пистата за излитане и кацане, но подходът няма да бъде продължен след далечния маркер или еквивалентна точка, ако докладваната далечина на видимост/видимост на пистата за излитане и кацане е по-малка от приложимите минимуми.

б) Когато RVR не е налична, стойностите й могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.430(з).

в) Ако след прелитането на далечния маркер или еквивалентна точка в съответствие с буква а) по-горе докладваната далечина на видимост (RVR)/видимост на пистата за излитане и кацане спадне под приложимите минимуми, подходът може да бъде продължен до височината за вземане на решение (Decision Altidude/Height - DA/H) или минималната височина за снижение (Minimum Descent Altidude/Height - MDA/H).

г) Където не съществува далечен маркер или еквивалентна точка, командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, взема решение дали да продължи или да прекрати подхода, преди да снижи под 1000 ft над височината на летището в етапа на финалния подход за кацане. Ако минималната височина за снижение (MDA/H) е равна или по-голяма от 1000 ft над височината на летището, операторът установява височина за всяка процедура на подход за кацане, под която подходът не се продължава, ако далечината на видимост/видимостта на пистата за излитане и кацане е по-малка от приложимите минимуми.

д) Подходът може да бъде продължен под височината за вземане на решение (DA/H или MDA/H) и кацането може да бъде изпълнено, при условие че е установен визуален

контакт със земните ориентири на височината на вземане на решение (DA/H или MDA/H) и този контакт се поддържа непрекъснато.

е) Далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) в зоната на опиране се контролира винаги. Ако е докладвана и подходяща, далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) в средната точка и в точката на спиране също се контролира. Минималната стойност на далечината на видимост (RVR) за средната точка е 125 m или далечината на видимост на пистата за излитане и кацане(RVR), необходима за зоната на опиране, ако е по-малка, и 75 m за точката на спиране. За самолети, оборудвани със система за насочване и контрол на изтъркалването, минималната стойност на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) за средната точка е 75 m.

Забележка: „Подходяща" в този контекст означава, че тази част от пистата за излитане и кацане, използвана по време на високоскоростната фаза от кацането до скорост от приблизително 60 възела.

OPS 1.410

Експлоатационни процедури – височина на пресичане на прага

Операторът трябва да установи експлоатационни процедури, за да осигури, че самолетът, използван за изпълнение на точни подходи за кацане пресича прага на пистата за излитане и кацане на височина в безопасния диапазон, когато самолетът се намира в положение и конфигурация за кацане.

OPS 1.415

Технически и полетен борден дневник

Командирът осигурява попълването на техническия и полетния борден дневник.

OPS 1.420

Докладване на събития

а) Терминология

(1) Инцидент. Събитие, различно от произшествие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателни средства, което оказва влияние или може да окаже влияние върху безопасността на експлоатацията.

(2) Сериозен инцидент. Инцидент, включващ обстоятелства, които показват, че се е достигнало почти до възникване на произшествие.

(3) Произшествие. Събитие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателни средства, което възниква между времето на качване на борда на лице с цел полет до времето, когато всички лица са напуснали борда, при което:.

(i) човек е фатално или сериозно наранен в резултат от:

(А) пребиваването на въздухоплавателното средство;

(Б) пряк контакт с произволна част от въздухоплавателното средство, включително части, които впоследствие са отделени от въздухоплавателното средство; или

(В) пряко излагане на реактивната струя; освен когато нараняванията са по естествени причини, нанесени самостоятелно или нанесени от други хора, или когато нараняванията са върху незаконно пребиваващи на борда пътници, криещи се извън зоните, които обикновено са налични за пътниците и екипажа; или

(ii) въздухоплавателното средство претърпи повреда или повреда по конструкцията, която влияе неблагоприятно върху здравината на конструкцията, експлоатационните или полетните характеристики на въздухоплавателното средство и обикновено изисква значителен ремонт или подмяна на засегнатия компонент, с изключение на отказ или повреда на двигател, когато повредата е ограничена до двигателя, неговите намотки или допълнителни части; или за повреда, ограничена до пропелери, крайни обтекатели на крилата, антени, гуми, спирачки, обтекатели, малки пукнатини или цепнатини върху обшивката на въздухоплавателното средство; или

(iii) въздухоплавателното средство липсва или е напълно недостъпно.

а) Докладване на инциденти. Операторът установява процедури за докладване на инциденти, като отчита описаните по-долу отговорности и обстоятелствата, посочени в буква г).

(1) В OPS 1.085(б) се посочват отговорностите на членовете на екипажа за докладване на инциденти, които застрашават или биха застрашили безопасността на експлоатацията.

(2) Командирът или операторът на самолета предават доклад до регулаторния орган за всеки инцидент, който застрашава или би застрашил безопасността на експлоатацията.

(3) Докладите трябва да бъдат предадени в срок от 72 часа от момента на идентифициране на инцидента, освен ако изключителни обстоятелства не попречат на това.

(4) Командирът осигурява всички известни или вероятни технически дефекти и превишения на техническите ограничения, възникнали по времето, когато той/тя е бил/а отговорен/отговорна за полета, да бъдат записвани в техническия борден дневник. Ако недостига или превишаването на технически ограничения застрашава или би могло да застраши безопасността на експлоатацията, командирът трябва допълнително да предаде доклад до регулаторния орган в съответствие с параграф (б)(2).

(5) В случай на инциденти, докладвани в съответствие с буква б), точка 1, буква б), точка 2) и буква б), точка 3, възникващи или свързани с отказ, неправилна работа или дефект в самолета, неговото оборудване или всеки елемент от наземното поддържащо оборудване, който предизвиква или може да предизвика неблагоприятно влияние върху летателната годност на самолета, операторът трябва също така да информира организацията, отговорна за проекта или доставчика, ако е приложимо, и организацията, отговорна за непрекъснатата летателна годност, по същото време, по което докладът се подава към регулаторния орган.

в) Докладване на произшествие и сериозен инцидент

Операторът установява процедури за докладване на произшествие и сериозен инцидент, като отчита описаните по-долу отговорности и обстоятелствата, посочени в буква г).

(1) Командирът уведомява оператора за всяко произшествие или сериозен инцидент, възникнали, докато той/тя е бил/а отговорен (отговорна) за полета. В случай, че командирът няма възможност за такова уведомление, тази задача се изпълнява от друг член на екипажа, ако има възможност за това, като се отчита последователността на поемане на командването, определена от оператора.

(2) Операторът осигурява, че регулаторният орган в държавата на оператора, най-близкият подходящ регулаторен орган (ако не е регулаторният орган в държавата на оператора) и всяка друга организация, за която от държавата на оператора има изискване да бъде информирана, са уведомени с най-бързите налични средства за всяко произшествие и сериозен инцидент, а само в случай на произшествие – поне преди самолетът да е преместен, освен ако изключителни обстоятелства попречат на това.

(3) Командирът или операторът на самолета предават доклад до регулаторния орган в държавата на оператора в срок от 72 часа от момента на възникване на произшествието или сериозния инцидент.

г) Специфични доклади

Събитията, за които трябва да се използват специфични уведомления и методи за докладване, са описани по-долу.

(1) Инциденти, свързани с въздушното движение. Командирът незабавно уведомява за инцидента съответния орган за обслужване на въздушното движение и го информира за неговото/нейното намерение след приключване на полета да подаде доклад за инцидент, свързан с въздушното движение, когато въздухоплавателното средство е било застрашено от:

(i) опасно сближение с друго въздухоплавателно средство;

(ii) погрешна процедура при обслужване на въздушното движение или неспазване на съответствие с приложими процедури от органите за обслужване на въздушното движение или от полетния състав;

(iii) отказ на оборудване за обслужване на въздушното движение.

В допълнение командирът уведомява регулаторния орган за инцидента.

(2) Инструкции за разрешаване на конфликти от бордовата система за избягване на сблъсък. Командирът уведомява съответния орган за обслужване на въздушното движение и подава ACAS доклад до регулаторния орган, когато въздухоплавателното средство е извършило по време на полет маневри в отговор на инструкции за разрешаване на конфликти от системата ACAS.

(3) Опасност от сблъскване и сблъскване с птици

(i) Командирът незабавно информира местния орган за обслужване на въздушното движение, когато е забелязал потенциална опасност от сблъскване с птици;

(ii) Ако той/тя е разбрал/а, че е възникнало сблъскване с птици, след кацане командирът подава писмен доклад за сблъскване с птици до регулаторния орган, когато въздухоплавателното средство, за което той/тя е отговорен (отговорна), е било ударено от птици и в резултат от това е настъпила значителна повреда по въздухоплавателното средство или загуба или неправилно функциониране на основна част. Ако ударът с птици е открит в отсъствието на командира, операторът е отговорен за подаването на доклада.

(4) Аварийна ситуация по време на полет с опасни товари на борда. Ако възникне аварийна ситуация по време на полет и ситуацията позволява, командирът уведомява съответния орган за обслужване на въздушното движение за наличието на опасни товари на борда. След кацането на въздухоплавателното средство командирът изпълнява също така изискванията за доклад, посочени в OPS 1.1225, ако събитието е било свързано с транспорт на опасни товари.

(5) Незаконна намеса на борда. След акт на незаконна намеса на борда на въздухоплавателното средство командирът, или в негово/нейно отсъствие операторът, подава доклад, веднага щом това е практически възможно, до местния Регулаторен орган и до регулаторния орган в държавата на оператора (вж. също така OPS 1.1245).

(6) Възникване на потенциално опасни условия. Командирът уведомява съответния орган за обслужване на въздушното движение, веднага щом е практически възможно, за възникнали потенциално опасни условия по време на полет, като неправилна работа на наземните и навигационните средства, метеорологично явление или облаци от вулканичен прах.

OPS 1.425

Резервирано

Допълнение 1 към OPS 1.270

Натоварване на ръчен багаж и товари

Процедурите, установени от оператора за осигуряване, че ръчният багаж и товарите са достатъчно и обезопасено натоварени, трябва да отчитат следното:

(1) всяка единица багаж в пътническия салон да бъде разположена на място, годно да я побере без усилие;

(2) да не се допуска превишение на ограничението по маса за съответното багажно място;

(3) да не се разполага багаж под пътническите места, освен ако те не са оборудвани с ограничителни прегради и багажът е с такъв размер, че може свободно да бъде разположен там;

(4) забраната за разполагане на багаж в тоалетните или на багажни рафтове над пътническите места, които не могат да ограничат движението на багажа напред, встрани и нагоре, а така също и ако нямат табела, указваща най-голямата маса, която може да бъде поставена там;

(5) багажът и товарът, разположени в затворени багажни рафтове, да бъдат с такива размери, че да не възпрепятстват свободното и сигурно затваряне на ключалките на капаците им;

(6) багажът и товарът не трябва да бъдат поставяни там, където могат да ограничат достъпа до аварийното оборудване; и

(7) проверки трябва да се правят преди излитане, преди кацане и при включване на светлинните сигнали за закопчаване на предпазните колани, или когато се получи такава инструкция, за да се осигури, че багажът е разположен на места, които не възпрепятстват евакуацията от въздухоплавателното средство и не предизвиква наранявания при падане (или други движения), както е подходящо за съответната фаза от полета.

Допълнение 1 към OPS 1.305

Презареждане / източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане

Операторът трябва да установи експлоатационни процедури за презареждане/ източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане, за да гарантира, че се предприемат следните предпазни мерки:

(1) едно квалифицирано лице трябва да остане на определено място по време на експлоатационните процедури за презареждане / източване на гориво с пътници на борда. Това квалифицирано лице трябва да бъде способно да направлява аварийните процедури, свързани с противопожарната защита и гасенето на пожари, поддържайки връзки със съответните служби и направлявайки евакуацията на пътниците;

(2) установява се двупосочна връзка, налична чрез вътрешната комуникационна система на самолета или чрез други подходящи средства, между наземния състав, надзираващ презареждането с гориво и квалифицирания персонал на борда на самолета;

(3) екипажът, персоналът и пътниците трябва да бъдат предупредени, че ще се извършва зареждане или източване на гориво;

(4) светлинните знаци "Затегнете предпазните колани" трябва да бъдат изключени;

(5) светлинните знаци "Не пушете" трябва да бъдат включени заедно с вътрешното осветление, за да се осигури видимост на аварийните изходи;

(6) пътниците се информират да освободят предпазните колани и да се въздържат от пушене;

(7) на борда се осигурява достатъчен квалифициран персонал, който е подготвен за незабавна аварийна евакуация;

(8) ако на борда на самолета се установят горивни изпарения или възникне друга опасност в процеса на зареждане или източване на гориво, зареждането или източването незабавно се прекратява;

(9) зоните под изходите, предвидени за аварийна евакуация, и надуваемите улеи при евакуация се поддържат свободни; и

(10) осигурена е безопасна и бърза евакуация.

Допълнение 1 към OPS 1.375

Контрол и управление на разхода на гориво по време на полет

а) Проверки на горивото по време на полет

(1) Командирът трябва да осигури, че по време на полет се правят редовни проверки на горивото. Оставащото гориво трябва да се записва и да се оценява, като:

(i) се сравнява действителната консумация с планираната;

(ii) се проверява, че оставащото гориво е достатъчно за изпълнение на целия полет; и

(iii) се определя очакваното гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение;

(2) съответните данни трябва да бъдат записвани.

б) Управление на разхода на гориво по време на полет

(1) Ако в резултат от проверката на горивото по време на полет се установи, че, изчисленото гориво, оставащо при кацане в летището на местоназначение, е по-малко от необходимото гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане, командирът трябва да вземе предвид въздушното движение и експлоатационните условия на летището на местоназначение заедно с отклонения маршрут до резервното летище и резервното летище на местоназначение, за да вземе решение дали да продължи до летището на местоназначение или да се отклони, така че да кацне с гориво, не по-малко от резервното гориво при кацане.

(2) При полет до изолирано летище:

се определя последната възможна точка на отклонение до което и да е налично по маршрута резервно летище. Преди достигането на тази точка, командирът оценява горивото, очаквано да остане над изолираното летище, атмосферните условия, въздушното движение и експлоатационните условия на изолираното летище и на всяко от летищата по маршрута преди него, и след това взема решение дали да продължи към изолираното летище или да се отклони към летище по маршрута.

Подчаст Д

ЕКСПЛОАТАЦИЯ ПРИ ВСЯКАКВИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ

OPS 1.430

Експлоатационни минимуми на летища – общи сведения

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.430)

а) За всяко летище, планирано за използване, операторът установява експлоатационни минимуми, които не са по-ниски от стойностите, дадени в допълнение 1. Методът за определяне на тези минимуми трябва да бъде приемлив за регулаторния орган. Тези минимуми не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира съответното летище, освен ако това не е специално одобрено от тази държава.

Забележка: Горният параграф не забранява изчисляването на минимумите по време на полет за непланирано резервно летище, ако тези изчисления са извършени в съответствие с приетия метод.

б) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата, които ще се прилагат за определена експлоатация, операторът задължително отчита:

(1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на самолета;

(2) състава на летателния екипаж и неговата компетентност и опит;

(3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане, които може да бъдат избрани за използване;

(4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;

(5) оборудването, налично на самолета, за целите на управление и контрол на хоризонталната и вертикалната навигация и положението в пространството при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, изтъркалване и преминаване на втори кръг;

(6) препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначален набор на височина за изпълнение на непредвидени процедури и съответните безопасни височини над препятствията;

(7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за инструментален подход за кацане; и

(8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия.

в) Категориите на самолетите, използвани в тази подчаст, трябва да се определят в съответствие с метода, даден в допълнение 2 към OPS 1.430(в).

OPS 1.435

Терминология

Термините, използвани в тази подчаст, имат следното значение:

(1) Полет в кръг - визуален етап от инструментален подход за кацане за извеждане на самолета в позиция за кацане на пистата за излитане и кацане, която не е подходящо разположена за изпълнение на подход и кацане от права.

(2) Процедури при намалена видимост (LVP) – процедури, прилагани на летището с цел осигуряване на безопасна експлоатация при подходи за кацане по категория II и III и излитане при намалена видимост .

(3) Излитане при намалена видимост (LVTO) - излитане при далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR), по-малка от 400 m.

(4) Система за автоматично управление – система, която включва система за автоматично кацане и/или хибридна система за кацане.

(5) Система за автоматично управление с пасивен отказ – система за автоматично управление, при която в случай на отказ няма съществени отклонения в положението на самолета в пространството, неговото балансиране или траекторията на полета в процеса на подхода за кацане, но автоматично кацане е невъзможно. При система за автоматично управление с пасивен отказ пилотът приема управлението след настъпване на отказа.

(6) Система за автоматично управление с работоспособен отказ - система за автоматично управление, при която в случай на отказ под височината за вземане на решение подходът, изравняването и кацането могат да бъдат извършени автоматично. В случай на отказ, системата за автоматично кацане ще функционира като система с пасивен отказ.

(7) Хибридна система за кацане с работоспособен отказ – система, състояща се от основна система за автоматично кацане с работоспособен отказ и вторична независима система за насочване, даваща възможност на пилота да завърши кацането ръчно след отказ на основната система.

Забележка: Типичната вторична независима система за насочване се състои от наблюдаван основен дисплей за предоставяне на инструкции, които обикновено са под формата на команди, но може също така да представляват информация за ситуацията (или отклонението).

(8) Визуален подход - подход за кацане, при който не се изпълнява процедура за инструментален подход или част от нея, а се използват визуални ориентири спрямо терена.

OPS 1.440

Експлоатация при намалена видимост – общи правила за експлоатация

а) Операторът няма да извършва експлоатация по категория II или III, освен в случаите, когато:

(1) всеки самолет е сертифициран за експлоатация при височини на вземане на решение под 200 ft или за липса на височини за вземане на решения и е оборудван в съответствие с CS-AWO за експлоатация при всякакви метеорологични условия, като оборудването е прието от регулаторния орган;

(2) подходяща система за запис на подхода и/или автоматичното кацане е създадена и се поддържа с цел наблюдение на общата безопасност на експлоатацията;

(3) експлоатацията е одобрена от регулаторния орган;

(4) полетният екипаж включва най-малко двама пилоти; и

(5) височината на вземане на решение се определя чрез радиовисотомер.

б) Операторът няма да извършва излитане при намалена видимост при по-малко от 150 m RVR (за самолети категория A, B и C) или 200 m RVR (при самолети категория D), освен ако това не е одобрено от регулаторния орган.

OPS 1.445

Експлоатация при намалена видимост – ограничения на летището

а) Операторът няма да използва летище за експлоатация по категория II или II, освен ако това летище не е одобрено за такава експлоатация от държавата, на чиято територия се намира.

б) Операторът проверява, че са установени и ще бъдат въведени в сила процедури при намалена видимост (LVP) на тези летища, където трябва да се извършва експлоатация при намалена видимост.

OPS 1.450

Експлоатация при намалена видимост – обучение и квалификация

Операторът осигурява, че преди да започне да извършва излитане при намалена видимост, експлоатация по категория II и III:

(1) всеки член на полетния състав:

(i) отговаря на изискванията за обучение и проверка, посочени в допълнение 1, включително обучение на полетен тренажор за експлоатация до граничните стойности на RVR и височина на вземане на решение, съответстваща на одобрението на оператора за категория II/III; и

(ii) е квалифициран в съответствие с допълнение 1;

(2) обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от регулаторния орган и включена в ръководството за провеждане на полети. Това обучение е в допълнение към обучението, посочено в подчаст H; и

(3) квалификацията на полетния състав е специфична за експлоатацията и типа на самолета.

OPS 1.455

Експлоатация при намалена видимост – експлоатационни процедури

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.455)

а) Операторът трябва да установи процедури и инструкции, които да се използват при излитане при намалена видимост и експлоатация по категории II и III. Тези процедури трябва да бъдат включени в ръководството за провеждане на полети и да съдържат задълженията на членовете на полетния състав по време на рулиране, излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, изтъркалване и преминаване на втори кръг, както е подходящо.

б) Командирът се убеждава, че:

(1) състоянието на визуалните и невизуалните средства е задоволително, преди да предприеме излитане при намалена видимост или подход за кацане по категория II или III;

(2) съответните процедури при намалена видимост (LVP) са в сила според получената информация от органите за обслужване на въздушното движение, преди да предприеме излитане при намалена видимост или подход за кацане по категория II или III; и

(3) членовете на полетния състав са подходящо квалифицирани, преди да се предприеме излитане при намалена видимост при далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) по-малка от 150 m (за самолети категории A, B и C) или 200 m (за самолети категория D) или подход за кацане по категория II или III.

OPS 1.460

Експлоатация при намалена видимост – минимално оборудване

а) Операторът трябва да включи в експлоатационното ръководство минималното оборудване, което трябва да бъде функциониращо при започване на излитане при намалена видимост или подход за кацане по категория II или III в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на самолета или друг одобрен документ.

б) Командирът се убеждава, че състоянието на самолета и на съответните бордови системи е подходящо за специфичната експлоатация, която трябва да се извърши.

OPS 1.465

Експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.465)

Операторът осигурява, че:

(1) Полетите, по правилата за визуални полети, се изпълняват в съответствие с визуалните правила за полети и в съответствие с таблицата в допълнение 1 към OPS 1.465.

(2) Специални полети по правилата за визуални полети не се предприемат, когато видимостта е по-малка от 3 km и не се изпълняват, когато видимостта е по-малка от 1,5 km.

Допълнение 1 към OPS 1.430

Експлоатационни минимуми на летищата

а) Минимуми за излитане

(1) Общи сведения

(i) Определените от оператора минимуми за излитане трябва да бъдат изразени като граници на видимостта или на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR), като се отчитат всички необходими фактори за всяко летище, планирано за използване, както и характеристиките на самолета. Когато е необходимо да се виждат и избягват препятствията при излитане и/или при принудително кацане, трябва да се определят допълнителни условия (например горна граница на видимостта).

(ii) Командирът няма да започва излитане, докато метеорологичните условия на летището на излитане не се изравнят или станат по-добри от условията, включени в приложимите минимуми за кацане на това летище, освен ако не е на разположение подходящо резервно летище за излитане.

(iii) Когато обявената метеорологична видимост е под изискваната за излитане и далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) не е обявена, излитане може да започне само в случай, че командирът може да определи, че RVR/видимостта по дължината на пистата за излитане и кацане е равна или по-добра от необходимия минимум.

(iv) Когато няма обявена метеорологична видимост за излитане или далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) е обявена, излитане може да започне само в случай, че командирът може да определи, че RVR/видимостта по дължината на пистата за излитане и кацане е равна или по-добра от необходимия минимум.

(2) Визуални ориентири. Минимумите за излитане трябва да се изберат така, че да се осигури надеждно управление на самолета както в случай на прекратяване на излитането при влошени условия, така и при продължено излитане след отказ на критичен двигател.

(3) Необходима далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)/видимост

(i) За самолети с два и повече двигатели, чиито експлоатационни характеристики са такива, че в случай на отказ на критичен двигател във всеки момент по време на излитането самолетът може или да прекрати, или да продължи излитането до височина от 1500 ft над летището, като безопасно прелита над препятствията при допустими превишения, минимумите за излитане, установени от оператора, трябва да бъдат изразени като стойности на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)/видимостта, не по-ниски от стойностите, дадени в таблица 1 по-долу, освен в случаите, предвидени в точка 4:

Таблица 1

Далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) /видимост при излитане

Далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)/видимост при излитане	
Съоръжения	RVR/Видимост (забележка 3)
Няма сведения (само през деня)	500 m
Осветление по ръба на ПИК и/или маркировка по осовата линия	250/300 m (забележки 1 и 2)
Осветление по ръба на ПИК и по осовата линия	250/250 m (забележка 1)
Осветление по ръба на ПИК и по осовата линия и многократна информация за RVR	150/200 m (забележки 1 и 4)

Забележка 1. По-високите стойности се отнасят за самолети от категория D.

*Забележка 2.*При нощни операции е необходимо осветяване най-малко по ръба и в края на пистата.

Забележка 3. Обявената стойност за RVR/видимост, отнасяща се за началната част на разбега при излитане, може да се замени по преценка на пилота.

Забележка 4. Необходимата стойност за RVR трябва да се постигне за всичките съответни точки за докладване на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) с изключение на указаното в забележка 3.

(ii) за самолети с два и повече двигатели, чиито експлоатационни характеристики са такива, че не могат да бъдат постигнати експлоатационните възможности, посочени в буква а), точка 3, подточка (i), при отказ на критичен двигател, може да се наложи незабавно кацане и наблюдаване и избягване на препятствията в зоната за излитане. Тези самолети могат да бъдат експлоатирани до следните минимуми за кацане при условие, че те отговарят на критериите за безопасно прелитане над препятствията при отказ на двигателя на посочената височина. Минимумите, установени от оператора, трябва да се базират на височината, от която може да се построи траектория за кацане с един неработещ двигател. Минимумите за използваната далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) не могат да бъдат по-малки от всяка от стойностите, дадени в таблица 1 или таблица 2.

Таблица 2

Предполагаема височина на отказ на двигател над пистата спрямо RVR/видимост

RVR/видимост при излитане - траектория на полета	
Предполагаема височина на отказ на двигател над пистата за излитане и кацане при излитане	RVR/видимост (забележка 2)
< 50 ft	200 m
51 - 100 ft	300 m
101 - 150 ft	400 m
151 - 200 ft	500 m
201 - 300 ft	1 000 m

> 300 ft	1 500 m (забележка 1)
Забележка 1: 1500 m се прилага също, ако не може да се построи траектория на полета при излитане с набор на височина. *Забележка 2:* Обявената стойност за RVR/видимост, отнасяща се за началната част на разбега при излитане, може да се замени по преценка на пилота.	

(iii) Когато далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) е обявена или няма налична метеорологична видимост, командирът няма да предприема излитане, освен в случаите, когато той/тя може да определи, че действителните условия удовлетворяват приложимите минимуми за излитане.

(4) Изключения към буква а), точка 3), подточка (i)

(i) след одобрение от регулаторния орган и при условие, че са удовлетворени изискванията в букви (А) до (Д) по-долу, операторът може да намали минимумите за излитане до 125 m далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) (за самолети от категории A, B и C) или до 150 m далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) (за самолети от категория D), когато:

(А) е в сила схема за полети при намалена видимост;

(Б) работи високо интензивно осветление по осовата линия на пистата за излитане и кацане, като осветителните тела са разположени на 15 m или по-малко едно от друго, и високо интензивно осветление отстрани на пистата за излитане и кацане, като осветителните тела са разположени на разстояние 60 m или по-малко едно от друго;

(В) членовете на полетния екипаж са завършили удовлетворително обучението си на полетен тренажор;

(Г) има 90-метрова видимост от пилотската кабина при започване на разбега за излитане; и

(Д) необходимите параметри на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) са постигнати за всички съответни точки на докладване на RVR;

(ii) след одобрение от регулаторния орган операторът на самолета, използващ одобрена система за напречно (странично) управление на излитането може да намали минимумите за излитане до по-малко от 125 m RVR (за самолети от категории A, B и C) или 150 m RVR (за самолети категория D), но не по-ниско от 75 m, при условие че защитата и оборудването на пистата за излитане и кацане, съответстват на изискванията за приземяване по CAT III.

б) Неточен подход

(1) Системни минимуми

(i) Операторът трябва да осигури, че системните минимуми при процедури на неточен подход за кацане, базиращи се върху използването на ILS без глисада (само LLZ), VOR, NDB, SRA и VDF не са по-ниски от стойностите за минималната височина на снижаване (MDH), дадени в таблица 3.

Таблица 3

Системни минимуми за средствата за неточен подход за кацане

Системни минимуми на съоръжение	Минимална височина на снижаване (MDH)
ILS (без глисада - LLZ)	250 ft
SRA (простираща се до 1/2 NM)	250 ft
SRA (простираща се до 1 NM)	300 ft
SRA (простираща се до 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM и QGH)	300 ft

(2) Минимална височина на снижаване. Операторът трябва да осигури, че минималната височина на снижаване при неточен подход за кацане е не по-малка от:

(i) относителната височина на прелитане над препятствия (OCH) или минималната височина на прелитане над препятствия (OCL) за категорията на самолета; или

(ii) системния минимум.

(3) Визуални ориентири. Пилотът не може да продължава подхода за кацане под MDA/MDH, ако не вижда и идентифицира ясно най-малко един от следните визуални ориентири на пистата за излитане и кацане, която е планирана за кацането:

(i) елементи на осветителната система на подхода;

(ii) прага;

(iii) маркировките на прага;

(iv) осветлението на прага;

(v) опознавателните светлини на прага;

(vi) индикатора на визуалната глисада;

(vii) зоната за съприкосновение или маркировката на зоната за съприкосновение;

(viii) светлините на зоната за съприкосновение;

(ix) светлините по краищата на пистата за излитане и кацане;

(x) други визуални ориентири, приети от регулаторния орган.

(4) Изисквана далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR). Най-ниските минимуми, които трябва да бъдат използвани от оператора при неточни подходи за кацане, са дадени по-долу:

Таблица 4а

RVR за неточен подход за кацане - пълно оборудване

Минимуми за неточен подход за кацане - пълно оборудване (забележки 1, 5, 6 и 7)				
MDH	RVR/категория на самолета			
	A	B	C	D
250 - 299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300 - 449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450 - 649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft и повече	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Таблица 4б

RVR за неточен подход за кацане - средно оборудване

Минимуми за неточен подход за кацане - средно оборудване (забележки 2, 5, 6 и 7)				
MDH	RVR/категория на самолета			
	A	B	C	D
250 - 299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300 - 449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450 - 649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft и повече	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Таблица 4в

RVR за неточен подход за кацане - основно оборудване

Минимуми за неточен подход за кацане - основно оборудване (забележки 3, 5, 6 и 7)				
MDH	RVR/категория на самолета			
	A	B	C	D
250 - 299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300 - 449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450 - 649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft и повече	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Таблица 4г

RVR за неточен подход за кацане - отсъствие на осветително оборудване

Минимуми за неточен подход за кацане - отсъствие на осветително оборудване (забележки 4, 5, 6 и 7)				
MDH	RVR/категория на самолета			
	A	B	C	D
250 - 299 ft	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300 - 449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450 - 649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft и повече	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Забележка 1. Пълно оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода - при 720 m или повече с висока/средна интензивност (HI/MI), осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините трябва да са включени.

Забележка 2. Средно оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода - при 420-719 m с висока/средна интензивност (HI/MI), осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините трябва да са включени.

Забележка 3. Основно оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода - при по-малко от 420 m с висока/средна интензивност (HI/MI), всякаква дължина на осветлението с ниска интензивност (LI) на подхода, осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините трябва да са включени.

Забележка 4. Отсъствие на осветително оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане или въобще отсъствие на осветление.

Забележка 5. Таблиците са приложими само към конвенционални подходи с ъгъл на номинален наклон на снижаване не по-голям от 4°. По-големи наклони на снижаване обикновено се изисква визуалният контрол на глисадата (например PAPI) също да се вижда при минималната височина на снижаване (MDH).

Забележка 6. Посочените по-горе стойности представляват или обявени граници на RVR, или метеорологична видимост, преобразувана в RVR, съгласно буква и) по-долу.

Забележка 7. MDH, дадена в таблици 4а, 4б, 4в и 4г, се отнася за първоначално изчислената MDH. Когато се избират свързаните с нея стойности на RVR, не е

необходимо да се взема под внимание закръгляването до най-близките 10 ft, което може да се извърши за оперативни цели, например за превръщане в MDA.

(5) Нощна експлоатация. При нощна експлоатация трябва да бъдат включени най-малко осветителните тела/осветлението отстрани на пистата за излитане и кацане, на прага и на края на пистата за излитане и кацане.

в) Точен подход – експлоатация по категория I.

(1) Общи сведения. Експлоатация по категория I е прецизен инструментален подход за кацане и кацане с използване на ILS, MLS или PAR с височина на вземане на решение, не по-ниска от 200 ft, и визуален обхват на пистата за излитане и кацане, не по-малък от 550 m.

(2) Височина за вземане на решение (DH). Операторът трябва да осигури, че височината за вземане на решение, която трябва да се използва за точен подход за кацане по категория I, е не по-малка от:

(i) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена;

(ii) минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир;

(iii) относителната височина на прелитане над препятствия (OCH) / минималната височина на прелитане над препятствия (OCL) за категорията на самолета, или

(iv) 200 ft.

(3) Визуални ориентири. Пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение по категория I, определена в съответствие с буква в), точка 2, освен в случаите, когато най-малко един от следните визуални ориентири за дадената писта за излитане и кацане се вижда и идентифицира ясно:

(i) елементи на осветителната система на подхода;

(ii) прага;

(iii) маркировките на прага;

(iv) осветлението на прага;

(v) опознавателните светлини на прага;

(vi) индикатора на визуалната глисада;

(vii) зоната за съприкосновение или маркировката на зоната за съприкосновение;

(viii) светлините на зоната за съприкосновение;

(ix) светлините по краищата на пистата за излитане и кацане.

(4) Изисквана далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR). Най-ниските минимуми, които трябва да бъдат използвани от оператора при експлоатация по категория I, са:

Таблица 5

RVR при подход за кацане по категория I в зависимост от оборудването и височината за вземане на решение (DH)

Минимуми при категория I				
Височина на вземане на решение (забележка 7)	Оборудване /RVR (забележка 5)			
	Пълно (забележки 1 и 6)	Средно (забележки 2 и 6)	Основно (забележки 3 и 6)	Отсъства (забележки 4 и 6)
200ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201 - 250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251 - 300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft и повече	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Забележка 1. Пълно оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода - при 720 m или повече с висока/средна интензивност (HI/MI), осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините трябва да са включени.

Забележка 2. Средно оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода - при 420-719 m с висока/средна интензивност (HI/MI), осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините трябва да са включени.

Забележка 3. Основно оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода - при по-малко от 420 m с висока/средна интензивност (HI/MI), всякаква дължина на осветлението с ниска интензивност (LI) на подхода, осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и

осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините трябва да са включени.

Забележка 4. Отсъствие на осветително оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане или въобще отсъствие на осветление.

Забележка 5. Посочените по-горе стойности представляват или обявени граници на RVR, или метеорологична видимост, преобразувана в RVR, съгласно буква и) по-долу.

Забележка 6. Таблицата е приложима към конвенционални подходи с ъгъл на глисадата, по-малък и равен на 4°.

Забележка 7. Височината за вземане на решение, дадена в таблица 5, се отнася за първоначално изчислената височина за вземане на решение (DH). Когато се избират свързаните с нея стойности на RVR, не е необходимо да се взема под внимание закръгляването до най-близките 10 ft, което може да се извърши за оперативни цели, например за превръщане в DA.

(5) Експлоатация с един пилот. При експлоатация с един пилот операторът трябва да изчисли минималната далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) за всички подходи в съответствие с OPS 1.430 и настоящото допълнение. Стойност на RVR, по-малка от 800 m, не се допуска освен в случаите, когато се използва подходящ автопилот, свързан с ILS или MLS, при който случай се прилага нормалният минимум. Височината за вземане на решение не трябва да бъде по-малка от минималната височина, използвана за на автопилота, умножена по коефициент 1,25.

(6) Нощна експлоатация. При нощна експлоатация трябва да бъдат включени най-малко осветителните тела/осветлението отстрани на пистата за излитане и кацане, на прага и на края на пистата за излитане и кацане.

г) Точен подход – експлоатация по категория II.

(1) Общи сведения. Експлоатация по категория II е прецизен инструментален подход за кацане и кацане с използване на ILS или MLS с:

(i) височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и

(ii) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане, не по-малка от 300 m.

(2) Височина за вземане на решение. Операторът трябва да осигури, че височината за вземане на решение при експлоатация по категория II е не по-малка от:

(i) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена;

(ii) минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир;

(iii) относителната височина на прелитане над препятствия (OCH) / минималната височина на прелитане над препятствия (OCL) за категорията на самолета, или

(iv) 100 ft.

(3) Визуални ориентири. Пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение по категория II, определена в съответствие с буква г), точка 2, освен в случаите, когато има траен визуален ориентир, съдържащ участък от най-малко три последователни светлини от осовата линия на осветлението на подхода или на осветлението в зоната за съприкосновение, или на осветлението по страните на пистата за излитане и кацане, или осветлението по осовата линия на пистата за излитане и кацане, или комбинация от тях. Този визуален ориентир трябва да съдържа основен елемент от наземната осветителна схема, т.е. светлинен хоризонт на подхода или прага за приземяване, или линия от осветителните елементи на зоната за съприкосновение.

(4) Изисквана RVR. Най-ниските минимуми, които трябва да бъдат използвани от оператора при експлоатация по категория II, са:

Таблица 6

RVR при подход за кацане по категория II в зависимост от височината за вземане на решение (DH)

Минимуми при категория II		
Височина на вземане на решение	Автоматично свързване под височината за вземане на решение (забележка 1)	
	RVR/ категория на самолета A, B и C	RVR/ категория на самолета D
100 – 120 ft	300 m	300 m (забележка 2)/350 m
121 - 140 ft	400 m	400 m
141 ft и повече	450 m	450 m

Забележка 1. Позоваването на "автоматично свързване до под DH" означава продължено използване на автоматичната система за управление на полета до височина, която не надвишава с повече от 80 % прилаганата височина за вземане на решение (DH). По този начин изискванията за летателна годност могат да окажат влияние върху прилаганата височина за вземане на решение чрез минималната ангажирана височина за автоматичната система за управление на полета.

Забележка 2. За самолети от категория D, които извършват автоматично кацане, се използват 300 m.

д) Точен подход – експлоатация по категория III

(1) Общи сведения. Експлоатацията по категория III се подразделя, както следва:

(i) Експлоатация по категория III A. Прецизен инструментален подход и кацане при използване на ILS или MLS с:

(А) височина на вземане на решение, по-малка от 100 ft; и

(Б) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане, не по-малко от 200 m.

(ii) Експлоатация по категория III B. Прецизен инструментален подход и кацане при използване на ILS или MLS с:

(А) височина на вземане на решение, по-малка от 50 ft, или без височина на вземане на решение; и

(Б) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане, не по-малка от 200 m, но не по-малка от 75 m.

Забележка: Когато височината за вземане на решение (DH) и далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) не попадат в една и съща категория, стойността на RVR определя в коя категория трябва да се счита, че попада операторът.

(2) Височина за вземане на решение. За експлоатация, при която се използва височина за вземане на решение, операторът трябва да осигури, че височината за вземане на решение е не по-малка от:

(i) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена;

(ii) минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир; или

(iii) височината за вземане на решение, до която е допуснат да лети екипажът.

(3) Експлоатация без височина за вземане на решение. Експлоатация без височина за вземане на решение може да се извършва, ако:

(i) експлоатацията без височина за вземане на решение е включена в ръководството за летателна експлоатация на самолета;

(ii) навигационните средства на подхода и оборудването на летището могат да поддържат експлоатация без височина за вземане на решение;

(iii) операторът има одобрение за експлоатация по категория III без височина за вземане на решение.

(4) Визуални ориентири.

(i) За експлоатация по категория III A и по категория III B с пасивен отказ на системите за управление на полета пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение, определена в съответствие с буква е), точка 2, освен ако има траен визуален ориентир, съдържащ участък от най-малко три последователни светлини от осовата линия на осветлението на подхода, или на осветлението от зоната за съприкосновение, или на осветлението по страните на пистата за излитане и кацане, или осветлението по осовата линия на пистата за излитане и кацане, или комбинация от тях.

(ii) За експлоатация по категория III B с експлоатационен отказ на системите за управление на полета, използващи височина за вземане на решение, пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение, определена в съответствие с буква е), точка 2, освен ако траен има визуален ориентир, съдържащ най-малко един светлинен елемент по осовата линия.

(iii) За експлоатация по категория III без височина за вземане на решение не съществува изискване за визуален контакт с пистата за излитане и кацане преди съприкосновение с нея.

(5) Изисквана RVR. Най-ниските минимуми, които трябва да бъдат използвани от оператора при експлоатация по категория III, са:

Таблица 7

RVR при подход за кацане по категория III в зависимост от височината за вземане на решение (DH) и системата за контрол/насочване на изтъркалването

Минимум за категория III			
Категория на подхода	DH (ft) (забележка 2)	Система за контрол/насочване на изтъркалването	RVR (m)
III A	По-малка от 100 ft	Не се изисква	200 m
III B	По-малка от 100 ft	Отказ - пасивен	150 m (забележка 1)

III B	По-малка от 50 ft	Отказ - пасивен	125 m
III B	По-малка от 50 ft или без височина на вземане на решение	Отказ - експлоатационен	75 m
Забележка 1: За самолети, сертифицирани в съответствие с CS-AWO за експлоатация при всякакви метеорологични условия. *Забележка 2:* Възможността на системата за управление на полета да запазва основните си функции се определя по CS-AWO за експлоатация при всякакви метеорологични условия чрез минималната сертифицирана височина за вземане на решение.			

е) Полет по кръга

(1) Най-ниските минимуми, които трябва да бъдат използвани от оператора за полет по кръга са:

Таблица 8

Видимост и минимална височина за вземане на решение за полет по кръга в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
Минимална височина за вземане на решение	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Минимална метеорологична видимост	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

(2) Полет по кръга с определени задачи е приета процедура по смисъла на този параграф.

ж) Визуален подход. Операторът няма да използва далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR), по-малка от 800 m, при визуален подход.

з) Превръщане на докладвана метеорологична видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR)

(1) Операторът трябва да осигури, че превръщането на обявена метеорологична видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR) не се използва за изчисляване на минимумите за излитане, минимумите за категория II или категория III или когато е налична докладвана RVR;

Забележка: Ако RVR се докладва, че е над максималната стойност, оценена от летищния оператор, например "RVR повече от 1 500 m", тя не се счита за докладвана RVR в този контекст и таблицата за превръщане може да бъде използвана.

(2) При всички други обстоятелства, освен посочените в буква з), точка 1, операторът трябва да осигури, че за превръщането на метеорологичната видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR) се използва следната таблица:.

Таблица 9

Превръщане на видимостта в далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)

Работещи осветителни тела	RVR = (обявена метеорологична видимост) x	
	Ден	Нощ
Високо интензивно (HI) осветление на подхода и пистата за излитане и кацане	1,5	2,0
Всеки друг вид инсталация, различна от горната	1,0	1,5
Отсъства осветление	1,0	Не е приложимо

Допълнение 2 към OPS 1.430(в)

Категории на самолетите – експлоатация при всякакви метеорологични условия

а) Класификация на самолетите

Критерий, който се отчита при класификацията на самолетите по категории, е приборната въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане (VAT), която е равна на скоростта на пропадане (VSO), умножена по 1,3, или на скоростта на пропадане при нормално претоварване от 1 g (VS1G), умножена по 1,23, при конфигурация на самолета за кацане и максимална сертифицирана маса на кацане. Ако и двете посочени скорости VSO и VS1G са налични, се използва по-високата резултатна стойност за VAT. Категориите на самолетите, съответстващи на стойностите на VAT, са дадени в таблицата по-долу:

Категория на самолета	Въздушна скорост над прага на пистата за излитане и кацане (VAT)
A	По-малко от 91 kt
B	От 91 kt до 120 kt
C	От 121 kt до 140 kt
D	От 141 kt до 165 kt
E	От 166 kt до 210 kt

Конфигурацията за кацане, която трябва да бъде взета предвид, се дефинира от оператора или от производителя на самолета.

б) Постоянна промяна на категорията (максимална маса за кацане)

(1) Операторът може да определи постоянна, по-ниска маса за кацане и да използва тази маса за определяне на въздушната скорост над прага на пистата за излитане и кацане (VAT), ако това е одобрено от регулаторния орган.

(2) Категорията, определена за даден самолет, е постоянна величина и следователно не зависи от променливите условия на всекидневната експлоатация.

Допълнение 1 към OPS 1.440

Експлоатация при намалена видимост – общи експлоатационни правила

а) Общи сведения. Следните процедури се прилагат при въвеждането и одобрението на експлоатация при намалена видимост.

б) Експлоатационни доказателства. Целта на експлоатационните доказателства е да се определи или потвърди използването и ефективността на приложимите процедури за системите за управление на полета на въздухоплавателните средства, за обучението и

полетния екипаж, програмата за техническо обслужване, както и да се одобрят ръководствата, приложими за категории II/III.

(1) Най-малко 30 подхода и кацания трябва да бъдат извършени при експлоатация с използване на системи категории II/III, монтирани на всеки тип въздухоплавателно средство, ако необходимата височина на вземане на решение (DH) е равна или по-голяма от 50 ft. Ако височината на вземане на решение (DH) е по-малка от 50 ft, е необходимо да бъдат извършени поне 100 подхода и кацания, освен ако друго не е одобрено от регулаторния орган.

(2) Ако операторът има различни варианти на един и същ тип въздухоплавателни средства, използващи едни и същи основни системи за управление на полета и за изобразяване на данни на същия тип въздухоплавателно средство, операторът трябва да покаже, че различните варианти имат задоволителни експлоатационни характеристики, но не е задължен да извърши процедурите за всички експлоатационни доказателства за всеки вариант. регулаторният орган може също така да приеме намаляване на броя на подходите и кацанията на базата на кредита на доверие, получен от опита на друг оператор, притежаващ свидетелство за авиационен оператор, издадено в съответствие с OPS 1, който използва същия тип или вариант самолети и процедури.

(3) Ако броят на неуспешните подходи надвишава 5 % от всички подходи (например неуспешни кацания, разединяване на системи), програмата за оценка трябва да бъде продължена на стъпки от най-малко 10 подхода и кацания до постигане на обща степен на неуспешни подходи под 5 %.

в) Събиране на данни за експлоатационни доказателства. Всеки заявител трябва да разработи метод за събиране на данни (например формуляр, който да се използва от полетния екипаж), за да записва характеристиките на подходите и кацанията. Данните и извлечение от тях се предоставят на регулаторния орган за оценка.

г) Анализ на данни. Незадоволителните подходи и/или автоматични кацания се документират и анализират.

д) Непрекъснато следене

(1) След получаване на първоначално одобрение експлоатацията трябва непрекъснато да се следи от оператора с цел откриване на неблагоприятни и нежелани тенденции, преди те да станат опасни. За постигане на тази цел могат да се използват докладите на полетните екипажи.

(2) Следната информация трябва да се съхранява в продължение на 12 месеца:

(i) общият брой на подходите за всеки тип самолет, когато оборудване категория II или III е било използвано за извършване на задоволителни действителни или учебни подходи спрямо приложимите минимуми за категория II или III; и

(ii) докладите за незадоволителни подходи и/или автоматични кацания, разпределени по летища и регистрация на самолета, в следните категории:

(А) дефекти на бордовото оборудване;

(Б) трудности с наземното оборудване;

(В) минавания на втори кръг поради инструкции от органа за контрол на въздушното движение;

(Г) други причини.

(3) За всеки самолет операторът трябва да установи процедура за следене на експлоатационните характеристики на системата за автоматично кацане.

е) Преходни периоди

(1) Оператори без предишен опит за категория II или III

(i) Оператор без предишен експлоатационен опит за категория II или III може да бъде одобрен за експлоатация по категория II или III, след като е натрупал минимален опит от шест месеца при експлоатация по категория I на типа самолет.

(ii) При навършване на шест месеца експлоатация по категория II или III A на типа самолет, операторът може да бъде одобрен за експлоатация по категория III B. Когато даде такова одобрение, регулаторният орган може да наложи по-високи минимуми спрямо най-ниските приложими минимуми за допълнителен период от време. Увеличаването на минимумите обикновено се отнася само за RVR и/или ограничение за експлоатация без височина на вземане на решение и трябва да се избира така, че да не изисква промяна в експлоатационните процедури.

(2) Оператори с предишен опит за категория II или III. Оператор с предишен експлоатационен опит за категория II или III може да получи разрешение за намален преходен период, след като подаде заявление до регулаторния орган.

ж) Техническо обслужване на оборудване за категория II, категория III и излитане при намалена видимост (LVTO). Операторът в сътрудничество с производителя трябва да установи инструкции за техническо обслужване за бордовите системи за насочване. Тези инструкции се включват в програмата за техническо обслужване на самолета на оператора, както е посочено в OPS 1.910, и трябва да бъдат одобрени от регулаторния орган.

з) Летища и писти за излитане и кацане с необходимите качества

(1) Всяка комбинация от тип на самолет, бордово оборудване и писта за излитане и кацане трябва да бъде проверена чрез успешно извършване на най-малко един подход и кацане при категория II или по-добри условия, преди да се започне експлоатация по категория III.

(2) За писти за излитане и кацане с неравен терен преди прага или други предвидими или известни недостатъци, всяка комбинация от тип на самолет, бордово оборудване и писта за излитане и кацане трябва да бъде проверена чрез успешно извършване на най-

малко един подход и кацане при категория I или по-добри условия, преди да се започне експлоатация по категория II или III.

(3) Ако операторът има различни варианти на един и същ тип въздухоплавателни средства, използващи едни и същи основни системи за управление на полета и за изобразяване на данни, или различни основни системи за управление на полета и за изобразяване на данни на същия тип въздухоплавателно средство, операторът трябва да покаже, че различните варианти имат задоволителни експлоатационни характеристики, но не е задължен да извърши процедурите за всички експлоатационни доказателства за всяка комбинация вариант/писта за излитане и кацане.

(4) Операторът, използвайки същата комбинация от тип/вариант на самолет и бордово оборудване и същите процедури, може да използва кредит на доверие, получен от опита и записите на други оператори, изпълнявайки изискванията на настоящия параграф.

Допълнение 1 към OPS 1.450

Експлоатация при намалена видимост – обучение и квалификация

а) Общи сведения: операторът трябва да осигури, че програмите за обучение на членовете на полетния екипаж за експлоатация при намалена видимост включват курсове по наземно обучение, полетен тренажор и/или обучение в полет. Операторът може да съкрати съдържанието на курса, както е посочено в точки 2 и 3 при условие, че съдържанието на съкратения курс е приемливо за регулаторния орган.

(1) Членове на полетния екипаж без опит за категория II или III трябва да преминат пълната програма за обучение, посочена в букви б), в) и г).

(2) Членове на полетния екипаж с опит за категория II или III при друг оператор могат да преминат съкратен курс за наземно обучение.

(3) Членове на полетния екипаж с опит за категория II или III при същия оператор могат да преминат съкратен курс за наземно обучение, полетен тренажор и/или обучение в полет. Съкратеният курс трябва да включва най-малко изискванията от буква г), точка 1, буква г), точка 2, подточка (i) или буква г), точка 2, подточка (ii), по целесъобразност, и буква г), точка 3, подточка (i).

б) Наземно обучение. Операторът трябва да осигури, че първоначалният курс за наземно обучение за експлоатация при намалена видимост включва най-малко следното:

(1) характеристиките и ограниченията на ILS и/или MLS;

(2) характеристиките на визуалните средства;

(3) характеристиките на мъглата;

(4) експлоатационните възможности и ограничения на съответната бордова система;

(5) влиянието на валежите, натрупването на лед, ниското ниво на среза на вятъра и турбуленцията;

(6) влиянието на специфични неизправности на самолета;

(7) използването и ограниченията на системата за оценка на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR);

(8) принципите на изискванията за минимална безопасна височина над препятствията;

(9) разпознаване на отказ на наземното оборудване и действия, които трябва да бъдат предприети;

(10) процедурите и предпазните мерки, които трябва да се следват във връзка с движението по маневрената площ на летището, когато далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)е равна или по-малка от 400 m, както и всички допълнителни процедури, необходими за излитане при условия под 150 m (200 m за самолети от категория D);

(11) значението на височините за вземане на решение, базирани на радиовисотомери, и влиянието на профила на терена в зоната на подхода върху показанията на радиовисотомера и върху системите за автоматичен подход/кацане;

(12) значението на височината на предупреждение, ако е приложима, и действията в случай на отказ или неизправност над и под височината на предупреждение;

(13) квалификационните изисквания за пилотите да получат и поддържат одобрение за извършване на излитане при намалена видимост и за експлоатация при категория II или III; и

(14) значението на правилното разположение на местата за сядане и позиционирането на погледа.

в) Обучение в полетен тренажор и/или обучение в полет

(1) Операторът трябва да осигури, че обучението в полетен тренажор и/или обучението в полет включва следното:

(i) проверки за задоволително функциониране на оборудване на земята и в полет;

(ii) влияние върху минимумите, предизвикано от промени в състоянието на наземните средства;

(iii) следене на състоянието на сигнализаторите на автоматичните системи за управление на полета и за автоматично кацане, като се акцентира върху действията, които трябва да бъдат предприети в случай на отказ или неизправност на тези системи;

(iv) действия, които трябва да бъдат предприети в случай на отказ или неизправност на двигатели, електрически системи, системи за управление на хидравликата или на полета;

(v) влиянието на известни нефункциониращи части и системи и използване на списъците за минимално оборудване;

(vi) експлоатационни ограничения, възникващи от сертификата за летателна годност;

(vii) насоки за визуалните ориентири, необходими на височината за вземане на решение, заедно с информация за максималните отклонения, разрешени от глисадния или курсовия предавател; и

(viii) значението на височината на предупреждение, ако е приложима, и действията в случай на отказ или неизправност над и под височината на предупреждение.

(2) Операторът трябва да осигури, че всеки член на полетен екипаж е обучен да изпълнява своите задължения и е инструктиран за необходима координация с другите членове на екипажа. Необходимо е да се постигне максимално използване на полетните тренажори.

(3) Обучението трябва да бъде разделено на фази, покриващи нормалната експлоатация без неизправности на самолета или оборудването, но включващи всякакви метеорологични условия, които могат да възникнат, както и подробни сценарии на неизправности на самолета или оборудването, които могат да повлияят върху експлоатацията при категория II или III. Ако системата на самолета включва използването на хибридни или други специализирани системи (като усъвършенствано визуално оборудване), то членовете на полетния екипаж трябва да практикуват използването на тези системи при нормални и аварийни режими по време на обучението си на полетен тренажор.

(4) Процедури на невъзможност на изпълнение на полета, свързани с излитане при намалена видимост и експлоатация при категории II и III, също трябва да бъдат практикувани.

(5) За самолети, за които няма полетни тренажори, операторите трябва да осигурят провеждането на фазата на полетно обучение, специфично за визуалните сценарии при експлоатация за категория II, на друг одобрен полетен тренажор. Това обучение трябва да включва минимум четири подхода. Обучението и процедурите, които са специфични за типа самолет, се практикуват на самолета.

(6) Първоначалното обучение за категории II и III включва най-малко следните упражнения:

(i) подход с използване на съответните системи за насочване и управление на полета и автопилот, монтирани на самолета, до подходящата височина за вземане на решение, като също така се включва и преход до полет, изпълняван по правилата за визуални полети, и кацане;

(ii) подход с функциониращи всички двигатели с използване на съответните системи за насочване и управление на полета и автопилот, монтирани на самолета, снижавайки до подходящата височина за вземане на решение, последвано от преминаване на втори кръг; всички без външен визуален ориентир;

(iii) когато е подходящо, подходи с използване на системи за автоматичен полет за осигуряване на автоматично изравняване, кацане и изтъркалване; и

(iv) нормална експлоатация на съответна система със и без използване на визуални ориентири на височината на вземане на решение.

(7) Последващите фази на обучение трябва да включват най-малко следните упражнения:

(i) подходи с отказ или неизправност на двигател в различни етапи на подхода;

(ii) подходи с неизправности на критичното оборудване (например електрически системи, системи за автоматичен полет, наземни и/или бордови ILS/MLS системи и монитори за състоянието);

(iii) подходи, при които неизправности на оборудването за автоматичен полет на ниско ниво изискват:

(А) връщане към ръчен режим за контрол на изравняване, кацане и изтъркалване или преминаване на втори кръг; или

(Б) връщане към ръчен режим или влошен автоматичен режим за контрол на преминаване на втори кръг от, на или под височината на вземане на решение, включително тези, които могат да доведат до съприкосновение с пистата за излитане и кацане;

(iv) откази на системи, които ще доведат до допълнителни отклонения от наклона на глисадата или курсовия излъчвател, както над височината на вземане на решение, така и под нея при минимални визуални условия, разрешени от оператора. В допълнение, трябва да се практикува продължаване за ръчно кацане, ако горният дисплей (над главата на пилота) показва влошен режим на работа на автоматичната система или горният дисплей показва само режим на изравняване; и

(v) неизправности и процедури, специфични за типа или варианта на типа на самолета.

(8) Програмата за обучение трябва да осигурява практика при нередности в обслужването, които изискват връщане към по-високи минимуми.

(9) Програмата за обучение трябва да включва обслужване на самолета, когато, по време на подход по категория III с пасивен отказ, отказът предизвиква разединяване на автопилота на височината за вземане на решение или под нея, когато последната покладвана далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) е 300 m или по-ниска.

(10) Когато излитането се извършва при далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR), равна или по-малка от 400 m, обучението трябва да включва отказите на системите и отказите на двигателите, които водят до продължаване или до прекратяване на излитането.

г) Изисквания за обучение за извършване на излитане при намалена видимост и експлоатация при категории II и III при промяна на типа или варианта на самолета. Операторът трябва да осигури, че всеки член на полетния екипаж преминава обучение за следните процедури при намалена видимост, ако се преминава към нов тип или вариант на самолет, с който ще се извършват излитания при намалена видимост и експлоатация при категории II и III. Изискванията за опит на членовете на полетния екипаж, които им дават възможност да преминат съкратен курс на обучение, са дадени в буква а), точка 2 и буква а), точка 3.

(1) Наземно обучение. Съответните изисквания, посочени в буква б), при отчитане на обучението и опита на члена на полетния екипаж за категория II и категория III.

(2) Обучение в полетен тренажор и/или обучение в полет

(i) Минимум осем подхода и/или кацания на полетен тренажор.

(ii) Когато няма наличен полетен тренажор за дадения самолет, са необходими минимум три подхода, включващи единно преминаване на втори кръг на самолета.

(iii) Съответно допълнително обучение, ако се изисква специализирано оборудване като усъвършенствано визуално оборудване.

(3) Квалификация на полетния екипаж. Изискванията за квалификация на полетния екипаж са специфични за всеки оператор и всеки тип на експлоатирания самолет.

(i) Операторът трябва да осигури, че всеки член на полетния екипаж преминава проверка преди да започне експлоатация по категория II или III.

(ii) Проверката, посочена в подточка (i) по-горе, може да бъде заменена с успешно завършване на обучението в полетен тренажор и/или обучението в полет, посочено в буква г), точка 2.

(4) Полет в линия под надзор. Операторът трябва да осигури, че всеки член на полетен екипаж преминава следния полет в линия под надзор:

(i) за категория II, когато се изисква ръчно кацане - минимум три кацания без автопилот;

(ii) за категория III - минимум три автоматични кацания, с изключение на случая, когато се изисква едно автоматично кацане при извършване на обучението, необходимо според буква г), точка 2, на полетен тренажор, използван за преобразуване за нулево полетно време.

д) Тип на самолет и командирски опит. Преди започване на експлоатация за категории II/III следните допълнителни изисквания са приложими за командирите или пилотите, на които е възложено изпълнението на полета, които експлоатират нов тип самолет:

(1) 50 часа или 20 сектора на типа самолет, включително полет в линия под надзор; и

(2) 100 m трябва да бъдат добавени към приложимите минимуми за далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) за категория II или категория III, освен ако лицата нямат предишна квалификация за експлоатация при категория II или III с друг оператор, до достигането на 100 часа или 40 сектора, включително полет в линия под надзор, на съответния тип самолет.

(3) регулаторният орган може да разреши намаляване на обема на изискванията за командирски опит за членове на полетния екипаж, които имат командирски опит за категория II или категория III.

е) Излитания при намалена видимост и стойности на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR), по-малки от 150/200 m

(1) Операторът трябва да осигури, че преди разрешението за извършване на излитания при стойности на RVR, по-малки от 150 m (200 m за самолети от категория D), се провежда следното обучение:

(i) нормално излитане при минимално разрешени условия на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR);

(ii) излитане при минимално разрешени условия на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) с отказ на двигател между скорост V1 и скорост V2 или веднага, след като това стане възможно при отчитане на съображенията за безопасност;

(iii) излитане при минимално разрешени условия на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)с отказ на двигател преди скорост V1, който води до прекратяване на излитането.

(2) Операторът трябва да осигури, че обучението, изисквано по точка 1, се извършва на полетен тренажор. Това обучение трябва да включва използването на всички специални процедури и оборудване. Когато няма наличен полетен тренажор за дадения самолет, регулаторният орган може да одобри такова обучение на самолет без изискването за минимални условия на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) (вж. Допълнение 1 към OPS 1.965).

(3) Операторът трябва да осигури, че членът на полетния екипаж е преминал проверка преди да изпълнява излитания при намалена видимост и стойности на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR), по-малки от 150 m (200 m за самолети от категория D), ако е приложимо. Проверката може да бъде заменена само с успешно завършване на обучението в полетен тренажор и/или обучението в полет, посочено в буква е), точка 1 при смяна на типа на самолета.

ж) Периодично обучение и проверка – експлоатация при намалена видимост

(1) Операторът трябва да осигури, че заедно с нормалното периодично обучение и квалификационните проверки от страна на оператора, се проверяват знанията на пилота и неговите способности да изпълнява задачите, свързани с определена експлоатация, за която той/тя има разрешение. Необходимият брой подходи в срока на валидност на квалификационните проверки от оператора (както е описано в OPS 1.965(б)) трябва да бъде най-малко три, един от които може да бъде заменен от подход и кацане на самолета с използване на одобрени процедури за категории II и III. По време на квалификационната проверка от страна оператора се изпълнява едно преминаване на втори кръг. Ако на оператора е разрешено да извършва излитане при стойности на RVR, по-малки от 150/200 m, се прави най-малко едно излитане при намалена видимост (LVTO) до най-ниския приложим минимум по време на извършването на квалификационната проверка от оператора.

(2) За експлоатация по категория III операторът трябва да използва полетен тренажор.

(3) Операторът трябва да осигури, че за експлоатация по категория III на самолети със система за управление на полета с пасивен отказ се извършва преминаване на втори кръг поне веднъж в рамките на три последователни проверки на оператора, като резултат от отказ на автопилота на височината на вземане на решение или под нея, когато последната докладвана далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) е равна или по-малка от 300 m.

(4) регулаторният орган може да разреши периодичното обучение и проверка за експлоатация при категория II и излитане при намалена видимост (LVTO) да се извършват на самолета, когато за този тип самолет няма наличен полетен тренажор или приемлив алтернативен вариант.

Забележка: Напоследък за излитане при намалена видимост (LVTO) и категория II/III, базирана на автоматични подходи и/или автоматични кацания се предлага периодично обучение и проверка, както е посочено в настоящия параграф.

Допълнение 1 към OPS 1.455

Експлоатация при намалена видимост – експлоатационни процедури

а) Експлоатацията при намалена видимост включва:

(1) ръчно излитане (със или без електронни системи за насочване);

(2) автоматичен куплиран подход под височината на вземане на решение с ръчно изравняване, кацане и изтъркалване;

(3) автоматичен куплиран подход, последван от автоматично изравняване, автоматично кацане и автоматично изтъркалване; и

(4) автоматичен куплиран подход, последван от автоматично изравняване, автоматично кацане и автоматично изтъркалване, когато приложимата далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) е по-малка от 400 m.

Забележка 1: Хибридна система може да бъде използвана при всеки от тези режими на експлоатация.

Забележка 2: Други форми на системи за насочване или изобразяване могат да бъдат сертифицирани и одобрени.

б) Процедури и инструкции за експлоатация

(1) Прецизната същност и обхватът на процедурите и даваните инструкции зависят от използваното бордово оборудване и процедурите, които се следват в пилотската кабина. Операторът трябва ясно да определи задълженията на членовете на полетния екипаж по време на излитане, подход, изравняване, изтъркалване и преминаване на втори кръг в ръководството за провеждане на полети. Особено внимание трябва да се обърне върху отговорностите на полетния екипаж по време на прехода от невизуални към визуални условия, както и върху процедурите, които трябва да се използват при влошена видимост или при настъпване на отказ (неизправност). Специално внимание трябва да се обърне също така върху разпределението на задълженията в пилотската кабина, за да се осигури, че работното натоварване на пилота, който взема решение за кацане или за преминаване на втори кръг, му/й дава възможност да участва пълноценно в процеса по надзор и вземане на решение.

(2) Операторът трябва да определи подробни експлоатационни процедури и инструкции в ръководството за провеждане на полети. Инструкциите трябва да бъдат съвместими с ограниченията и задължителните процедури, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация, и да включват следните пунктове:

(i) проверки за задоволително функциониране на оборудването на самолета преди излитане и в полет;

(ii) влияние на минимумите, предизвикано от промени в състоянието на наземните средства и бордовото оборудване;

(iii) процедури за излитане, подход, изравняване, кацане, изтъркалване и преминаване на втори кръг;

(iv) процедури, които трябва да се следват в случай на отказ (неизправност), предупреждения и други аварийни ситуации;

(v) минималния изискван визуален ориентир;

(vi) значението на правилното разположение на местата за сядане и позиционирането на погледа;

(vii) действия, които могат да бъдат необходими, поради влошаване на видимостта на визуалния ориентир;

(viii) разпределение на задълженията на екипажа при извършване на процедурите в съответствие с подточки (i) до (iv) и (vi), за да се даде възможност на командира да участва пълноценно основно в процеса по надзор и вземане на решение;

(ix) изискването всички подавани височини под 200 ft да бъдат базирани на радиовисотомера и един пилот да продължи да следи уредите на самолета до завършване на кацането;

(x) изискването за защита на чувствителната област около курсовия излъчвател;

(xi) използването на информация, свързана със скоростта на вятъра, среза на вятъра, турбуленцията, замърсяванията по пистата за излитане и кацане и използването на многократна оценка на далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR);

(xii) процедури, които да бъдат използвани за практикуване на подходи и кацания на писти за излитане и кацане, за които не са в сила пълните летищни процедури за категория II или категория III;

(xiii) експлоатационни ограничения, възникващи от сертифицирането за летателна годност;

(xiv) информация за максималното отклонение, разрешено от глисадата и/или курсовия излъчвател на ILS.

Допълнение 1 към OPS 1.465

Експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети

Клас на въздушното пространство		A B C D E (забележка 1)	FG	
			Над 900 m (3 000 ft) AMSL или над 300 m (1 000 ft) над терена, което е по-голямо	На и под 900 m (3 000 ft) AMSL или 300 m (1 000 ft) над терена, което е по-голямо
Разстояние от облаците		1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално		Чисто от облаци и по линията на видимост на повърхността
Видимост	8 km при и над 3 050 m (10 000 ft) AMSL			5 km (забележка 3)

при полета	(забележка 2) 5 km под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	

Забележка 1: Минимумите на VCM за самолети клас А са включени като насоки, но не означават приемането на полети, изпълнявани по правилата за визуални полети във въздушното пространство клас А.

Забележка 2: Когато преходната височина е по-малка от 3 050 m (10 000 ft) AMSL, полетно ниво 100 трябва да се използва вместо 10 000 ft.

Забележка 3: Самолети категория А и В могат да бъдат експлоатирани при видимост до 3 000 m при условие, че съответният орган за ОВД разреши използването на видимост, по-малка от 5 km, и обстоятелствата са такива, че вероятността от появата на друг въздушен трафик е ниска, а IAS е 140 km или по-малко.

ПОДЧАСТ Е

ОБЩИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ

OPS 1.470

Приложимост

а) Операторът осигурява, че турбовитловите самолети с повече от един двигател, имащи одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътници или максимална излетна маса, превишаваща 5 700 kg, и всички самолети с повече от един турбореактивен двигател се експлоатират в съответствие с подчаст Ж (Летални характеристики клас А).

б) Операторът осигурява, че турбовитловите самолети, имащи одобрена пътническа конфигурация за девет или по-малко пътници и максимална излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, се експлоатират в съответствие с подчаст З (Летателни характеристики клас В).

в) Операторът осигурява, че самолети с бутални двигатели, имащи одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътници или максимална излетна маса, превишаваща 5 700 kg, се експлоатират в съответствие с подчаст И (Летателни характеристики клас С).

г) Когато за определена част от самолетите не може да се покаже пълно съответствие с изискванията поради специфични характеристики на проекта (например свръхзвукови самолети или хидроплани), операторът прилага одобрени стандарти за експлоатация, които осигуряват ниво на безопасност, еквивалентно на нивото за безопасност на одобрената част.

OPS 1.475

Общи сведения

а) Операторът осигурява, че масата на самолета:

(1) в началото на излитането; или в случай на промяна на плана в полет

(2) в точката, от която се прилага ревизираният план на полета, не е по-голяма от масата, за която изискванията на съответната подчаст могат да се изпълнят за планирания полет, като се дава възможност за очаквано намаление на масата на самолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво.

б) Операторът осигурява, че одобрените данни за експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация, се използват за определяне на съответствие с изискванията на одобрената подчаст, допълнени, при необходимост, с други данни, приемливи за регулаторния орган, както е посочено в съответната

подчаст. Когато се прилагат факторите, посочени в съответната подчаст, могат да се отчитат всички експлоатационни фактори, които вече са включени в данните за летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация, за да се избегне дублирано прилагане на фактори.

в) При установяване на съответствие с изискванията на съответната подчаст се отчитат конфигурацията на самолета, условията на околната среда и действието на системите, които оказват неблагоприятно влияние върху летателните характеристики на самолета.

г) За целите на експлоатацията влажна писта за излитане и кацане, различна от тревна писта за излитане и кацане, може да бъде считана за суха.

д) Операторът отчита точността на картите, когато оценява съответствието с изискванията за излитане от приложимата подчаст.

OPS 1.480

Терминология

а) Следните термини, използвани в подчасти Е, Ж, З и Й, имат следното значение:

(1) Необходима дистанция за прекратено излитане (ASDA). Дължината на наличния разбег на излитане плюс дължината на спирателния път, ако този спирателен път е обявен за наличен от съответния Регулаторен орган и може да издържи масата на самолета при преобладаващите експлоатационни условия.

(2) Замърсена писта за излитане и кацане. Пистата за излитане и кацане се счита за замърсена, когато повече от 25 % от нейната използваема област на използване (независимо изцяло или на отделни части) в изискваната за използване дължина и широчина е покрита със следното:

(i) вода с дълбочина повече от 3 mm (0,125 in) или киша, или неутъпкан сняг, еквивалентни на повече от 3 mm (0,125 in) вода;

(ii) отъпкан сняг, който е устойчив или ще се разчупи на буци, ако се повдигне (компактен сняг); или

(iii) лед, включително мокър лед.

(3) Влажна писта за излитане и кацане. Пистата за излитане и кацане се приема за влажна, когато покритието й не е сухо, но влагата не създава отблясък.

(4) Суха писта за излитане и кацане. Пистата за излитане и кацане е суха, когато не е мокра или замърсена и включва тези писти за излитане и кацане, които са специално подготвени с прорезни или порести настилки за поддържане на „ефективно сухо” спирачно действие дори при наличието на влага.

(5) Разполагаема дистанция за кацане (LDA). Дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като използваема от съответния Регулаторен орган и подходяща за пробег на самолета при кацане.

(6) Максимална одобрена пътническа конфигурация. Максималният пътнически седалков капацитет на отделния самолет, използван от оператора, изключващ местата на летателния персонал и кабинния състав, одобрен от регулаторния орган и посочен в ръководството за провеждане на полети.

(7) Разполагаема дистанция за излитане (TODA). Дължината на разполагаемата дистанция за разбег плюс наличната дължина на чистата от препятствия зона.

(8) Излетна маса. Излетната маса на самолета е масата, включваща самолета и всичко и всички, намиращи се на борда му, в момента на началото на разбега за излитане.

(9) Разполагаема дистанция за разбег при излитане (TORA). Дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като налична от съответния Регулаторен орган и подходяща за разбег на самолета при излитане.

(10) Мокра писта за излитане и кацане. Пистата за излитане и кацане се приема за мокра, когато е покрита с вода или еквивалент с дебелина, по-малка от посочената в буква а), точка 2, или когато върху пистата за излитане и кацане има достатъчно влага, предизвикваща отблясък, но без съществени зони, покрити с локви.

б) Термините „необходима дистанция за прекратено излитане”, „дистанция за излитане”, „дистанция за разбег при излитане”, „чиста траектория за излитане”, „чиста траектория по маршрута с един неработещ двигател” и „чиста траектория по маршрута с два неработещи двигателя”, свързани със самолета, имат значението, дефинирано в изискванията за летателна годност, при които самолетът е бил сертифициран, или както е посочено от регулаторния орган, ако той установи, че тези дефиниции са неподходящи за установяване на съответствие с ограниченията на летателните характеристики.

ПОДЧАСТ Ж

ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАС А

OPS 1.485

Общи сведения

а) Операторът осигурява, че за установяване на съответствие с изискванията на настоящата подчаст одобрените данни за летателните характеристики в ръководството за летателна експлоатация на самолета се допълват, както е необходимо, с други данни, приемливи за регулаторния орган, ако одобрените данни за летателните характеристики в ръководството за летателна експлоатация на самолета са недостатъчни по отношение на пунктове като:

(1) отчитане на очаквани неблагоприятни експлоатационни условия като излитане и кацане на замърсени писти; и

(2) отчитане на отказ (неизправност) на двигател във всички фази на полета.

б) Операторът осигурява, че в случай на мокра или замърсена писта за излитане и кацане се използват данните за летателните характеристики, определени в съответствие с приложимите изисквания за сертифициране на големи самолети, приемливи за регулаторния орган.

OPS 1.490

Излитане

а) Операторът осигурява, че излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището, на което трябва да се извърши излитане.

б) При определяне на максимално допустимата излетна маса операторът трябва да изпълни следните изисквания:

(1) необходимата дистанция за прекратено излитане не трябва да превишава наличната дистанция за прекратено излитане;

(2) необходимата дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на разбега;

(3) дължината на разбега за излитане не трябва да превишава разполагаемата дължина на разбега;

(4) съответствие с този параграф трябва да бъде установено при използване на само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане (V1) за прекратяване или продължаване на излитането;

(5) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса трябва да не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.

в) При установяване на съответствие с алинея (б) операторът трябва да отчита следното:

(1) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

(2) температурата на въздуха на летището;

(3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

(4) наклона на пистата за излитане и кацане в посока на излитането;

(5) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра; и

(6) загубената част, ако има такава, от дължината на пистата за излитане и кацане поради подреждане на самолета преди излитане.

OPS 1.495

Безопасна височина над препятствията при излитане

а) Операторът осигурява, че чистата траектория на самолета при излитане преминава над препятствията с превишение не по-малко от 35 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс 0,125 по D, където D е хоризонталното разстояние, изминато от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане или края на дистанцията за излитане, ако е предвиден завой преди края на разполагаемата дистанция за излитане. За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 по D.

б) Когато се установява съответствие с буква а), операторът трябва да отчете следното:

(1) масата на самолета в началото на разбега при излитане;

(2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

(3) температурата на въздуха на летището; и

(4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

в) Когато се установява съответствие с буква а) по-горе:

(1) не се допуска промяна в курса на самолета до достигането на точка от чистата траектория на полета, на която самолетът е достигнал височина, съответстваща на половината от разпереността му, но не по-малко от 50 ft над превишението в края на разполагаема дистанция за разбег при излитане; след това до височина 400 ft, ако се приеме, че самолетът изпълнява завои с наклон повече от 15°; над 400 ft наклоните могат да са по-големи от 15°, но не повече от 25° по крен;

(2) всяка точка от чистата траектория на полета, на която самолетът е с наклон повече от 15°, трябва да е осигурено разстояние до препятствията в границите на хоризонталните разстояния, посочени в букви а), г) и д) от настоящия параграф, и височина над тях не по-малка от 50 ft; и

(3) операторът трябва да използва специални процедури, предмет на одобрение от регулаторния орган, за да прилага увеличени ъгли на наклон повече от 20° между 200 ft и 400 ft, или не повече от 30° над 400 ft (вж. Допълнение 1 към OPS 1.495(в)(3));

(4) се отчита ефектът от наклона върху експлоатационните скорости и траекторията на полета, включително увеличените дистанции в резултат от увеличените експлоатационни скорости.

г) Когато се установява съответствие с буква а) по-горе в случаите, когато разчетната траектория на полета не изисква наклони, по-големи от 15°, операторът не е необходимо да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

(1) 300 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

(2) 600 m за полети при всички останали условия.

д) Когато се установява съответствие с буква а) по-горе в случаите, когато разчетната траектория на полета изисква наклони, по големи от 15°, операторът не е необходимо да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

(1) 600 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

(2) 900 m за полети при всички останали условия.

е) Операторът установява процедури при извънредни случаи, за да изпълни изискванията на OPS 1.495 и да гарантира безопасно преминаване над препятствията, за да осигури самолетът да изпълни изискванията на OPS 1.500 или да може да кацне на летището за излитане или на резервното на летището за излитане.

OPS 1.500

Полет по маршрута с един отказал двигател

а) Операторът осигурява, че данните за частта от траекторията на полета, посочени в ръководството за летателна експлоатация за типа самолет и съобразени с очакваните метеорологични условия на полета, съответстват на изискванията на букви б) или в) за всички точки по маршрута. Траекторията на полета трябва да има положителен градиент на височина 1500 ft над превишението на летището, където ще се изпълни кацането след отказ на двигател. При метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, е необходимо да бъде отчетен и ефектът от тяхното използване върху чистата траектория на полета.

б) Чистата траектория на полета трябва да има положителен градиент на височина най-малко 1000 ft над терена или препятствията в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на направлението на полета.

в) Чистата траектория на полета трябва да позволява на самолета да продължи полета от крейсерска височина до летище, където кацането би могло да се извърши в съответствие с OPS 1.515 или OPS 1.520, както е подходящо, като осигурява превишение не по-малко от 2000 ft над терена или препятствията в рамките на 9,3 km (5 NM) от двете страни на направлението на полета в съответствие с точки 1 до 4:

(1) приема се, че двигателят е отказал в най-критичната точка на маршрута;

(2) отчетен е ефектът на вятъра върху полетната траектория;

(3) разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва процедура за безопасност; и

(4) летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател, трябва да отговаря на следните критерии:

(i) да са изпълнени изискванията за летателни характеристики при очакваната маса при кацане; и

(ii) метеорологичните доклади и прогнози или всяка комбинация от тях и условията на летателното поле да показват, че може да се извърши безопасно кацане в разчетното време за кацане.

г) Когато се установява съответствие с OPS 1.500, операторът трябва да увеличи стойностите в букви б) и в) до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря на 95 % от нивото на ограничения.

OPS 1.505

Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели

а) Операторът трябва да осигури, че самолет с три или повече двигатели не изпълнява полет по маршрут, съдържащ точка, отстояща на разстояние, по-голямо от това, което може да бъде прелетяно в стандартни условия на спокойна атмосфера в рамките на 90 минути с крейсерска скорост, за максимална далечина и работещи всички двигатели от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане, освен ако не са изпълнени изискванията на букви б) до е).

б) Чистата траектория на полет по маршрут с два отказали двигателя трябва да позволява на самолета да продължи полета в очакваните метеорологични условия от точката, в която се приема, че два двигателя са отказали едновременно, до летище, на което е възможно кацане и пълно спиране, прилагайки установената процедура за кацане с два отказали двигателя. Чистата траектория на полета осигурява минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от всяка страна на направлението на полета. На височини и при метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, е необходимо да бъде отчетен ефектът от тяхното използване върху чистата траектория на полета. Ако навигационната точност не отговаря на 95 % от нивото на ограничения операторът трябва да увеличи стойностите, посочени по-горе, до 18,5 km (10 NM).

в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът е на разстояние повече от 90 минути полет при крейсерска скорост за максимална далечина и работещи всички двигатели в стандартни условия на спокойна атмосфера от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане.

г) Чистата траектория на полета трябва да има положителен градиент на височина 1500 ft над летището, където се приема, че ще бъде изпълнено кацането след отказ на два двигателя.

д) Разрешено е изразходване/изхвърляне на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво при достигане на летището, ако се използва безопасна процедура.

е) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, трябва да бъде не по-малка от масата, включваща необходимото гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се извърши кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 1500 ft над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути.

OPS 1.510

Кацане - летище за местоназначение и резервни летища

а) Операторът осигурява, че масата за кацане на самолета, определена в съответствие с OPS 1.475(а), не превишава максималната маса за кацане, определена за височината и температурата на летището за местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

б) При инструментални подходи с преминаване на втори кръг при градиент, по-голям от 2,5 %, операторът трябва да провери, че очакваната маса на самолета при кацане позволява преминаването на втори кръг с градиент на набор на височина, равен или по-голям от приложимия градиент за преминаване на втори кръг, съответстващ на конфигурацията за преминаване на втори кръг с един отказал двигател и съответната скорост (вж. приложимите изисквания за сертифициране на големи самолети). Използването на алтернативен метод трябва да бъде одобрено от регулаторния орган.

в) При инструментални подходи с височина за вземане на решение под 200 ft операторът трябва да провери, че очакваната маса на самолета при кацане позволява градиент на набор на височина за преминаване на втори кръг с отказал критичен двигател и със скоростта при конфигурация, използвани за преминаване на втори кръг, от най-малко 2,5% или публикувания градиент, която стойност е по-голяма (вж. CS AWO 243). Използването на алтернативен метод трябва да бъде одобрено от регулаторния орган.

OPS 1.515

Кацане – сухи писти за излитане и кацане

а) Операторът осигурява, че масата на самолета при кацане, определена в съответствие с OPS 1.475(а) за разчетното време на кацане на летището за местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане:

(1) за самолети с турбореактивни двигатели в границите на 60 % от разполагаемата дистанция за кацане; или

(2) за самолети с турбовитлови двигатели в границите на 70 % от разполагаемата дистанция за кацане;

(3) когато се прилагат процедури за стръмен подход за кацане регулаторният орган може да одобри използването на по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане спрямо посочените в буква а), точка 1 и буква а), точка 2 стойности, по целесъобразност, на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 50 ft, но не по-ниска от 35 ft (вж. Допълнение 1 към OPS 1.515(а)(3));

(4) когато се установява съответствие с буква а), точка 1 и буква а), точка 2, регулаторният орган може по изключение да одобри, ако се убеди, че това е необходимо (вж. Допълнение 1), използването на по-къси дистанции за кацане в съответствие с приложения 1 и 2 заедно с други допълнителни условия, които регулаторният орган счита за необходими, за да гарантира приемливо ниво на безопасност в дадения случай.

б) Когато се установява съответствие с буква а), операторът трябва да отчита следното:

(1) надморската височина на летището;

(2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента; и

(3) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане, ако е по-голям от +/- 2 %.

в) Когато се установява съответствие с буква а), трябва да се направят следните допускания:

(1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и

(2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

г) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква в), точка 1 за летище за местоназначение с една писта за излитане и кацане, където кацането зависи от определен компонент на вятъра, самолетът може да бъде допуснат до полет, ако са определени две резервни летища, които позволяват пълно съответствие с изискванията от букви а), б) и в). Преди да започне подходът за кацане на летището за местоназначение, командирът трябва да се убеди, че кацането може да бъде изпълнено в пълно съответствие с изискванията на OPS 1.510 и букви а) и б).

д) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква в), точка 2 за летището за местоназначение, самолетът може да бъде допуснат до полет, ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а), б) и в).

OPS 1.520

Кацане – мокри и замърсени писти за излитане и кацане

а) Операторът осигурява, че когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или комбинация от тях, покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде мокра, наличната дистанция за кацане трябва да бъде поне 115 % от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с OPS 1.515.

б) Операторът осигурява, че когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или комбинация от тях, покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, наличната дистанция за кацане трябва да бъде най-малко дистанцията за кацане, определена в съответствие с буква а), или поне 115 % от дистанцията за кацане, определена в съответствие с одобрени данни за разчет на

дистанция за кацане на замърсена писта, приети от регулаторния орган, която стойност е по-голяма.

в) Дистанция за кацане на мокра писта за излитане и кацане, по-къса от необходимата по буква а), но не по-къса от необходимата по OPS 1.515(а), може да бъде използвана, ако ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа специфична допълнителна информация за определяне на дистанциите за кацане на мокри писти.

г) Дистанция за кацане на специално подготвена замърсена писта за излитане и кацане, по-къса от необходимата по алинея (б), но не по-къса от необходимата по OPS 1.515(а), може да бъде използвана, ако ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа специфична допълнителна информация за определяне на дистанциите за кацане на замърсени писти за излитане и кацане.

д) Когато се установява съответствие с букви б), в) и г), се прилагат съответните критерии от OPS 1.515, като изискванията на OPS 1.515(а)(1) и (2) няма да се прилагат за буква б).

Допълнение 1 към OPS 1.495 (в)(3)

Одобряване на увеличени ъгли на наклон

а) За да се използват увеличени ъгли на наклон, изискващи специално одобрение, трябва да са изпълнени следните изисквания:

(1) ръководството за летателна експлоатация за типа самолет трябва да съдържа одобрени данни за необходимото увеличение на оперативната скорост, както и данни, позволяващи конструирането на траектория на полета при отчитане на увеличените ъгли на наклон и увеличената скорост;

(2) трябва да има налични визуални ориентира за навигационна точност;

(3) метеорологичните минимуми и ограниченията, свързани с вятъра, трябва да бъдат определени за всяка писта за излитане и кацане и одобрени от регулаторния орган;

(4) трябва да е проведено обучение в съответствие с OPS 1.975.

Допълнение 1 към OPS 1.515 (а)(3)

Процедури за стръмен подход за кацане

а) регулаторният орган може да одобри прилагане на процедури за стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от $4{,}5^{o}$, и с височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане, по-малка от 50 ft, но не по-малка от 35 ft, при условие че са изпълнени следните изисквания:

(1) в ръководството за летателна експлоатация за типа самолет са посочени максималният ъгъл на наклона на глисадата за кацане, всякакви други ограничения,

нормални, аварийни или спешни процедури за стръмен подход за кацане, както и изменения на стойностите на дистанциите за кацане при използване на критериите за стръмен подход;

(2) всяко летище, на което ще бъдат изпълнявани процедури за стръмен подход, е оборудвано с подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща като минимум система за визуално определяне на глисадата;

(3) има определени и одобрени минимуми за кацане за всяка писта за излитане и кацане, която се използва за изпълняване на процедури за стръмен подход. Необходимо е да се отчитат следните фактори:

(i) разположението на препятствията в района на летището;

(ii) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните средства за насочване по пистата за излитане и кацане, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) минималният визуален ориентир, изискван на височината за вземане на решение (DH) и на минималната височина за снижение (MDA);

(iv) наличното бордово оборудване;

(v) квалификацията на пилотите и познаването на летището;

(vi) процедурите и ограниченията от ръководството за летателна експлоатация; и

(vii) критериите за преминаване на втори кръг.

Допълнение 1 към OPS 1.515 (a)(4)

Скъсени дистанции за кацане

a) За целите на OPS 1.515 (a)(4) дистанцията, използвана за изчисляване на допустимата маса при кацане, може да се състои от използваната дължина на декларираната безопасна зона плюс декларираната налична дистанция за кацане. регулаторният орган може да одобри такава експлоатация в съответствие със следните критерии.

(1) Доказване на необходимостта от скъсени дистанции за кацане. Трябва да съществува явен обществен интерес и експлоатационна необходимост, дължащи се на отдалечеността на летището или физическите ограничения, свързани с удължаването на пистата за излитане и кацане.

(2) Критерии, свързани със самолета и експлоатацията:

(i) експлоатацията при скъсени дистанции за кацане ще бъде одобрена само за самолети, при които вертикалното разстояние между линията на погледа на пилота и траекторията на най-ниската част от колесника не надвишава 3 m, когато самолетът е установен на нормална глисада;

(ii) при установяване на експлоатационните минимуми на летището видимостта/RVR не трябва да бъде по-малка от 1,5 km. Освен това ограниченията, свързани с вятъра, трябва да бъдат посочени в ръководството за летателна експлоатация;

(iii) минимален пилотски опит, изисквания за обучение и познаването на летището трябва да бъдат посочени за този вид експлоатация в ръководството за летателна експлоатация.

(3) Приема се, че височината на пресичане над началото на използваемата дължина на обявената безопасна зона е 50 ft.

(4) Допълнителни критерии. регулаторният орган може да наложи такива допълнителни условия, каквито счете за необходими за безопасната експлоатация, като отчита характеристиките на типа на самолета, орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход и съображенията за преминаване на втори кръг/прекратяване на кацането. Такова допълнително условие може да бъде например изискването за индикаторна система за визуален наклон тип VASI/PAPI.

Допълнение 2 към OPS 1.515 (a)(4)

Изисквания за летателното поле при кацане на скъсени дистанции

а) Използването на безопасна зона трябва да бъде одобрено от летищните власти.

б) Използваемата дължина на обявената безопасна зона според разпоредбите на OPS 1.515(a)(4) и настоящото допълнение, не трябва да надвишава 90 m.

в) Широчината на обявената безопасна зона не трябва да бъде по-малка от удвоената широчина на пистата за излитане и кацане или от удвоения размер на разпереността на крилата на самолета (избира се по-голямата стойност), центрирана върху продължената осова линия на пистата за излитане и кацане.

г) В границите на обявената безопасна зона не трябва да има препятствия или вдлъбнатини, които представляват заплаха за безопасността на самолета, приближаващ пистата за излитане и кацане. Не се допуска наличието на движещи се обекти по обявената безопасна зона, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции.

д) Наклонът на обявената безопасна зона не трябва да надвишава 5 % над посоката на кацане и 2 % под нея.

е) За целите на тази експлоатация изискването от OPS 1.480(a)(5) не е необходимо да се прилага спрямо обявената безопасна зона.

ПОДЧАСТ З

ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАС В

OPS 1.525

Общи сведения

а) Операторът няма да експлоатира самолет с един двигател:

(1) през нощта; или

(2) при инструментални метеорологични условия освен при специални правила за визуални полети.

Забележка: Ограниченията за експлоатацията на самолети с един двигател са дадени в OPS 1.240(а)(6).

б) Операторът счита самолетите с два двигателя, които не отговарят на изискванията на набиране на височина от допълнение 1 към OPS 1.525, буква б), като самолети с един двигател.

OPS 1.530

Излитане

а) Операторът осигурява, че излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището, на което трябва да се извърши излитане.

б) Операторът осигурява, че непроменената дистанция за излитане, както е посочена в ръководството за летателна експлоатация, не надвишава:

(1) разполагаемата дистанция за разбег при излитане, когато е използван коефициент за умножение 1,25; или

(2) следните стойности, когато е наличен спирателен път и/или чиста от препятствия зона:

(i) разполагаемата дистанция за разбег при излитане;

(ii) разполагаемата дистанция за излитане, когато е използван коефициент за умножение 1,15; и

(iii) необходимата дистанция за прекратено излитане, когато е използван коефициент за умножение 1,3.

в) При установяване на съответствие с буква б) операторът трябва да отчита следното:

(1) масата на самолета при започване на разбега за излитане;

(2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

(3) температурата на въздуха на летището;

(4) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

(5) наклона на пистата за излитане и кацане в посока на излитането; и

(6) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

OPS 1.535

Безопасна височина над препятствията при излитане – самолети с два и повече двигатели

а) Операторът осигурява, че чистата траектория на полета при излитане за самолети с два и повече двигатели, определена в съответствие с този параграф, преминава над препятствията с превишение не по-малко от 50 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс 0,125 по D, където D е хоризонталната дистанция, измината от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане или края на дистанцията за излитане, ако е предвиден завой преди края на разполагаемата дистанция за излитане с изключение на случаите, предвидени в букви б) и в). За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 по D. Когато се установява съответствие с този параграф, трябва да се приеме, че:

(1) траекторията за излитане започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по OPS 1.530(б) и завършва на височина 1 500 ft;

(2) самолетът не се наклонява, преди да достигне височина 50 ft, а след това ъгълът на наклон не надвишава 15°;

(3) отказ на критичен двигател възниква в точката от траекторията за излитане с всички работещи двигатели, където се очаква изгубване на визуалния ориентир за избягване на препятствия;

(4) градиентът на траекторията за излитане от височина 50 ft до приетата височина на отказ на двигател е равен на средния градиент при набиране на височина с всички двигатели и преход към конфигурация за полет по маршрута, умножен с коефициент 0,77; и

(5) градиентът на траекторията за излитане от височината, достигната в съответствие с точка 4, до края на траекторията за излитане е равен на градиента при набиране на височина по маршрута с един отказал двигател, даден в ръководството за полетна експлоатация на самолета.

б) Когато се установява съответствие с буква а), за тези случаи, когато разчетната траектория на полета не изисква наклони, по-големи от 15°, операторът не е необходимо да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

(1) 300 m, ако полетът се извършва при условия, позволяващи използването на визуално насочване, или ако са налични навигационни средства, даващи възможност на пилота да поддържа планираната траектория със същата точност (вж. Допълнение 1 към OPS 1.535(б)(1) и (в)(1)); или

(2) 600 m за полети при всички останали условия.

в) Когато се установява съответствие с буква а) по-горе в случаите, когато разчетната траектория на полета изисква наклони, по големи от 15°, операторът не е необходимо да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

(1) 600 m за полети при условия, позволяващи използването на визуално насочване (вж. Допълнение 1 към OPS 1.535(б)(1) и (в)(1));

(2) 900 m за полети при всички останали условия.

г) Когато се установява съответствие с букви а), б) и в) по-горе, операторът трябва да отчита следното:

(1) масата на самолета в началото на разбега при излитане;

(2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

(3) температурата на въздуха на летището; и

(4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

OPS 1.540

Полет по маршрута - самолети с два и повече двигатели

а) Операторът осигурява, че при очакваните метеорологични условия на полета и в случай на отказ на един двигател самолетът, с всички останали двигатели, работещи на допустимата максимална мощност, може да продължи полета на или над съответните минимални височини за безопасен полет, посочени в ръководството за летателна експлоатация на самолета, до точка, намираща се на 1 000 ft над летище, на което могат да бъдат изпълнени изискванията на летателните характеристики.

б) Когато се установява съответствие с алинея (а):

(1) не трябва да се приема, че самолетът извършва полет на височина, надвишаваща височината, при която скоростта на набиране на височина е равна на 300 ft за минута с всички двигатели, работещи на допустимата максимална мощност; и

(2) приетият градиент по маршрута с един неработещ двигател е градиентът на снижение или набиране на височина, както е подходящо, съответно увеличен или намален с 0,5 %.

OPS 1.542

Полет по маршрута - самолети с един двигател

а) Операторът осигурява, че при очакваните метеорологични условия на полета и в случай на отказ на двигател самолетът може да достигне място, където може да се извърши безопасно изпълнение на принудително кацане. За самолети, които кацат на земята, се изисква наличието на земна повърхност, освен ако друго не е одобрено от регулаторния орган.

б) Когато се установява съответствие с алинея (а):

(1) не трябва да се приема, че самолетът извършва полет с двигател, работещ на допустимата максимална мощност, на височина, надвишаваща височината, при която скоростта на набиране на височина е равна на 300 ft за минута; и

(2) приетият градиент по маршрута е градиентът на снижение, увеличен с градиент от 0,5 %.

OPS 1.545

Кацане - летище за местоназначение и резервни летища

Операторът осигурява, че масата за кацане на самолета, определена в съответствие с OPS 1.475(а), не превишава максималната маса за кацане, определена за височината и температурата на летището за местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

OPS 1.550

Кацане – сухи писти за излитане и кацане

а) Операторът осигурява, че масата на самолета при кацане, определена в съответствие с OPS 1.475(а) за разчетното време на кацане на летището за местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50

ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от разполагаемата дистанция за кацане.

(1) регулаторният орган може да одобри използването на по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане в съответствие с този параграф на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 50 ft, но не по-ниска от 35 ft (вж. допълнение 1 към OPS 1.550(a));

(2) регулаторният орган може да одобри използването на по-къси дистанции за кацане в съответствие с критериите на допълнение 2 към OPS 1.550(a).

б) Когато се установява съответствие с алинея (а), операторът трябва да отчита следното:

(1) надморската височина на летището;

(2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента;

(3) условията на повърхността и типа на пистата за излитане и кацане; и

(4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.

в) При допускане на самолета до полет в съответствие с буква а), трябва да се приеме, че:

(1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и

(2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

г) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква в), точка 2 за летището за местоназначение, самолетът може да бъде допуснат до полет, ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а), б) и в).

OPS 1.555

Кацане – мокри и замърсени писти за излитане и кацане

а) Операторът осигурява, че когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или комбинация от тях, покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде мокра, наличната дистанция за кацане трябва да бъде равна или 1,15 пъти по-голяма от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с OPS 1.550.

б) Операторът осигурява, че когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или комбинация от тях, покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, дистанцията за кацане, определена чрез използване на данни, приети от регулаторния орган за тези условия, трябва да не надвишава наличната дистанция за кацане.

в) Дистанция за кацане на мокра писта за излитане и кацане, по-къса от необходимата по буква а), но не по-къса от необходимата по OPS 1.550(а), може да бъде използвана, ако ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа специфична допълнителна информация за определяне на дистанциите за кацане на мокри писти.

Допълнение 1 към OPS 1.525 (б)

Общи сведения – набиране на височина при излитане и кацане

(Изискванията на настоящото допълнение се основават на JAR-23.63(в)(1) и JAR-23.63(в)(2), в сила от 11 май 1994 г.)

а) Набиране на височина при излитане

(1) Всички двигатели работещи

(i) Стабилният градиент при набиране на височина след излитане трябва да бъде най-малко 4 % при:

(А) всеки двигател, работещ с мощност на излитане;

(Б) спуснат колесник, освен ако колесникът може да се прибере за по-малко от седем секунди;

(В) задкрилките на крилата в положение (положения) на излитане; и

(Г) скорост при набиране на височина, не по-малка от по-голямата от двете стойности на 1,1 VMC и 1,2 VS1.

(2) Един неработещ двигател

(i) Стабилният градиент на набиране на височина при 400 ft над пистата за излитане и кацане трябва да се измерва положително при:

(А) неработещ критичен двигател с минимално бавно въртяща се перка;

(Б) останалият двигател работи с мощност на излитане;

(В) прибран колесник;

(Г) задкрилките на крилата в положение (положения) на излитане; и

(Д) скорост при набиране на височина, равна на скоростта, достигната на височина 50 ft.

(ii) Стабилният градиент на набиране на височина трябва да бъде не по-малък от 0,75 % при 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:

(А) неработещ критичен двигател с минимално бавно въртяща се перка;

(Б) останалият двигател работи с не по-голяма от максималната непрекъсната мощност;

(В) прибран колесник;

(Г) задкрилките на крилата прибрани; и

(Д) скорост при набиране на височина, не по-малка от 1,2 VS1.

б) Набиране на височина при конфигурация за кацане
(1) Всички двигатели работещи

(i) Стабилният градиент при набиране на височина трябва да бъде най-малко 2,5 % при:

(А) не повече от мощността или тягата, която е налична осем секунди след задвижване на ръчките за управление на мощността от минимална позиция за полет на малък газ;

(Б) спуснат колесник;

(В) задкрилките на крилата в положение на излитане; и

(Г) скорост при набиране на височина, равна на VREF.

(2) Един неработещ двигател

(i) Стабилният градиент на набиране на височина трябва да бъде не по-малък от 0,75 % при височина 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:

(А) неработещ критичен двигател с минимално бавно въртяща се перка;

(Б) останалият двигател работи с не по-голяма от максималната непрекъсната мощност;

(В) прибран колесник;

(Г) задкрилките на крилата прибрани; и

(Д) скорост при набиране на височина, не по-малка от 1,2 VS1.

Допълнение 1 към OPS 1.535(б)(1) и (в)(1)

Траектория за излитане – навигация за визуално насочване

За да разреши навигация за визуално насочване, операторът трябва да осигури, че метеорологичните условия, преобладаващи по време на експлоатацията, включително долната граница на облаците и видимостта, са такива, че препятствията и/или наземните референтни точки могат да се видят и идентифицират. Ръководството за провеждане на полети трябва да съдържа, за съответното летище (летища), минималните атмосферни условия, които позволяват на полетния екипаж непрекъснато да определя и поддържа правилната траектория по отношение на наземните референтни точки, така че да осигури безопасно прелитане над препятствията, както следва:

а) процедурата трябва да бъде добре дефинирана по отношение на наземните референтни точки, така че траекторията, която трябва да се прелети, да може да бъде анализирана относно изискванията за прелитане над препятствия;

б) процедурата трябва да бъде във възможностите на самолета по отношение на скорост, ъгъл на наклон и влияние на вятъра;

в) писмено и/или схематично описание на процедурата трябва да бъде предоставено на екипажа; и

г) трябва да бъдат посочени ограничителните условия на околната среда (например вятър, облаци, видимост, ден/нощ, обкръжаващо осветление, осветление на препятствията).

Допълнение 1 към OPS 1.550(а)

Процедури за стръмен подход за кацане

а) регулаторният орган може да одобри прилагане на процедури за стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от 4,5^{o}, и с височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане, по-малка от 50 ft, но не по-малка от 35 ft, при условие че са изпълнени следните изисквания:

(1) в ръководството за летателна експлоатация за типа самолет са посочени максималният ъгъл на наклона на глисадата за кацане, всякакви други ограничения, нормални, аварийни или спешни процедури за стръмен подход за кацане, както и изменения на стойностите на дистанциите за кацане при използване на критериите за стръмен подход;

(2) всяко летище, на което ще бъдат изпълнявани процедури за стръмен подход, е оборудвано с подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща като минимум система за визуално определяне на глисадата; и

(3) има определени и одобрени метеорологични минимуми за кацане за всяка писта за излитане и кацане, която се използва за изпълняване на процедури за стръмен подход. Необходимо е да се отчитат следните фактори:

(i) разположението на препятствията в района на летището;

(ii) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните средства за насочване по пистата за излитане и кацане, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) минималният визуален ориентир, изискван на височината за вземане на решение (DH) и на минималната височина за снижение (MDA);

(iv) наличното бордово оборудване;

(v) квалификацията на пилотите и познаването на летището;

(vi) процедурите и ограниченията от ръководството за летателна експлоатация; и

(vii) критериите за преминаване на втори кръг.

Допълнение 2 към OPS 1.550 (a)

Скъсени дистанции за кацане

a) За целите на OPS 1.550(a)(2) дистанцията, използвана за изчисляване на допустимата маса при кацане, може да се състои от използваната дължина на декларираната безопасна зона плюс декларираната налична дистанция за кацане. Регулаторният орган може да одобри такава експлоатация в съответствие със следните критерии:

(1) използването на декларираната безопасна зона трябва да бъде одобрено от летищните власти;

(2) в границите на обявената безопасна зона не трябва да има препятствия или вдлъбнатини, които представляват заплаха за безопасността на самолета, приближаващ пистата за излитане и кацане. Не се допуска наличието на движещи се обекти по обявената безопасна зона, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции;

(3) наклонът на декларираната безопасна зона не трябва да надвишава 5 % над наклона в посоката на кацане и 2 % под него;

(4) използваемата дължина на декларираната безопасна зона според разпоредбите на настоящото допълнение не трябва да надвишава 90 m;

(5) широчината на декларираната безопасна зона не трябва да бъде по-малка от удвоената широчина на пистата за излитане и кацане, центрирана върху продължената осова линия на пистата за излитане и кацане;

(6) приема се, че височината на пресичане над началото на използваната дължина на декларираната безопасна зона няма да бъде по-малка от 50 ft;

(7) за целите на тази експлоатация изискването от OPS 1.480(a)(5) не е необходимо да се прилага спрямо декларираната безопасна зона;

(8) метеорологични минимуми трябва да бъдат определени и одобрени за всяка писта за излитане и кацане, която се използва, като тези минимуми няма да бъдат по-малки от по-голямата от двете стойности - за минимуми при полети по правила за визуални полети или при неточен подход;

(9) трябва да бъдат определени изисквания за пилотите (вж. OPS 1.975(a));

(10) регулаторният орган може да наложи такива допълнителни условия, каквито счете за необходими за безопасната експлоатация, като отчита характеристиките на типа на самолета, средствата за подход и съображенията за преминаване на втори кръг/прекратяване на кацането.

ПОДЧАСТ И

ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАС С

OPS 1.560

Общи сведения

Операторът осигурява, че за определяне на съответствие с изискванията на настоящата подчаст, одобрените данни за летателните характеристики от ръководството за летателна експлоатация на самолета се допълват, както е необходимо, с други данни, приемливи за регулаторния орган, ако одобрените данни за летателните характеристики от ръководството за летателна експлоатация на самолета са недостатъчни.

OPS 1.565

Излитане

а) Операторът осигурява, че излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището, на което трябва да се извърши излитане.

б) Операторът осигурява, че за самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за летателна експлоатация, но не включват отчетност за отказ на двигател, дистанцията за разбег при излитане, необходима за самолета да достигне височина от 50 ft над пистата за излитане и кацане с всички двигатели работещи при определени условия на максимална излетна мощност, когато е използван коефициент за умножение от:

(1) 1,33 за самолети с два двигателя; или

(2) 1,25 за самолети с три двигателя; или

(3) 1,18 за самолети с четири двигателя,

не надвишава наличната дистанция за разбег при излитане на летището, на което трябва да се изпълни излитането.

в) Операторът осигурява, че за самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за летателна експлоатация и включват отчетност за отказ на двигател, в съответствие със спецификациите в ръководството за летателна експлоатация се изпълняват следните изисквания:

(1) необходимата дистанция за прекратено излитане не трябва да превишава наличната дистанция за прекратено излитане;

(2) необходимата дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на разбега;

(3) дължината на разбега за излитане не трябва да превишава разполагаемата дължина на разбега;

(4) съответствие с този параграф трябва да бъде установено при използване на само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане (V1) за прекратяване или продължаване на излитането; и

(5) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса трябва да не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане от суха писта при същите условия.

г) При установяване на съответствие с букви б) и в) по-горе операторът трябва да отчита следното:

(1) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

(2) температурата на въздуха на летището;

(3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

(4) наклона на пистата за излитане и кацане в посока на излитането;

(5) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра; и

(6) загубената част, ако има такава, от дължината на пистата за излитане и кацане поради подреждане на самолета преди излитане.

OPS 1.570

Безопасна височина над препятствията при излитане

а) Операторът осигурява, че траекторията на полета при излитане за самолети с един неработещ двигател преминава над препятствията с превишение, не по-малко от 50 ft плюс 0,01 по D, или встрани от тях на разстояние, не по-малко от 90 m плюс 0,125 по D, където D е хоризонталната дистанция, измината от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане. За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 по D.

б) Траекторията на полета при излитане трябва да започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по OPS 1.565(б) или (в) и завършва на височина 1 500 ft.

в) Когато се установява съответствие с буква а), операторът трябва да отчита следното:

(1) масата на самолета в началото на разбега при излитане;

(2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

(3) температурата на въздуха на летището; и

(4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

г) Когато се установява съответствие с буква а), не се допуска промяна в курса на самолета до достигането на точка от траекторията на полета, на която самолетът е достигнал височина 50 ft. След това, до достигане на височина 400 ft, се приема, че самолетът изпълнява завои с наклон, не повече от 15°. Над височина 400 ft наклоните могат да са по-големи от 15°, но не повече от 25° по крен. Отчита се ефектът от наклона върху експлоатационните скорости и траекторията на полета, включително увеличените дистанции в резултат от увеличените експлоатационни скорости

д) Когато се установява съответствие с алинея (а), за тези случаи, които не изискват наклони, по-големи от 15°, операторът не е необходимо да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

(1) 300 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

(2) 600 m за полети при всички останали условия.

е) Когато се установява съответствие с алинея (а) по-горе в случаите, когато се изискват наклони, по големи от 15°, операторът не е необходимо да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

(1) 600 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

(2) 900 m за полети при всички останали условия.

ж) Операторът установява процедури при извънредни случаи, за да изпълни изискванията на OPS 1.570 и да гарантира безопасно преминаване над препятствията, за да осигури самолетът да изпълни изискванията на OPS 1.580 или да може да кацне на летището за излитане или на резервното на летището за излитане.

OPS 1.575

Полет по маршрута – всички двигатели работещи

а) Операторът осигурява, че при очакваните за полета метеорологични условия самолетът във всяка точка от маршрута или планирано отклонение от него има

възможност за скорост на набор, най-малко 300 ft за минута с всички двигатели работещи в условия на максимална непрекъсната мощност, като:

(1) във всеки етап от маршрута или планирано отклонение от него са прелетени най-малко височини с цел безопасен полет, като тези височини са дадени в ръководството за летателна експлоатация на самолета или са изчислени, като се използва информацията, съдържаща се в ръководството за летателна експлоатация на самолета; и

(2) са прелетени най-малко височини, необходими за изпълнение на условията, посочени в OPS 1.580 и OPS 1.585, в зависимост от случая.

OPS 1.580

Полет по маршрута с един отказал двигател

а) Операторът осигурява, че при очакваните за полета метеорологични условия самолетът, в случай на отказ на един двигател във всяка точка от маршрута или планирано отклонение от него и другият двигател или двигатели, работещи в условия на максимална непрекъсната мощност, има възможност за продължаване на полета от крейсерска височина до летище, където може да се извърши кацане в съответствие с в OPS 1.595 и OPS 1.600, при необходимост, при осигурено превишение над терена или препятствията в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планираното направление на полета най-малко:

(1) 1 000 ft, когато скоростта на набор е равна или по-голяма от нула; или

(2) 2 000 ft, когато скоростта на набор е по-малка от нула.

б) Траекторията на полета трябва да има положителен градиент на височина 450 m (1 500 ft) над летището, на което се планира да бъде извършено кацане след отказ на един двигател.

в) По смисъла на настоящия параграф наличната скорост на набор на самолета се приема да бъде със 150 ft за минута по-малка от определената брутна скорост на набор.

г) Когато се установява съответствие с настоящия параграф, операторът трябва да увеличи стойностите в буква а) до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря на 95 % от нивото на ограничения.

д) Разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва процедура за безопасност.

OPS 1.585

Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели

а) Операторът осигурява, че самолет с три или повече двигатели не изпълнява полет по маршрут, съдържащ точка, отстояща на разстояние, по-голямо от това, което може да бъде прелетяно в стандартни условия на спокойна атмосфера в рамките на 90 минути с крейсерска скорост за максимална далечина и работещи всички двигатели от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане, освен ако не са изпълнени изискванията на букви б) до д).

б) Траекторията на полет по маршрут с два отказали двигателя трябва да позволява на самолета да продължи полета в очакваните метеорологични условия при минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от всяка страна на направлението на полета до летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане.

в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът е на разстояние повече от 90 минути полет при крейсерска скорост за максимална далечина и работещи всички двигатели в стандартни условия на спокойна атмосфера от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане.

г) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, трябва да бъде не по-малка от масата, включваща необходимото гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се извърши кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 450 m (1 500 ft) над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути.

д) По смисъла на настоящия параграф разполагаемата скорост на набор на самолета се приема да бъде със 150 ft за минута по-малка от определената брутна скорост на набор.

е) Когато се установява съответствие с настоящия параграф, операторът трябва да увеличи стойностите в буква а) до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря на 95 % от нивото на ограничения.

ж) Разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва процедура за безопасност.

OPS 1.590

Кацане - летище за местоназначение и резервни летища

Операторът осигурява, че масата за кацане на самолета, определена в съответствие с OPS 1.475(а), не превишава максималната маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, определена за температурата на летището за местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

OPS 1.595

Кацане – сухи писти за излитане и кацане

а) Операторът осигурява, че масата на самолета при кацане, определена в съответствие с OPS 1.475(а) за разчетното време на кацане на летището за местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от разполагаемата дистанция за кацане.

б) Когато се установява съответствие с буква а), операторът трябва да отчита следното:

(1) надморската височина на летището;

(2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента;

(3) условията на повърхността и типа на пистата за излитане и кацане; и

(4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.

в) При допускане на самолета до полет в съответствие с буква а), трябва да се приеме, че:

(1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и

(2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

г) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква в), точка 2 за летището за местоназначение, самолетът може да бъде допуснат до полет, ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а), б) и в).

OPS 1.600

Кацане – мокри и замърсени писти за излитане и кацане

а) Операторът осигурява, че когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или комбинация от тях, покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде мокра, наличната дистанция за кацане е равна или е 1,15 пъти по-голяма от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с OPS 1.595.

б) Операторът осигурява, че когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или комбинация от тях, покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, дистанцията за кацане, определена чрез използване на данни, приети от регулаторния орган за тези условия, трябва да не надвишава наличната дистанция за кацане.

ПОДЧАСТ Й

МАСА И ЦЕНТРОВКА

OPS 1.605

Общи сведения

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.605)

а) Операторът осигурява, че по време на всички етапи от експлоатацията на самолетите разпределението на товара, масата и центровката да съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за полетна експлоатация или в ръководството за провеждане на полетите, ако то е по-рестриктивно.

б) Операторът трябва да установи масата и центровката на всеки самолет чрез действително претегляне, преди въвеждането му в експлоатация и след това през интервали от четири години, ако се използват индивидуалните маси на самолетите, и девет години, ако се използват масите на групата/парка от самолети. Натрупващият се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации трябва да бъде отчитан и съответно документиран. Освен това, самолетите трябва да бъдат претеглени отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.

в) Операторът трябва да определи масата на всички експлоатационни елементи и масата на всеки член от екипажа, включен в експлоатационната суха маса на самолета, чрез претегляне или чрез използване на стандартни данни за теглата. Влиянието на местоположението им върху центровката на самолета трябва също да бъде определено.

г) Операторът трябва да установи масата на полетния товар, включително всеки баласт, чрез действително претегляне или определяне на масата на полетния товар в съответствие със стандартните маси за пътници и багаж, както е посочено в OPS 1.620.

д) Операторът трябва да определи масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.607

Терминология

а) Суха експлоатационна маса. Общата маса на самолета, готов за специфичен тип експлоатация, изключваща използваемото гориво и полезния товар. Тази маса включва следните елементи:

(1) маса на екипажа и неговия багаж;

(2) маса на кетеринга и преносимото пътническо оборудване; и

(3) маса на преносимите контейнери с вода и химикали за тоалетната;

б) Максимална маса без гориво. Максимално разрешената маса на самолета без използваемо гориво. Масата на горивото, съдържащо се в определени резервоари, трябва да се включи в максималната маса без гориво, когато това е посочено явно в ограниченията на ръководството за летателна експлоатация на самолета.

в) Максимална маса за кацане. Максимално разрешената обща маса на самолета при кацане в нормални условия.

г) Максимална маса за излитане. Максимално разрешената обща маса на самолета в момента на началото на разбега за излитане.

д) Класификация на пътниците:

(1) възрастни, мъже и жени, са лицата на възраст на и над 12 години;

(2) деца са лицата на възраст от две до 12 години;

(3) бебета са лицата на възраст под две години.

е) Полезен товар. Общото тегло на пътниците, багажа и товара, включително теглото на безплатно превозваните товари.

OPS 1.610

Разпределение на товара, маса и центровка

Операторът определя в ръководството за провеждане на полети принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията на OPS 1.605. Тази система трябва да обхваща всички видове планирана експлоатация.

OPS 1.615

Стойности на масата за екипажа

а) Операторът използва следните стойности, за да определи сухата експлоатационна маса на самолета:

(1) действителна измерените маси, включително багажа на екипажа; или

(2) стандартни маси, включващи ръчен багаж, от 85 kg за всеки член на полетния екипаж и 75 kg за всеки член на кабинния екипаж; или

(3) други стандартни маси, приемливи за регулаторния орган.

б) Операторът трябва да коригира сухата експлоатационна маса на самолета, за да отчете всеки допълнителен багаж. Разположението на допълнителния багаж се отчита при определяне на центровката на самолета.

OPS 1.620

Стойности на масата за пътници и багаж

а) Операторът изчислява масата на пътниците и регистрирания багаж чрез действително претегляне на масата на всеки пътник и на всеки багаж или като използва стандартните данни за масата, посочени в таблици 1 до 3, с изключение на случаите, когато броят на пътническите места е по-малък от 10. В такива случаи масата на пътниците може да се установи чрез устно заявление от всеки пътник или от негово име, като към тези стойности се добавя предварително определена постоянна стойност, отчитаща ръчния багаж и дрехите. (Процедурата, определяща кога да се използват действителни или стандартни маси, и процедурата, определяща кога да се използват устни заявления, трябва да бъдат включени в ръководството за провеждане на полети на оператора.)

б) Когато определя действителната маса чрез претегляне, операторът е длъжен да включи всички лични вещи и ръчен багаж на пътниците в това претегляне. Претеглянето се извършва непосредствено преди качването на борда на определено за целта място, разположено в близост.

в) Когато се определя масата на пътниците с помощта на стандартни теглови стойности за масата, трябва да се използват стойностите от таблици 1 и 2 по-долу. Стандартните теглови стойности за масата включват ръчния багаж и масата на всяко бебе под две години, което пътува с възрастен пътник на една пътническа седалка. По смисъла на настоящата алинея, бебетата, заемащи отделни пътнически места, трябва да бъдат считани за деца.

г) Стандартни теглови стойности за масата за пътници при 20 и повече места в самолета

(1) Когато общият брой на пътническите места в самолета е 20 или повече, се прилагат стандартните теглови стойности за масата на пътниците жени и мъже, дадени в таблица 1. Алтернативен начин е при общ брой на пътническите места в самолета 30 и повече да се използват стандартните теглови стойности за масата от колона „всички възрастни” на таблица 1.

(2) За целите на таблица 1 празничен чартър означава чартърен полет, планиран единствено като елемент от пакет за празнично пътуване. Стандартните теглови стойности за масата при празничен чартър се прилагат, ако не повече от 5 % от пътническите места в самолета се използват за безплатен превоз на определени категории пътници.

Таблица 1

Пътнически места	20 и повече		30 и повече
	Мъже	Жени	Всички възрастни
Всички полети с изключение на празнични чартъри	88 kg	70 kg	84 kg
Празнични чартъри	83 kg	69 kg	76 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

д) Стандартни теглови стойности за масата за пътници при 19 или по-малко места в самолета

(1) Когато общият брой на пътническите места в самолета е 19 или по-малко, се прилагат стандартните теглови стойности за масата на пътниците, дадени в таблица 2.

(2) При полети, когато не се превозва ръчен багаж или ръчният багаж се отчита отделно, от посочените по-горе стойности за мъже и жени може да се извадят 6 kg. За целите на настоящия параграф вещи като палто, чадър, малка дамска чанта, прочитни материали или малка камера не се считат за ръчен багаж.

Таблица 2

Пътнически места	1 - 5	6 – 9	10 - 19
Мъже	104 kg	96 kg	92 kg
Жени	86 kg	78 kg	74 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

(е) Стандартни теглови стойности за масата на багажа

(1) Когато общият брой на пътническите места в самолета е 20 или повече, се прилагат стандартните теглови стойности за масата на всеки регистриран багаж, дадени в

таблица 3. За самолети с 19 пътническите места или по-малко трябва да се използва действителната маса на регистрирания багаж, определена чрез претегляне.

(2) За целите на таблица 3:

(i) вътрешен полет означава полет, който започва и завършва в границите на една държава;

(ii) полети в европейския регион означава полети, различни от вътрешните полети, които започват и завършват в областта, посочена в допълнение 1 към OPS 1.620(е); и

(iii) междуконтинентален полет, различен от полет в европейския регион, означава полет, който започва и завършва в различни континенти.

Таблица 3

Вид на полета	Стандартни теглови стойности за масата на багажа
Вътрешен полет	11 kg
Полет в европейския регион	13 kg
Междуконтинентален полет	15 kg
Други	13 kg

ж) Ако операторът иска да използва стандартни теглови стойности за масата, различни от тези, които се съдържат в таблици 1 до 3, той трябва да уведоми регулаторния орган за причините и да получи неговото предварително одобрение. Операторът също така трябва да представи за одобрение подробен план за проучване на претеглянията и да прилага метода за статистически анализ, даден в Приложение 1 към OPS 1.620(ж). След като регулаторният орган провери и одобри резултатите от проучването на претеглянията, ревизираните стандартни теглови стойности за масата стават приложими само за този оператор. Ревизираните стандартни теглови стойности за масата могат да се прилагат само при обстоятелства, съвместими с тези, при които е извършено проучването. Когато ревизираните стандартни теглови стойности за масата надвишат тези от таблица 1 до 3, трябва да се използват по-високите стойности.

з) За всеки полет, с който се превозват значителен брой пътници, чиято маса, включително ръчния багаж, се очаква да надвиши стандартната маса на пътниците, операторът трябва да определи действителната маса на тези пътници чрез претегляне или чрез добавяне на съответно увеличение за масата.

и) Ако се използват стандартни теглови стойности за регистрирания багаж и има значителен брой пътници с регистриран багаж, чиято маса се очаква да надвиши стандартната маса на багажа, операторът трябва да определи действителната маса на този багаж чрез претегляне или чрез добавяне на съответно увеличение за масата.

й) Операторът осигурява, че командирът е уведомен, когато се използва нестандартен метод за определяне на масата на товара, както и че този метод е посочен в документацията за маса и центровка.

OPS 1.625

Документация за маса и центровка

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.625)

а) Операторът установява документацията за масата и центровката преди всеки полет, посочвайки товара и неговото разпределение. Документацията за масата и центровката трябва да позволява на командира да определи, че товарът и неговото разпределение са такива, че не надвишават граничните стойности за самолета. Лицето, подготвящо документацията за масата и центровката, трябва да впише имената си в документа. Лицето, контролиращо натоварването на самолета, трябва да потвърди чрез своя подпис, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и центровката. Този документ трябва да бъде достъпен за командира, като приемането му от него/нея се удостоверява с подписа му/й. (Вж. също така OPS 1.1055(a)(12)).

б) Операторът трябва да определи процедури за промени на товара в последната минута.

в) Операторът може да използва процедури, които са алтернативни на изискваните по букви а) и б), като тези алтернативни процедури са предмет на одобрение от регулаторния орган.

Допълнение 1 към OPS 1.605

Маса и центровка – общи сведения

(Вж. OPS 1.605)

а) Определяне на сухата експлоатационна маса на самолета

(1) Претегляне на самолета

(i) Новите самолети обикновено се претеглят в завода-производител и могат да бъдат въведени в експлоатация без повторно претегляне, ако протоколите за масата и

центровката са коригирани за измененията и модификациите на самолета. Самолетите, прехвърляни от един оператор с одобрена програма за контрол на масата на друг оператор с такава одобрена програма, не е необходимо да бъдат претегляни, преди да се използват от получаващия оператор, освен ако не са изминали четири години след последното претегляне.

(ii) Масата и местоположението на центъра на тежестта на всеки отделен самолет трябва да бъдат установявани периодично. Максималният интервал между две претегляния трябва да бъде определен от оператора и трябва да отговаря на изискванията от OPS 1.605(б). В допълнение, масата и местоположението на центъра на тежестта на всеки самолет трябва да бъдат установявани наново чрез:

(А) претегляне; или

(Б) изчисление, ако операторът може да представи необходимите доказателства, за да докаже валидността на избрания метод за изчисление, когато кумулативните промени в сухата експлоатационна маса надвишават +/- 5 % от максималната маса за кацане или кумулативните промени в местоположението на центъра на тежестта надвишават 0,5 % от средната аеродинамична хорда (САХ).

(2) Маса и местоположение на центъра на тежестта за група/парк от самолети

(i) За група/парк от самолети от един и същи модел и конфигурация средната суха експлоатационна маса и местоположението на центъра на тежестта могат да се използват като маса и местоположение на центъра на тежестта на групата/парка при условие, че сухите експлоатационни маси и местоположенията на центъра на тежестта на отделните самолети са в допустимите граници, посочени в подточка (ii) по-долу. Освен това се прилагат критериите, дадени в подточки (iii), (iv) и буква а), точка 3 по-долу.

(ii) Допустими граници

(А) Ако сухата експлоатационна маса на всеки претеглен самолет или изчислената суха експлоатационна маса на всеки самолет от групата/парка се различава с повече от +/- 5 % от максималната маса за кацане на установената суха експлоатационна маса на групата/парка или местоположението на центъра на тежестта се различава с повече от +/- 0,5 % от средната аеродинамична хорда (САХ)на групата/парка, този самолет се изважда от групата/парка. Могат да бъдат създадени различни групи самолети, всяка с различни средни маси.

(Б) В случаите, когато масата на самолета е в допустимите граници на сухата ексдплоатационна маса на групата/парка от самолети, но местоположението на центъра на тежестта излиза извън допустимите граници на групата/парка, самолетът може да се експлоатира с приложимата суха експлоатационна маса на групата/парка, но с различно местоположение на центъра на тежестта.

(В) Ако в сравнение с останалите самолети от групата/парка един от самолетите има физическа, точно определена разлика (например различна конфигурация на кухнята или на пътническите места) и това води до надвишаване на допустимите граници, този

самолет може да бъде поддържан в групата/парка, при условие че се направят необходимите корекции за масата и/или местоположението на центъра на тежестта му.

(Г) Самолети, за които няма публикувани стойности на средната аеродинамична хорда (САХ), трябва да бъдат експлоатирани с индивидуалните стойности на масата и местоположението на центъра на тежестта или трябва да бъдат предмет на специално проучване и одобрение.

(iii) Използване на стойности за група/парк от самолети

(А) След претегляне на самолета или след възникване на промени в неговото оборудване или конфигурация, операторът трябва да провери, че този самолет остава в допустимите граници, посочени в точка 2, подточка (ii).

(Б) Самолетите, които не са били претегляни след последната оценка на масата на групата/парка, могат все още да се запазят в тази група/парк и да се експлоатират със стойностите на групата/парка при условие, че индивидуалните стойности се проверяват чрез изчисление и остават в допустимите граници, дефинирани в подточка 2, подточка (ii). Ако тези индивидуални стойности попадат извън допустимите граници, операторът трябва да определи нови стойности за групата/парка, изпълнявайки условията на точка 2, подточка (i) и буква 2, подточка(ii), или трябва да експлоатира тези самолети с техните индивидуални стойности.

(В) За да добави самолет към групата/парка от самолети, експлоатирани с групови стойности, операторът трябва да провери чрез претегляне или изчисление, че действителните стойности за този самолет попадат в допустимите граници, посочени в точка 2, подточка (ii).

(iv) За изпълнение на изискванията на точка 2, подточка (ii) стойностите на групата/парка от самолети трябва да бъдат актуализирани поне в крия на всяка оценка на масата на групата/парка.

(3) Брой на самолетите, които трябва да бъдат претеглени, за да се получат стойностите на групата/парка от самолети

(i) Ако „n” е броят на самолетите в групата/парка, използващи групови стойности, операторът, в периода между две оценки на масата на групата/парка, трябва да претегли определен брой самолети, както е посочено в дадената по-долу таблица:

Брой на самолетите в групата/парка	Минимален брой претегляния
2 или 3	N
4 до 9	(n + 3)/2
10 или повече	(n + 51)/10

(ii) Когато се избират самолети, които да бъдат претеглени, трябва да се изберат тези самолети от групата/парка, които не са били претегляни от най-дълго време.

(iii) Интервалът между две оценки на масата на групата/парка трябва да не надвишава 48 месеца.

(4) Процедура за претегляне

(i) Претеглянето трябва да се извърши или от производителя на самолета, или от одобрена организация за техническо обслужване.

(ii) Необходимо е да се вземат обичайните предпазни мерки в съответствие с най-добрите практики, като:

(А) проверка за цялост на самолета и оборудването;

(Б) определяне на правилното отчитане на течностите;

(В) осигуряване, че самолетът е празен; и

(Г) осигуряване на извършването на претеглянето в затворено помещение.

(iii) Всяко оборудване, използвано за претегляне, трябва да бъде точно калибрирано и занулено и да се използва в съответствие с инструкциите на производителя. Всяка скала трябва да се калибрира от производителя, от гражданска организация за мерки и теглилки или от съответно упълномощена организация в рамките на две години или в рамките на периода, определен от производителя на оборудването за претегляне, който срок е по-малък. Оборудването трябва да позволява точно определяне на масата на самолета.

б) Специални стандартни маси за полезен товар. В допълнение към стандартните маси за пътници и регистриран багаж операторът може да поиска одобрение от регулаторния орган за стандартни маси за други товари.

в) Натоварване на самолета

(1) Операторът трябва да осигури, че натоварването на самолетите се извършва под контрола на квалифициран персонал.

(2) Операторът трябва да осигури, че товарът се натоварва в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на самолета.

(3) Операторът трябва да спазва допълнителните ограничения като здравина на пода, максимален товар на изминат метър, максимална маса за отсек за товар и/или максимален брой места.

г) Граници на центъра на тежестта

(1) Област на експлоатационния център на тежестта. С изключение на случаите, когато за получаване на необходимата точност при определянето на центровката се прилага разпределение на местата на пътниците и се отчитат броя на пътниците на един ред, на товара във всяко отделно товарно отделение и на горивото във всеки отделен резервоар, е необходимо към сертифицираната област на центъра на тежестта да се прилагат експлоатационни граници. При определяне на границите на центъра на тежестта трябва да се отчитат възможните отклонения от приетото разпределение на товара. Ако се прилага свободно заемане на места от пътниците, операторът трябва да използва процедури за осигуряване на коригиращи действия от страна на полетния и кабинния състав, ако се получи избиране на места изключително в надлъжно направление. Границите на центъра на тежестта и свързаните с него експлоатационни процедури, включително допускания във връзка със заемането на местата от пътниците, трябва да бъдат приемливи за регулаторния орган.

(2) Център на тежестта в полет. В допълнение към буква г), точка 1 операторът трябва да покаже, че процедурите отчитат изцяло промените в центъра на тежестта при полет, предизвикани от движението на пътниците и екипажа, както и от изразходването или преместването на горивото.

Допълнение 1 към OPS 1.620 (е)

Дефиниране на областта за полети в европейския регион

За целите на OPS 1.620(е) полетите в границите на европейския регион, различни от вътрешните полети, са тези, които се изпълняват в областта, ограничена от линиите между следните точки:

— N7200 E04500

— N4000 E04500

— N3500 E03700

— N3000 E03700

— N3000 W00600

— N2700 W00900

— N2700 W03000

— N6700 W03000

— N7200 W01000

— N7200 E04500,

както е показано на фигура 1 по-долу.

Фигура 1

Допълнение 1 към OPS 1.620 (ж)

Процедура за установяване на ревизирани стандартни стойности на масата за пътниците и багажа

а) Пътници

(1) Метод за претегляне на образци. Средната маса на пътниците и техният ръчен багаж трябва да бъдат определени чрез претегляне на произволни образци. Изборът на произволни образци по своята същност и брой трябва да бъде представителен за обема на пътниците, като се отчитат типът на експлоатацията, честотата на полетите по различни маршрути, посоката на полета (отиване или връщане), сезонът и капацитетът на пътническите места на самолета.

(2) Размери на образеца. Планът за проучване на претеглянията трябва да включва претегляне поне на най-голямото от:

(i) броя на пътниците, изчислен от пилотския образец при използване на нормални статистически процедури и базиран на относителна точност от 1 % за всички възрастни пътници и 2 % за отделните средни маси за мъже и жени; и

(ii) за самолети:

(А) с капацитет на пътнически места 40 и повече – общо 2 000 пътници; или

(Б) с капацитет на пътнически места, по-малко от 40 – общо капацитетът на пътническите места, умножен по 50.

(3) Маси на пътниците. Масите на пътниците трябва да включва личните вещи, които пътниците внасят на борда на самолета. Когато се вземат случайни образци от масите на пътниците, бебетата се претеглят заедно с придружаващия възрастен пътник. (Вж. също така OPS 1.620(в), (г) и (д).)

(4) Място за претегляне. Мястото за претегляне на пътниците се избира да бъде възможно най-близо до самолета, в точка, където не е вероятно пътниците да се освободят от лични вещи или да придобият допълнителни лични вещи, преди да се качат на борда на самолета.

(5) Машина за претегляне. Машината за претегляне, използвана за пътниците, има капацитет от най-малко 150 kg. Увеличението на масата се отчита най-малко през 500 g. Точността на машината трябва да бъде в границите на 0,5 % от теглото или на 200 g, която стойност е по-голяма.

(6) Записване на стойностите на масата. За всеки полет, включен в проучването на масата на пътниците, трябва да бъдат записвани съответната категория пътници (например мъже, жени, деца) и номерът на полета.

б) Регистриран багаж. Статистическата процедура за определяне на ревизирани стандартни стойности на масата за багажа на основата на осреднените маси на багажа на минимално необходимия брой образци е в общи линии същата както за процедурата пътници, посочена в буква а), точка 1. За багаж съответната точност възлиза на 1 % от теглото. Минимум 2 000 отделни регистрирани багажа трябва да бъдат претеглени.

в) Определяне на ревизирани стандартни стойности на масата за пътниците и багажа

(1) Когато вместо използване на действителни маси, определени чрез претегляне, се предпочита използването на ревизирани стандартни стойности на масата за пътниците и регистрирания багаж, е необходимо да се извърши статистически анализ, за да се осигури, че това не влияе неблагоприятно върху експлоатационната безопасност. При този анализ ще се получат осреднени стойности на масата за пътници и багаж, както и други данни.

(2) На самолети с 20 или повече пътнически места тези осреднени стойности се прилагат като ревизирани стандартни стойности за масата на мъже и жени.

(3) На по-малки самолети, за да се получат ревизираните стандартни стойности на масата, към осреднената маса на пътниците трябва да се добавят следните увеличения:

Брой на пътническите места	Необходимо увеличение на масата
1 – 5 включително	16 kg
6 – 9 включително	8 kg
10 – 19 включително	4 kg

Друга възможност е ревизираните стандартни (осреднени) стойности за масата на пътниците, когато всички те са възрастни, да се прилагат за самолети с 30 или повече пътнически места. Ревизираните стандартни (осреднени) стойности за масата на регистрирания багаж могат да се прилагат за самолети с 20 или повече пътнически места.

(4) Операторите имат възможност да представят на регулаторния орган за одобрение подробен план за проучване на претеглянията и последващо отклонение от

ревизираната стандартна стойност на масата при условие, че това отклонение се определя чрез използването на процедурата, обяснена в настоящото допълнение. Преглед на тези отклонения трябва да се прави най-малко на пет години.

(5) Ревизираните стандартни стойности за масата на пътниците, когато всички те са възрастни, трябва да се базират върху отношението мъже/жени пътници, равно на 80/20, по отношение на всички полети с изключение на празничните чартъри, при които това отношение е 50/50. Ако операторът желае да получи одобрение за използване на различно отношение между мъже и жени пътници за определени маршрути или полети, тези данни трябва да бъдат подадени до регулаторния орган и трябва да показват, че алтернативното съотношение между мъжете и жените пътници е стабилно и покрива поне 84 % от действителното съотношение между мъжете и жените пътници при поне 100 представителни полета.

(6) Осреднените стойности за масата се закръгляват до най-близкото цяло число в килограми. Стойностите на масата на регистрирания багаж се закръгляват до половин килограм.

Допълнение 1 към OPS 1.625

Документация за маса и центровка

а) Документация за маса и центровка

(1) Съдържание

(i) Документацията за маса и центровка трябва да съдържа следната информация:

(А) регистрацията и типа на самолета;

(Б) идентификационния номер на полета и датата;

(В) имената на командира;

(Г) имената на лицето, подготвило документацията;

(Д) сухата експлоатационна маса и съответния център на тежестта на самолета;

(Е) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета;

(Ж) масата на консумативите, различни от горивото;

(З) компонентите на товара, включително пътници багаж, полезен товар и баласт;

(И) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;

(Й) разпределението на товара;

(К) приложимите местоположения на центъра на тежестта на самолета; и

(Л) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.

(ii) Операторът може да пропусне някои от тези данни в документацията за масата и центровката, като това е предмет на одобрение от регулаторния орган.

(2) Промяна в последната минута. Ако настъпи промяна в последната минута след попълване на документацията за масата и центровката, това трябва да се доведе до знанието на командира и промяната в последната минута трябва да бъде въведена в документацията за масата и центровката. Максимално допустимата стойност на промяна в броя на пътниците или товара, приемлива като промяна в последната минута, трябва да бъде включена в ръководството за провеждане на полети. Ако тази максимално допустима стойност се надвиши, трябва да се подготви нова документация за масата и центровката.

б) Компютъризирани системи. Когато документацията за масата и центровката се създава от компютъризирана система за маса и центровка, операторът трябва да провери интегритета на изходните данни. Той трябва да установи система за проверка, че измененията във входните данни са въведени правилно в компютъризираната система и че тази система работи правилно в непрекъснат режим, като проверява изходните данни на интервали, не по-големи от шест месеца.

в) Бордови системи за маса и центровка. Операторът трябва да получи одобрението на регулаторния орган, ако желае да използва компютърна система за маса и центровка, като основен източник за изпращане на документацията за масата и центровката.

г) Връзка за данни. Когато документацията за масата и центровката се изпраща към самолета чрез връзка за данни, копие от окончателния протокол за масата и центровката, приет от командира, трябва да бъде налично на земята.

ПОДЧАСТ К

ПРИБОРИ И ОБОРУДВАНЕ НА САМОЛЕТА

OPS 1.630

Общи положения

а) Операторът осигурява, че полетът няма да започне, ако приборите и оборудването на самолета, изисквани по настоящата подчаст, не са:

(1) одобрени, с изключение на описаните в буква в) случаи, и инсталирани в съответствие с приложимите за тях изисквания, включително при спазване на стандартите за минимални експлоатационни характеристики и изискванията за експлоатационна и летателна годност;

(2) в изправно състояние за типа експлоатация, която се предвижда, освен ако не е определено друго в MEL (вж. OPS 1.030).

б) Минималните експлоатационни стандарти за прибори и оборудване са тези, които са посочени в приложимите Европейските правила за технически стандарти (ETSO), както са изброени в приложимите спецификации към Европейските правила за технически стандарти (CS-TSO), освен ако в правилата за експлоатационна и летателна годност не са посочени различни стандарти за експлоатационни характеристики. Приборите и оборудването, изпълнени в съответствие със спецификации за проектиране и експлоатация, различни от ETSO към датата на въвеждането в сила на OPS, могат да останат в експлоатация или да бъдат инсталирани, освен в случаите, когато в настоящата подчаст се предвиждат допълнителни изисквания. Приборите и оборудването, които вече са били одобрени, не е необходимо да отговарят на ревизираните ETSO или на ревизирана спецификация, различна от ETSO с изключение на случаите, когато е налице изискване със задна дата.

в) Следните изделия и оборудване не подлежат на одобрение:

(1) електрически предпазители съгласно OPS 1.635;

(2) електрически фенерчета съгласно OPS 1.640(а)(4);

(3) точни хронометри съгласно OPS 1.650(б) и OPS 1.652(б);

(4) държатели за карти и схеми съгласно OPS 1.652(н);

(5) комплект за оказване на първа помощ съгласно OPS 1.745;

(6) авариен медицински пакет съгласно OPS 1.755;

(7) мегафони съгласно OPS 1.810;

(8) пиротехническо сигнално оборудване и аварийния спасителен пакет съгласно OPS 1.835(а) и (в); и

(9) морски котви и оборудване за акостиране, закотвяне и маневриране на хидроплани и амфибии във водата съгласно OPS 1.840.

г) Ако определено оборудване е предвидено за ползване от един член на полетния екипаж на неговото/нейното работно място по време на полет, то трябва да бъде достъпно от работното място на този член на екипажа. Когато едно изделие от оборудването е предвидено за ползване от повече от един член на полетния екипаж, то трябва да се инсталира така, че да бъде достъпно от всяко работно място, от което се предвижда да бъде експлоатирано.

д) Онези прибори, които се използват от един член на полетния екипаж, трябва да бъдат разположени така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета. Когато един прибор е предвиден за ползване от повече от един член на полетния екипаж, той трябва да бъде инсталиран така, че да е видим от всяко работно място.

OPS 1.635

Електрически предпазители

Операторът няма да експлоатира самолет, в който са използвани стопяеми електрически предпазители, освен ако на борда му няма резервни предпазители за използване по време на полет в количество, не по-малко от 10 % от броя на предпазителите от всеки различен вид и размер/стойност, но не по-малко от три броя от всеки различен вид или размер/стойност.

OPS 1.640

Експлоатационни светлини на самолета

Операторът няма да експлоатира самолет, освен ако той не е оборудван с:

а) За полети през деня:

(1) светлинна система за предпазване от сблъскване;

(2) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;

(3) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

(4) електрически фенерчета за всеки член на летателния екипаж в готовност за използване и достъпни за членовете на летателния екипаж, когато са на своето работно място.

б) За полети през нощта в допълнение към оборудването, описано в буква а) по-горе, са необходими още:

(1) навигационни светлини/ светлини за позициониране; и

(2) с два фара за кацане или един фар, който има две отделно захранвани осветителни тела;

(3) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето в случай на хидроплан или амфибия.

OPS 1.645

Чистачка на челното стъкло на пилотската кабина

Операторът няма да експлоатира самолет с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, ако той не е оборудван с чистачка на челното стъкло пред всяко пилотско работно място или с друго еквивалентно средство за поддържане на чист сектор на челното стъкло, позволяващ видимост в условия на валеж.

OPS 1.650

Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня - пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Операторът няма да експлоатира самолет през деня по правилата за визуални полети (ПВП), ако той не е снабден със следните пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване и, когато е приложимо, при условията, посочени в следващите алинеи:

а) магнитен компас;

б) точен хронометър, показващ времето в часове, минути и секунди;

в) чувствителен барометричен висотомер, градуиран във футове, притежаващ устройство за задаване на начално налягане, разграфено в хектопаскали/милибари, настройващо се за произволно барометрично налягане, което е вероятно да бъде използвано по време на полет;

г) индикатор на въздушната скорост, градуиран във възли;

д) индикатор за вертикалната скорост;

е) индикатор на завоя и плъзгането или индикатор за координиран завой, включващ индикатор на плъзгането;

ж) индикатор на положението на самолета/авиохоризонт;

з) стабилизиран индикатор на направлението; и

и) индикатор в пилотската кабина на външната температура на въздуха, градуиран в градуси Целзий.

й) За полети с продължителност до 60 минути, при които се излита и каца на едно и също летище и които остават в рамките на 50 NM от това летище, всички прибори, описани в букви е), ж) и з) по-горе, както и в буква к), точка 4, буква к), точка 5 и буква к), точка 6 по-долу, могат да бъдат заменени или от индикатор на завоя и плъзгането, или от индикатор за координиран завой, включващ индикатор на плъзгането, или от двата прибора - индикатор на положението и индикатор на плъзгането.

к) Когато са необходими двама пилоти, работното място на втория пилот се оборудва с отделни прибори, както следва:

(1) чувствителен барометричен висотомер, градуиран във футове, с устройство за задаване на начално налягане, разграфен в хектопаскали/милибари и настройващ се за произволно барометрично налягане, което е вероятно да бъде използвано по време на полет;

(2) индикатор на въздушната скорост, градуиран във възли;

(3) индикатор за вертикалната скорост;

(4) индикатор на завоя и плъзгането или индикатор за координиран завой, включващ индикатор на плъзгането;

(5) индикатор на положението на самолета/авиохоризонт; и

(6) стабилизиран индикатор на направлението.

л) Системата за измерване на въздушната скорост трябва да бъде оборудвана с отопляеми приемници на пълно налягане (тръба на Пито) или еквивалентна система, предпазваща от грешни показания поради кондензация или обледеняване за:

(1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, или имащи максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътници;

(2) самолети, за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1999 г.

м) Когато има изискване за сдвоени прибори, това изискване включва отделни индикатори за всеки пилот и отделни задаващи устройства или друго свързано оборудване.

н) Всички самолети трябва да бъдат оборудвани със средства за индикация за нарушено захранване на изискуемите пилотажни прибори; и

о) Всички самолети с ограничения по скорост, които не биха могли да бъдат отчетени от задължителните скоростомери, се оборудват с индикатори на числото М пред всяко пилотско работно място.

п) Операторът няма да експлоатира самолет през деня по правилата за визуални полети, освен в случаите, когато самолетът е оборудван със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член от полетния екипаж в пилотската кабина.

OPS 1.652

Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или експлоатация през нощта - пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Операторът няма да експлоатира самолет по правилата за полети по прибори или през нощта по правилата за визуални полети, ако самолетът не е оборудван с пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване и, когато е приложимо, при условията, посочени в следващите алинеи:

а) магнитен компас;

б) точен хронометър, показващ времето в часове, минути и секунди;

в) два чувствителни барометрични висотомера, градуирани във футове, с устройство за задаване на начално налягане, разграфено в хектопаскали/милибари и настройващо се за произволно барометрично налягане, което е вероятно да бъде използвано по време на полет. Тези висотомери трябва да имат стрелка или еквивалентно средство за показване;

г) система за показване на въздушната скорост с отопляеми приемници (тръба на Пито) или еквивалентни средства за предпазване от погрешни показания поради кондензация или обледеняване, включващи индикатор за отказ на отоплението на приемниците. Индикатор за отказ на отоплението на приемниците не се изисква за самолети с максимално одобрена пътническа конфигурация за девет или по-малко пътници или максимално сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5700 kg, и издаден първи индивидуален сертификат за летателна годност преди 1 април 1998 г.;

д) индикатор на вертикалната скорост;

е) индикатор на завоя и плъзгането;

ж) индикатор на положението на самолета/авиохоризонт;

з) стабилизиран индикатор на направлението;

и) индикатор в пилотската кабина на температурата на външния въздух, градуиран в градуси Целзий; и

й) две независими системи за статично налягане, с изключение на случаите при витлови самолети с максимална сертифицирана маса, равна или по-малка от 5700 kg, при които се допуска наличието на една такава система и един алтернативен източник на статично налягане;

к) Когато са необходими двама пилоти, работното място на втория пилот се оборудва със следните отделни прибори:

(1) чувствителен барометричен висотомер, разграфен във футове, с устройство за задаване на начално налягане, градуирано в хектопаскали/милибари и настройващо се за произволно барометрично налягане, което е вероятно да бъде използвано по време на полет и който може да бъде един от двата висотомера, изисквани по буква в). Тези висотомери трябва да имат стрелка или еквивалентно средство за показване;

(2) система за показване на въздушната скорост с отопляеми приемници (тръба на Пито) или еквивалентни средства за предпазване от погрешни показания поради кондензация или обледеняване, включващи индикатор за отказ на отоплението на приемниците. Индикатор за отказ на отоплението на приемниците не се изисква за самолети с максимално одобрена пътническа конфигурация за девет или по-малко пътници или максимално сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5700 kg, и издаден първи индивидуален сертификат за летателна годност преди 1 април 1998 г.;

(3) индикатор на вертикалната скорост;

(4) индикатор на завоя и плъзгането;

(5) индикатор на положението на самолета/авиохоризонт; и

(6) стабилизиран индикатор на направлението.

л) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, допълнително се оборудват с един резервен стабилизиран индикатор на направлението (авиохоризонт), използваем от всяко пилотско работно място, който:

(1) се захранва непрекъснато в процеса на нормална експлоатация, а при пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване се захранва от независим източник;

(2) осигурява надеждна работа в течение на минимум 30 минути след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване с отчитане на всякакъв друг товар върху системата за аварийно захранване и всякакви експлоатационни процедури;

(3) работи независимо от всички останали системи за показване на положението на самолета по крен и тангаж;

(4) може да функционира автоматично след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване; и

(5) е подходящо осветен във всички етапи на експлоатацията,

с изключение за самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5700 kg, регистрирани в държава-членка на Европейския съюз към 1 април 1995 г. и оборудвани с резервен индикатор на положението на самолета в левия панел за прибори.

м) В изпълнение на изискванията по буква л) на полетния екипаж трябва ясно да бъде указано, когато резервният индикатор на положението на самолета се захранва от авариен източник. Когато резервният индикатор на положението на самолета има собствено захранване, е необходимо да е налице съответна индикация върху прибора или върху панела за приборите, когато това захранване се използва.

н) Държател на карти и схеми се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация.

о) Ако резервният индикатор на положението на самолета е сертифициран в съответствие с CS 25.1303(б)(4) или еквивалентен документ, индикаторите на завоя и плъзгането могат да бъде заменени с индикатори на плъзгането.

п) Когато има изискване за сдвоени прибори, то включва отделни индикатори за всеки пилот и отделни превключватели или други съответстващи на оборудването елементи за контрол.

р) Всички самолети се оборудват със средства, показващи нарушено захранване на изискуемите пилотажно-навигационни прибори; и

с) Всички самолети с ограничения по скорост, които не биха могли да бъдат отчетени от задължителните скоростомери, се оборудват с индикатори на числото М пред всяко пилотско работно място.

т) Операторът няма да експлоатира самолет по правилата за полети по прибори или през нощта, ако той не е оборудван със слушалки с микрофон и бутон за предавателя, разположена на щурвала, за всеки пилот.

OPS 1.655

Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори или през нощта

Операторът няма да експлоатира еднопилотни самолети по правилата за полети по прибори, ако те не са оборудвани с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

OPS 1.660

Система за сигнализиране на височината

а) Операторът няма да експлоатира турбовитлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, или турбореактивни самолети, ако те не са оборудвани със система за сигнализиране на височината, осигуряваща:

(1) предупреждение на полетния екипаж при достигане на предварително избраната височина в процес на снижение или набор; и

(2) предупреждение на полетния екипаж най-малко със звуков сигнал при отклонение нагоре или надолу от предварително избраната височина,

с изключение за самолети с максимално сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5700 kg, и максимално одобрена пътническа конфигурация за девет или повече пътници и издаден първоначален индивидуален сертификат за летателна годност преди 1 април 1972 г., регистрирани в държава-членка от Европейския съюз към 1 април 1995 г.

OPS 1.665

Система за предупреждение за опасно сближение със земята и за предупреждение за прогнозни опасности по терена

а) Операторът няма да експлоатира самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, ако те не са оборудвани със система за предупреждение на опасно сближение със земята, която включва функция за предупреждение за прогнозни опасности по терена (Terrain Awareness and Warning System - TAWS).

б) Системата за предупреждение на опасно сближение със земята трябва автоматично да осигурява чрез звукови сигнали, които могат да бъдат допълнени от визуални сигнали, непрекъснато и ясно предупреждение към екипажа при опасна скорост на снижаване, опасно сближение със земята, опасна загуба на височина след излитане или преминаване на втори кръг, неправилна конфигурация за кацане и отклонение от наклона на глисадата.

в) Системата за предупреждение за прогнозни опасности по терена трябва автоматично да осигурява за екипажа, чрез визуални и звукови сигнали и индикатор на терена,

непрекъснато и ясно предупреждение за опасна скорост на приближаване към терена, прелитане на опасно малка височина над терена.

OPS 1.668

Система за избягване на опасни сближения във въздуха

Операторът няма да експлоатира самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места, ако те не са оборудвани със система за избягване на опасни сближения във въздуха с ниво на експлоатационните характеристики най-малко ACAS II.

OPS 1.670

Бордови метеорологичен радиолокатор

а) Операторът няма да експлоатира:

(1) самолети с височинна система; или

(2) самолети без височинна система със сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg; или

(3) самолети без височинна система с максимално одобрена конфигурация от повече от девет пътнически места, с изключение на случаите, когато те са оборудвани с бордови метеорологичен радиолокатор и такива самолети се експлоатират през нощта или в метеорологични условия, изискващи изпълнение на полети по правилата за полети по прибори в зони, в които се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута.

б) За витлови самолети с височинна система с максимална сертифицирана излетна маса, по-малка от 5700 kg, с максимално одобрена конфигурация до девет пътнически места, бордовият метеорологичен радиолокатор може да бъде заменен с друго оборудване, одобрено от регулаторния орган, което има възможност да открива гръмотевични облаци или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута.

OPS 1.675

Оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледенение

а) Операторът няма да експлоатира самолет в очаквани или действителни условия на обледенение, ако този самолет не е сертифициран и оборудван за такава експлоатация.

б) Операторът няма да експлоатира самолет в очаквани или действителни условия на обледенение през нощта, освен ако самолетът не е оборудван със средства за осветяване и откриване на образуван лед. Всяко средство за осветяване, което се използва, трябва да бъде такова, че да не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнение на техните задължения.

OPS 1.680

Оборудване за откриване на космически лъчения

Операторът осигурява, че самолетите, планирани за експлоатация над 15 000 m (49 000 ft), са оборудвани с прибори за измерване и непрекъснато указване на получена дозата общи космически лъчения (например общата доза на йонизираща и неутронна радиация от галактически и слънчев произход), както и натрупаната доза на всеки полет.

OPS 1.685

Система за разговори между членовете на полетния екипаж

Операторът няма да експлоатира самолет с екипаж повече от един човек, ако не е оборудван със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони (не от ръчен тип).

OPS 1.690

Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 15 000 kg, или с максимално одобрена конфигурация за повече от 19 пътнически места, ако самолетът не е оборудван със система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина с изключение на самолетите, за които първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1965 г. и са регистрирани в държава-членка от Европейския съюз към 1 април 1995 г.

б) Системата за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина, изисквана по настоящия параграф, трябва:

(1) да работи независимо от аудиосистемата за осведомяване на пътниците;

(2) да осигурява двустранна връзка между членовете на полетния екипаж в пилотската кабина и:

(i) всеки пътнически салон;

(ii) всяко кухненско помещение, разположено на ниво, различно от нивото на пътническия салон; и

(iii) всеки салон за екипажа, който е разположен извън пътническия салон и не е лесно достъпен от него;

(3) да бъде лесно достъпна за използване от всяко работно място на полетния екипаж в пилотската кабина;

(4) да бъде лесно достъпна за използване от всяко работно място на кабинния екипаж в близост до всеки отделен авариен изход или двойка аварийни изходи на нивото на пода;

(5) да има система за предупреждение, включваща звуков и визуален сигнал, използван от членовете на полетния екипаж за оповестяване на кабинния екипаж и обратно;

(6) да позволява на приемащия повикването да определя дали повикването е нормално или спешно; и

(7) да осигурява при престой на земята двустранна връзка между наземния персонал и поне двама от членовете на полетния екипаж.

OPS 1.695

Аудиосистема за осведомяване на пътниците

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална одобрена конфигурация за повече от 19 пътнически места, ако самолетът не е оборудван с аудиосистема за осведомяване на пътниците.

б) Аудиосистемата за осведомяване на пътниците, изисквана по настоящия параграф, трябва:

(1) да функционира независимо от системите за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина с изключение на слушалки, микрофони, превключватели и сигнализиращи устройства;

(2) да бъде лесно достъпна за използване от всяко работно място на полетния екипаж в пилотската кабина;

(3) за всеки необходим авариен изход на нивото на пътническия салон, до който има работно място за кабинния екипаж да има микрофон, който е лесно достъпен за седналия член на кабинния екипаж, като един микрофон може да обслужва повече от един изход при условие, че близостта на изходите позволява вербална комуникация между седналите членове на кабинния екипаж;

(4) да бъде готова за използване в рамките на 10 секунди от всеки член на кабинния екипаж от всяко от тези работни места в салона, от които е достъпна за използване;

(5) да се чува достатъчно ясно на всички пътнически места, тоалетни и работни места и места на членовете на екипажа в пътническата кабина.

OPS 1.700

Магнетофони за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина - 1

а) Операторът няма да експлоатира самолет, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 април 1998 г. или след тази дата, и самолетът:

(1) е многодвигателен самолет с турбинни двигатели, с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места; или

(2) има максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg,

освен ако самолетът не е оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина по време на полет, записващ:

(i) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

(ii) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон;

(iii) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета;

(iv) звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите; и

(v) гласовата комуникация на членовете на полетния екипаж в пилотската кабина, използващи аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава.

б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните два часа от неговата работа, с изключение на самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, за които този период може да бъде намален до 30 минути.

в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и да продължи да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход. В допълнение, в зависимост от наличието на електрическа мощност магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането на този магнетофон във вода.

OPS 1.705

Магнетофони за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина - 2

а) Операторът няма да експлоатира многодвигателен самолет с турбинни двигатели, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден в периода от 1 януари 1990 г. до 31 март 1998 г. включително, който има максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, освен ако самолетът не е оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина по време на полет, записващ:

(1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

(2) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон;

(3) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета;

(4) звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите; и

(5) гласовата комуникация на членовете на полетния екипаж в пилотската кабина, използващи аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава.

б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 30 минути от неговата работа.

в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и да продължи да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход. В допълнение, в зависимост от наличието на електрическа мощност магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди полета до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането на този магнетофон във вода.

OPS 1.710

Магнетофони за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина - 3

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г., освен ако самолетът не е оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина по време на полет, записващ:

(1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

(2) звуковия фон в пилотската кабина;

(3) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета;

(4) звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите; и

(5) гласовата комуникация на членовете на полетния екипаж в пилотската кабина, използващи аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава.

б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 30 минути от неговата работа.

в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и да продължи да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането на този магнетофон във вода.

OPS 1.715

Полетни записващи устройства за параметрите на полета - 1

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.715)

а) Операторът няма да експлоатира самолет, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., който:

(1) е многодвигателен самолет с турбинни двигатели, с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места; или

(2) има максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg,

освен ако самолетът не е оборудван с полетно записващо устройство за параметрите на полета, използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.

б) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да съхранява записаната информация в продължение поне на последните 25 часа от неговата работа, с изключение на самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, за които този период може да бъде намален до 10 часа.

в) Полетното записващо устройство за параметрите на полета записва според възможностите си:

(1) параметрите, посочени в таблици А1 или А2 от допълнение 1 към OPS 1.715, както е приложимо;

(2) за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg – допълнителните параметри, посочени в таблица Б от допълнение 1 към OPS 1.715;

(3) за самолетите, посочени в буква а), полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да записва всички специфични параметри, свързани с нови или уникални проектни или експлоатационни характеристики на самолета, както е определено от регулаторния орган по време на типовото или допълнителното типово сертифициране; и

(4) за самолетите, оборудвани с електронна индикаторна система, параметрите, посочени в таблица В от допълнение 1 към OPS 1.715, с изключение на самолетите, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 20 август 2002 г., за които не е необходимо да се записват онези параметри, за които:

(i) датчикът не е наличен; или

(ii) системата или оборудването на самолета, генериращи данните, трябва да бъдат модифицирани; или

(iii) сигналите са несъвместими със системата за запис,

ако това е приемливо за регулаторния орган.

г) Данните задължително се получават от самолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и трябва автоматично да спре да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

е) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода

ж) Самолетите, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., но не по-късно от 1 април 2001 г., не се изисква да отговарят на изискванията на OPS 1.715(в), ако това е одобрено от регулаторния орган, при условие, че:

(1) съответствие с изискванията на OPS 1.715(в) не може да се постигне без значителна модификация на системите и оборудването на самолета, различни от системата за записване на параметрите на полета; и

(2) самолетът отговаря на изискванията на OPS 1.715(в) с изключение на това, че параметър 15б в таблица А от допълнение 1 към OPS 1.720 не е необходимо да бъде записван.

OPS 1.720

Полетни записващи устройства за параметрите на полета - 2

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.720)

а) Операторът няма да експлоатира самолет, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден в периода от 1 юни 1990 г. до 31 март 1998 г. включително с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg, освен ако самолетът не е оборудван с полетно записващо устройство за параметрите на полета, използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.

б) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да съхранява записаната информация в продължение поне на последните 25 часа от неговата работа.

в) Полетното записващо устройство за параметрите на полета записва според възможностите си:

(1) параметрите, посочени в таблица А1 от допълнение 1 към OPS 1.720;

(2) за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg – допълнителните параметри, посочени в таблица Б от допълнение 1 към OPS 1.720.

г) За тези самолети, които имат максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 27 000 kg, ако е приемливо за регулаторния орган, параметри 14 и 15б от таблица А на допълнение 1 към OPS 1.720 не е необходимо да бъдат записвани, когато е изпълнено някое от следните условия:

(1) датчикът не е наличен;

(2) системата за записване на параметрите на полета няма достатъчен капацитет;

(3) необходима е промяна на оборудването, което генерира данните.

д) За тези самолети, които имат максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, ако е приемливо за регулаторния орган, следните параметри не е необходимо да бъдат записвани: 15б от таблица А на допълнение 1 към OPS 1.720 и 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 от таблица Б на допълнение 1, ако е изпълнено някое от следните условия:

(1) датчикът не е наличен;

(2) системата за записване на параметрите на полета няма достатъчен капацитет;

(3) необходима е промяна на оборудването, което генерира данните;

(4) сигналите за навигационни данни (избор на NAV честота, разстояние до DME, ширина, дължина, наземна скорост и отклонение) не са налични в цифров вид.

е) Индивидуалните параметри, които могат да бъдат получени чрез изчисления от другите записани параметри, не е необходимо да бъдат записвани, ако това е приемливо за регулаторния орган.

ж) Данните задължително се получават от самолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

з) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и трябва автоматично да спре да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

и) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

OPS 1.725

Полетни записващи устройства за параметрите на полета - 3

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.725)

а) Операторът няма да експлоатира самолет с турбинни двигатели, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 юни 1990 г., който има максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg, освен ако самолетът не е оборудван с полетно записващо устройство за параметрите на полета, използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.

б) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да съхранява записаната информация в продължение поне на последните 25 часа от неговата работа.

в) Полетното записващо устройство за параметрите на полета записва според възможностите си:

(1) параметрите, посочени в таблица А1 от допълнение 1 към OPS 1.725;

(2) за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, които имат типов сертификат, издаден след 30 септември 1969 г. – допълнителните параметри от 6 до 15, посочени в таблица Б от допълнение 1 към OPS 1.725 от настоящия параграф. Следните параметри не е необходимо да бъдат записвани, ако е приемливо за регулаторния орган: параметри 13, 14 и 15б от таблица Б на допълнение 1 към OPS 1.725, когато е изпълнено някое от следните условия:

(i) датчикът не е наличен;

(ii) системата за записване на параметрите на полета няма достатъчен капацитет;

(iii) необходима е промяна на оборудването, което генерира данните; и

(3) когато системата за записване на параметрите на полета има достатъчен капацитет, датчикът не наличен и не е необходима е промяна на оборудването, което генерира данните, следните данни:

(i) за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 1989 г., с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg, но не повече от 27 000 kg, параметри 6 до 15, посочени в таблица Б от допълнение 1 към OPS 1.725; и

(ii) за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 1987 г., с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 27 000 kg, останалите параметри, посочени в таблица Б от допълнение 1 към OPS 1.725.

г) Индивидуалните параметри, които могат да бъдат получени чрез изчисления от другите записани параметри, не е необходимо да бъдат записвани, ако това е приемливо за регулаторния орган.

д) Данните задължително се получават от самолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

е) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и трябва автоматично да спре да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

ж) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

OPS 1.727

Комбинирано записващо устройство

а) Съответствие с изискванията за магнетофоните за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и за полетните записващи устройства за параметрите на полета могат да бъдат постигнати чрез:

(1) едно комбинирано записващо устройство, ако самолетът трябва да бъде оборудван само с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина или само с полетно записващо устройство за параметрите на полета; или

(2) едно комбинирано записващо устройство, ако самолет с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, трябва да бъде оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета; или

(3) две комбинирани записващи устройства, ако самолет с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg трябва да бъде оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета.

б) Комбинирано записващо устройство е магнетофон, който записва:

(1) разговорите в пилотската кабина по време на полет и звуковия фон в пилотската кабина, както се изисква по съответния параграф за магнетофоните за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина; и

(2) всички параметри, изисквани по съответния параграф за полетните записващи устройства за параметрите на полета с посочените в съответните параграфи спецификации.

OPS 1.730

Седалки, предпазни колани, раменни колани и обезопасителни средства за деца

а) Операторът няма да експлоатира самолет, ако той не е оборудван с:

(1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст две години или повече;

(2) предпазен колан с или без диагонален презраменен колан или раменен колан за всяка пътническа седалка, предназначена за всеки пътник на възраст две години или повече;

(3) допълнителен предпазен колан или друго ограничително средство за всяко бебе;

(4) с изключение на случаите, посочени в буква б), предпазен колан с раменни колани за всяка седалка на член на екипажа, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение;

(5) с изключение на случаите, посочени в буква б), предпазен колан с раменни колани за всяка седалка на член на екипажа и за местата на наблюдателите. Това изискване не изключва използването на пътническите места от членовете на кабинния екипаж, когато те са повече от необходимите за полета; и

(6) местата за членовете на кабинния състав, разположени в близост до аварийните изходи на нивото на пътническия салон, с изключение на това, че ако при аварийна евакуация на пътниците те ще бъдат подпомагани от всички членове на кабинния състав, независимо къде са седнали, други местоположения за сядане на кабинния състав са приемливи. Тези местоположения са обърнати напред или назад с отклонение 15° от надлъжната ос на самолета.

б) Всички предпазни колани, включително и раменните, се закопчават в една ключалка, респективно се освобождават от една ключалка.

в) Предпазен колан с диагонален презраменен колан за самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-малка от 5 700 kg, или предпазен колан за самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-малка от 2 730 kg, могат да бъдат разрешени вместо раменен колан, ако не е практически разумно последният да бъде монтиран.

OPS 1.731

Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето

Операторът няма да експлоатира самолет, в който командирът на полета не може да вижда всички пътнически места от пилотската кабина, освен за самолетите, оборудвани със средства за индикация за всички пътници и за членовете на кабинния състав на екипажа, за времето, когато предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

OPS 1.735

Вътрешни врати и завеси

Операторът няма да експлоатира самолет, ако той не е оборудван с:

а) за самолет с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътници, врата между пътническия салон и кабината на екипажа с табела "Само за екипаж" и средство за заключване, което не позволява на пътниците да я отварят без разрешение от член на екипажа в пилотската кабина;

б) средство за отваряне на всяка врата, която отделя пътнически салон от друго помещение, което има аварийни изходи. Това средство трябва да бъде лесно достъпно за използване;

в) ако е необходимо да се преминава през врата или завеса, отделяща пътническия салон от други зони, за да се достигне до авариен изход от всяка пътническа седалка,

съответната врата или завеса трябва да има средство за задържане в отворено положение;

г) табела върху всяка вътрешна врата или в близост до завеса, която е средство за достъп на пътниците до авариен изход, като на табелата е указано, че в процеса на излитане и кацане вътрешната врата или завесата трябва да бъдат в отворено положение;

д) средство за членовете на екипажа за отключване на всяка врата, до която пътниците имат достъп и която може да бъде заключена от тях.

OPS 1.745

Комплекти за оказване на първа помощ

а) Операторът няма да експлоатира самолет, ако той не е оборудван с комплекти за оказване на първа помощ, които са лесно достъпни за използване, в съответствие със следната таблица:

Брой на монтираните пътнически места	Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ
0 до 99	1
100 до 199	2
200 до 299	3
300 и повече	4

б) Операторът осигурява, че комплектите за първа помощ са:

(1) периодично инспектирани, за да се гарантира до възможната степен, , че съдържанието им е в нужното за използване състояние; и

(2) редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите, или когато е необходимо според обстоятелствата.

OPS 1.755

Авариен медицински комплект

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 30 пътнически места, освен ако той не е оборудван с

авариен медицински комплект, ако планираният маршрут на самолета съдържа точка на разстояние повече от 60 минути полетно време (с нормална крейсерска скорост) от летище, на което може да се очаква да бъде осигурена квалифицирана медицинска помощ.

б) Командирът осигурява медикаментите от аварийния медицински комплект да се използват само от квалифицирани медици или лица с подобна квалификация.

в) Условия за съхранение по време на полет

(1) Аварийният медицински комплект трябва да се съхранява на място, предпазващо го от прах и влага, и при условия, гарантиращи ограничен достъп, доколкото е възможно, в пилотската кабина; и

(2) операторът осигурява, че аварийните медицински комплекти:

(i) периодично инспектирани, за да се гарантира до възможната степен, че съдържанието им е в нужното за използване състояние; и

(ii) редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите, или когато е необходимо според обстоятелствата.

OPS 1.760

Кислородно оборудване за първа помощ

а) Операторът няма да експлоатира самолет с херметична кабина на височина, по-голяма от 25 000 ft, когато се изисква наличие на кабинен състав, ако самолетът не е оборудван със запас от неразреден кислород за пътниците, които по физиологични причини може да се нуждаят от кислород при разхерметизация на самолета. Количеството на кислорода се изчислява, като се използва средна скорост на потока от най-малко три литра налягане при стандартна температура (STPD) за минута за човек, осигурявано за целия полет след разхерметизацията на самолета на височина, по-голяма от 8 000 ft за най-малко 2 % от пътниците, но във всеки случай не по-малко от един човек. Необходимо е да има достатъчно количество кислородни апарати, във всеки случай не по-малко от два, и средства, позволяващи на кабинния състав да използва наличния запас от кислород.

б) Количеството на кислорода за първа помощ, необходимо за определен вид експлоатация, се определя на базата на налягането в кабината и продължителността на полета в съответствие с експлоатационните процедури, установени за всеки вид експлоатация и за всеки маршрут.

в) Предвиденото кислородно оборудване има възможност да генерира поток от най-малко четири литра на минута STPD към всеки ползвател на кислород. Могат да бъдат предвидени средства за намаляване на потока до не по-малко от два литра на минута STPD на всяка височина.

OPS 1.770

Допълнителен кислород - самолети с херметична кабина

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.770)

а) Общи сведения

(1) Операторът няма да експлоатира самолет с херметична кабина на височина, по-голяма от 10 000 ft, освен ако не е предвидено допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас, както се изисква по настоящия параграф.

(2) Количеството на необходимия допълнителен кислород се определя на базата на налягането в кабината, продължителността на полета и приемането, че повреда в системата за херметизация на кабината възниква на височина или точка от маршрута, която е най-критична за осигуряването с кислород, както и че след повредата самолетът ще снижи в съответствие с аварийната процедура, описана в ръководството за летателна експлоатация, до височина за полет по маршрута, осигуряваща неговото безопасно продължаване и кацане.

(3) След повреда в системата за херметизация се приема, че налягането в кабината отговаря на височината на полета, освен ако не се докаже пред регулаторния орган, че никакъв възможен отказ в системата за херметизация на кабината няма да доведе до изравняване на налягането в кабината с налягането на височината на полета. При тези обстоятелства най-високото възможно налягане в кабината се използва за база за определяне на необходимия резерв от кислород.

б) Изисквания към кислородното оборудване и резерва от кислород

(1) Членове на полетния екипаж

(i) Всеки член на полетния екипаж в пилотската кабина на самолета се осигурява с допълнителен кислород в съответствие с допълнение 1. Ако всички лица, седящи на местата в пилотската кабина, се осигуряват с кислород от източника за кислород, предназначен за полетния екипаж, за целите на осигуряването с кислород те се считат за членове на полетния екипаж. Лицата, седящи на места в пилотската кабина, които не се осигуряват с кислород от източника за кислород, предназначен за полетния екипаж, за целите на осигуряването с кислород се считат за пътници.

(ii) Членовете на полетния екипаж, които не са включени в буква б), точка 1, подточка (i), трябва да се считат за пътници за целите на осигуряването с кислород.

(iii) Кислородните маски се разполагат на лесно достъпно място за незабавно използване от членовете на полетния екипаж, когато се намират на своето работно място.

(iv) Кислородните маски за използване от членовете на полетния екипаж в самолети с херметична кабина на височина, по-голяма от 25 000 ft, трябва да бъдат от вида маски за бързо поставяне.

(2) Членове на кабинния екипаж, допълнителни членове на кабинния екипаж и пътници

(i) Членовете на кабинния екипаж и пътниците се осигуряват с допълнителен кислород в съответствие с допълнение 1 с изключение на случаите, когато се прилага подточка (v). Членове на кабинния екипаж в допълнение към минимално необходимия брой членове на кабинния екипаж и допълнителни членове на екипажа за целите на осигуряването с кислород се считат за пътници.

(ii) Самолетите, планирани за експлоатация на височина, по-голяма от 25 000 ft, се снабдяват с достатъчно резервни накрайници и маски и/или достатъчно преносими кислородни апарати с маски за използване от всички членове на кабинния екипаж, за които се изисква това. Резервните накрайници и/или преносимите кислородни апарати трябва да бъдат разпределени равномерно в кабината, за да се осигури незабавно наличие на кислород за всеки член от кабинния екипаж, който има нужда, независимо от неговото/нейното местоположение в момента на разхерметизиране на кабината.

(iii) Самолетите, планирани за експлоатация на височина, по-голяма от 25 000 ft, се снабдяват с накрайници за подаване на кислород, свързани с устройствата за кислороден запас, лесно достъпни за всяко лице в самолета, независимо от неговото местоположение. Общият брой на накрайниците за подаване на кислород трябва да надвишава броя на местата най-малко с 10 %. Тези допълнителни накрайници за подаване на кислород трябва да бъдат разпределени равномерно в кабината.

(iv) Самолетите, планирани за експлоатация на височина, по-голяма от 25 000 ft, или самолетите, които при експлоатация на височина, равна или по-малка от 25 000 ft, не могат да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft и за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 9 ноември 1998 г., се снабдяват с автоматично кислородно оборудване, лесно достъпно за всяко лице в самолета, независимо от неговото местоположение. Общият брой на накрайниците за подаване на кислород трябва да надвишава броя на местата най-малко с 10 %. Тези допълнителни накрайници за подаване на кислород трябва да бъдат разпределени равномерно в кабината.

(v) Изискванията за снабдяване с кислород, посочени в допълнение 1, за самолети, които не са сертифицирани за полети на височина над 25 000 ft, могат да бъдат редуцирани за цялото полетно време на височина между 10 000 и 13 000 ft за всички членове на кабинния екипаж и за най-малко 10 % от пътниците, ако във всички точки по маршрута самолетът може да снижи безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.

OPS 1.775

Допълнителен кислород - самолети с нехерметична кабина

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.775)

а) Общи сведения

(1) Операторът няма да експлоатира самолет с нехерметична кабина на височина, по-голяма от 10 000 ft, освен ако не е предвидено допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас.

(2) Количеството на необходимия допълнителен кислород за даден вид експлоатация се определя на базата на височината и продължителността на полета в съответствие с експлоатационните процедури, установени за всеки вид експлоатация, с маршрута, както и с аварийните процедури, описани в ръководството за летателна експлоатация.

(3) Самолетите, планирани за експлоатация на височина, по-голяма от 25 000 ft, се снабдяват с оборудване, което има възможност за съхраняване и подаване на необходимия кислород.

б) Изисквания към резерва от кислород

(1) Членове на полетния екипаж. Всеки член на полетния екипаж в пилотската кабина на самолета се осигурява с допълнителен кислород в съответствие с допълнение 1. Ако всички лица, седящи на местата в пилотската кабина, се осигуряват с кислород от източника за кислород, предназначен за полетния екипаж, за целите на осигуряването с кислород те се считат за членове на полетния екипаж.

(2) Членове на кабинния екипаж, допълнителни членове на кабинния екипаж и пътници. Членовете на кабинния екипаж и пътниците се осигуряват с допълнителен кислород в съответствие с допълнение 1 с изключение на случаите, когато се прилага алинея (v). Членове на кабинния екипаж в допълнение към минимално необходимия брой членове на кабинния екипаж и допълнителни членове на екипажа за целите на осигуряването с кислород се считат за пътници.

OPS 1.780

Оборудване за защита на дишането на екипажа

а) Операторът няма да експлоатира самолет с херметична или нехерметична кабина с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътническите места, освен в случаите, когато:

(1) самолетът има оборудване за защита на очите, носа и устата на всеки член от полетния екипаж в пилотската кабина и за осигуряване на кислород за период, не по-кратък от 15 минути. Резервът за защитното оборудване за дишане (PBE) може да бъде осигурен от оборудването за допълнителен кислород, изисквано по OPS 1.770(б)(1) или по OPS 1.775(б)(1). В допълнение, когато полетният екипаж е повече от едно лице и няма кабинен екипаж, може да се използва преносимо защитно оборудване за дишане

за защита на очите, носа и устата за един член на полетния екипаж и за осигуряване на газ за дишане за период, не по-кратък от 15 минути; и

(2) самолетът има достатъчно бройки преносимо защитно оборудване за дишане за защита на очите, носа и устата на всички членове на кабинния екипаж и за осигуряване на кислород за период, не по-кратък от 15 минути.

б) Защитното оборудване за дишане, предназначено за полетния екипаж, трябва да бъде удобно разположено в пилотската кабина и лесно достъпно за незабавно използване от всеки член на полетния екипаж на работното му/й място.

в) Защитното оборудване за дишане, предназначено за кабинния екипаж, трябва да бъде инсталирано в близост до работното място на всеки член на кабинния състав.

г) Допълнително, лесно достъпно преносимо защитно оборудване за дишане трябва да бъде осигурено и разположено непосредствено до или в близост преносимите пожарогасители, изисквани по OPS 1.790(в) и (г), с изключение на това, че когато пожарогасителят е разположен в товарното отделение, защитното оборудване за дишане трябва да се съхранява извън това отделение, но в близост до входа му.

д) Използването на защитното оборудване за дишане не трябва да пречи на комуникацията, изисквана по OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 и OPS 1.850.

OPS 1.790

Преносими пожарогасители

Операторът няма да експлоатира самолет, който не е снабден с преносими пожарогасители за използване от членовете на екипажа и пътниците и, както е приложимо, в товарното отделение или в кухнята, в съответствие със следните изисквания:

а) типът и количеството на пожарогасителния агент трябва да бъдат подходящи за типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и трябва да гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипаж;

б) трябва да се осигури, че най-малко един преносим пожарогасител, съдържащ пожарогасителния агент Халон 1211 (CBrCIF2) или негов еквивалент, е удобно разположен в пилотската кабина за ползване от полетния екипаж;

в) трябва да се осигури, че най-малко един преносим пожарогасител е разположен във всяка кухня, която не се намира на основното пътническо ниво на самолета, или се намира в близост до нея;

г) най-малко един лесно достъпен преносим пожарогасител трябва да бъде наличен за използване във всяко товарно или багажно отделение класа А или класа В, или багажно

отделение, както и във всяко товарно отделение класа Е, която е достъпна за членовете на екипажа по време на полет; и

д) минимално количество на преносимите пожарогасители, които трябва да бъдат удобно разположени в пътническия салон (пътническите салони):

Максимална одобрена конфигурация на пътническите места	Брой пожарогасители
7 до 30	1
31 до 60	2
61 до 200	3
201 до 300	4
301 до 400	5
401 до 500	6
501 до 600	7
601 и повече	8

Когато се изискват два или повече пожарогасителя, те трябва да бъдат равномерно разпределени в пътническия салон.

е) Най-малко един от необходимите пожарогасители, разположени в пътническия салон на самолета с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от най-малко 31, но не повече от 60 пътническите места, и най-малко два от пожарогасителите, разположени в пътническия салон на самолета с максимална одобрена пътническа конфигурация за 61 и повече пътническите места, трябва да съдържат пожарогасителния агент Халон 1211 (CBrCIF2) или негов еквивалент.

OPS 1.795

Брадва или средство за разсичане

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5700 kg, или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътници, ако не е оборудван поне с една аварийна брадва или средство за разсичане, разположени в пилотската кабина. Ако максималната одобрена пътническа

конфигурация е за повече от 200 пътници, допълнителна аварийна брадва или средство за разсичане задължително се разполага във възможно най-задната кухня или в близост до нея.

б) Аварийните брадви, разположени в пътническия салон, не трябва да бъдат видими за пътниците.

OPS 1.800

Маркиране на зоните за разсичане

Операторът осигурява, че ако определените зони на тялото на самолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани върху самолета, маркировката им трябва да съответства на показаната на фигурата по-долу. Цветовете на маркировките трябва да бъдат червени или жълти и ако е необходимо, окантовани с бяло, за да се отличават от основния цвят на самолета. Ако ъгловите маркировки са раздалечени на повече от 2 метра, трябва да се използват междинни линии с размери 9 см х 3 см, така че между съседни маркировки да няма разстояние, по-голямо от 2 метра.

OPS 1.805

Средства за аварийна евакуация

а) Операторът няма да експлоатира самолет, който има аварийни изходи за пътниците, разположени на височина:

(1) която е по-голяма от 1,83 m (6 ft) над земята, когато самолетът е на земята и колесникът му е в спуснато положение; или

(2) която би се оказала по-голяма от 1,83 m (6 ft) над земята след счупване или отказ за спускане на един или повече колесници и заявление за получаване на типов сертификат за този самолет е подадено на или след 1 април 2000 г.,

освен ако самолетът има оборудване или устройства, налични на всеки изход, когато се прилагат точки 1 и 2, които дават възможност на пътниците и екипажа да достигнат безопасно до земята при аварийна ситуация.

б) Такова оборудване или устройства няма да се предвижда над изходите на крилата, ако определеното място върху тялото на самолета, в което свършва пътят за евакуация, е на височина, по-малка от 1,83 m (6 ft) над земята, когато самолетът е на земята, колесникът му е в спуснато положение и задкрилките са в положение на излитане или кацане в зависимост в коя позиция те са по-високо от земята.

в) В самолетите, за които се изисква да имат отделен авариен изход за полетния екипаж и:

(1) в които най-ниската точка на аварийния изход е на повече от 1,83 m (6 ft) над земята при колесник в спуснато положение; или

(2) за които заявлението за получаване на типов сертификат за този самолет е подадено на или след 1 април 2000 г., и най-ниската точка на аварийния изход би се оказала на височина, по-голяма от 1,83 m (6 ft) над земята след счупване или отказ за спускане на един или повече колесници,

трябва да бъдат снабдени със средства, които подпомагат всички членове на полетния екипаж безопасно да се спуснат на земята в случай на аварийна ситуация.

OPS 1.810

Мегафони

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 60 пътници, превозващ един или повече пътници, ако не е оборудван с преносим мегафон, захранван с батерии, разположен на лесно достъпно за използване от член на екипажа място в случай на аварийна евакуация в съответствие със следната таблица:

(1) за всеки пътнически салон:

Конфигурация на пътническите места	Брой на изискваните мегафони
61 до 99	1
100 и повече	2

(2) За самолети с повече от един пътнически салон във всички случаи, когато конфигурацията на пътническите места е повече от 60 места, се изисква най-малко един мегафон.

OPS 1.815

Аварийно осветление

а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, ако не е оборудван със система за аварийно осветление, имаща независим източник на захранване, която да подпомага евакуацията на самолета. Системата за аварийно осветление трябва да включва:

(1) за самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места:

(i) средства за общо осветление на салоните и всички достъпни места;

(ii) осветление на нивото на пода в зоните на аварийните изходи; и

(iii) осветление на табелите, указващи аварийните изходи и посоката към тях.

(iv) За самолети, за които заявлението за типов сертификат е подадено преди 1 май 1972 г., и при полет през нощта аварийното осветление трябва да включва външно аварийно осветление над аварийните изходи на крилата, както и на изходите, когато се използват средства за подпомагане на снижаването.

(v) За самолети, за които заявлението за типов сертификат е подадено на или след 1 май 1972 г., и при полет през нощта аварийното осветление трябва да включва външно аварийно осветление на всички аварийни изходи за пътници.

(vi) За самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден на или след 1 януари 1958 г., аварийното осветление трябва да включва има маркирани пътеки към аварийните изходи в пътническия салон.

(2) За самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация от 19 пътнически места или по-малко, които са сертифицирани в съответствие със спецификациите за сертифициране в CS-25 или CS-23:

(i) средства за общо осветление на салоните и всички достъпни места;

(ii) осветление на нивото на пода в зоните на аварийните изходи; и

(iii) осветление на табелите, указващи аварийните изходи и посоката към тях.

(3) За самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация от 19 пътнически места или по-малко, които не са сертифицирани в съответствие със спецификациите за сертифициране в CS-25 или CS-23 аварийното осветление трябва да включва средства за общо осветление на салоните и всички достъпни места.

б) Операторът няма да експлоатира през нощта самолет за превоз на пътници с максимална одобрена пътническа конфигурация от 19 пътнически места или по-малко, освен ако не е оборудван с средства за общо осветление на салоните и всички достъпни места за подпомагане на евакуацията на самолета. Системата за осветление може да използва сводово осветление или други средства за осветление, които са монтирани в

самолета и имат възможност да работят след изключване на акумулаторните батерии на самолета.

OPS 1.820

Автоматичен авариен предавател

а) Операторът няма да експлоатира самолет, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2002 г., ако самолетът не е оборудван с автоматичен авариен предавател (ELT), който може да предава на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

б)) Операторът няма да експлоатира самолет, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2002 г., ако самолетът не е оборудван с автоматичен авариен предавател (ELT), който може да предава на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

в) Операторът осигурява всички автоматични аварийни предаватели, които предават на честота 406 MHz, да бъдат кодирани в съответствие с изискванията на приложение 10 на ИКАО и регистрирани в националната агенция, отговорна за първоначално търсене и спасяване, или в друга определена агенция.

OPS 1.825

Спасителни жилетки

а) Самолети. Операторът няма да експлоатира самолет:

(1) при полети над вода на дистанция, по-голяма от 50 морски мили от брега; или

(2) при излитане и кацане на летище, чиято зона на подход е разположена над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата,

ако самолетът не е оборудван със спасителни жилетки, снабдени със сигнална лампа, за всяко лице на борда. Всяка спасителна жилетка трябва да се съхранява на място, където да бъде лесно достъпна за седящия пътник, за когото е предназначена. Спасителните жилетки за бебета могат да бъдат заменени с други одобрени средства за плуване, които са снабдени със сигнална лампа.

б) Хидроплани и амфибии. Операторът няма да експлоатира хидроплан или амфибия във вода, освен ако не е оборудван със спасителни жилетки, снабдени със сигнална лампа, за всяко лице на борда. Всяка спасителна жилетка трябва да се съхранява на място, където да бъде лесно достъпна за седящия пътник, за когото е предназначена. Спасителните жилетки за бебета могат да бъдат заменени с други одобрени средства за плуване, които са снабдени със сигнална лампа.

OPS 1.830

Спасителни плотове и автоматични аварийни предаватели за продължителни полети над водно пространство

а) При полети над водно пространство операторът няма да експлоатира самолет на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на:

(1) по-малката стойност от 120-минутен полет с крейсерска скорост или 400 морски мили за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал критичен двигател (или двигатели) от която и да е точка по планирания маршрут; или

(2) по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 100 морски мили за всички останали самолети, освен в случаите, когато е налично оборудването по алинеи (б) и (в).

б) Достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда. Ако не са налични допълнителни спасителни плотове с достатъчен капацитет, средствата за задържане над повърхността на водата (като места), извън изчисления капацитет на спасителните плотове, трябва да имат възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда на самолета в случай на загуба на един от спасителните плотове с най-голям капацитет. Спасителните плотове са оборудвани с:

(1) аварийно опознавателно осветление; и

(2) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет; и

в) най-малко два автоматични аварийни предавателя, които могат да излъчват на честотите за бедствие, посочени в приложение 10 на ИКАО, том V, глава 2.

OPS 1.835

Животоспасяващо оборудване

Операторът няма да експлоатира самолет при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, освен ако самолетът не е оборудван със следното:

а) пиротехническо сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие в съответствие с изискванията на приложение 2 на ИКАО;

б) най-малко един автоматичен авариен предавател, който може да излъчва на честотите за бедствие, посочени в приложение 10 на ИКАО, том V, глава 2; и

в) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на пътниците на борда.

Като изключение оборудването, посочено в настоящата алинея, не е необходимо да бъде превозвано, когато самолетът:

(1) остава на дистанция от зона, в която търсенето и спасяването не са особено затруднени, и тази дистанция съответства на:

(i) 120 минути полет с крейсерска скорост за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал критичен двигател (или двигатели) от която и да е точка по планирания маршрут; или

(ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети,

или

(2) за самолети, сертифицирани в съответствие със спецификациите за сертифициране в CS-25 или еквивалентни спецификации - разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост от зона, подходяща за извършване на аварийно кацане.

OPS 1.840

Хидроплани и амфибии – смесено оборудване

а) Операторът няма да експлоатира хидроплан или амфибия във вода, освен ако не е оборудван с:

(1) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на въздухоплавателното средство във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

(2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

Допълнение 1 към OPS 1.715

Полетни записващи устройства за параметрите на полета – 1 – Списък на параметрите, които трябва да бъдат записани

Таблица A1

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg

Забележка: Номерът в лявата колона отразява серийните номера, дадени в документ ED55 на EUROCAE.

№	Параметър
1.	Време или броене на времеинтервали
2.	БАРОМЕТРИЧНА ВИСОЧИНА
3.	Приборна въздушна скорост
4.	Курс
5.	Нормално ускорение
6.	Ъгъл на тангаж
7.	Ъгъл на крен
8.	Ръчно извършване на радиопредаване
9.	Двигателна тяга/мощност на всеки двигател и лост за изравняване на тягата/мощността, ако е наличен
10.	Положение на изходящия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
11.	Положение на атакуващия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
12.	Положение на лоста на реверса
13.	Позиция на земните интерцептори и/или на въздушните спирачки
14.	Обща или външна температура на въздуха
15.	Положение на автопилота, автоматичната тяга
16.	Ускорение по надлъжната ос
17.	Ускорение по напречната ос

Таблица А2

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg

Забележка: Номерът в лявата колона отразява серийните номера, дадени в документ ED55 на EUROCAE.

№	Параметър
1.	Време или броене на времеинтервали
2.	Барометрична височина
3.	Приборна въздушна скорост
4.	Курс
5.	Нормално ускорение
6.	Ъгъл на тангаж
7.	Ъгъл на крен
8.	Ръчно извършване на радиопредаване
9.	Двигателна тяга/мощност на всеки двигател и лост за изравняване на тягата/мощността, ако е наличен
10.	Положение на изходящия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
11.	Положение на атакуващия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
12.	Положение на лоста на реверса
13.	Позиция на земните интерцептори и/или на въздушните спирачки
14.	Обща или външна температура на въздуха

15.	Положение на автопилота, автоматичната тяга
16.	Ъгъл на атака (ако е наличен подходящ датчик)
17.	Ускорение по надлъжната ос

Таблица Б

Допълнителни параметри за самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg

Забележка: Номерът в лявата колона отразява серийните номера, дадени в документ ED55 на EUROCAE.

№	Параметър
18.	Основни органи за управление
19.	Позиция на тримера за височина
20.	Височина на радиовисотомера
21.	Вертикално отклонение от лъча (превишение на глисада или MLS)
22.	Хоризонтално отклонение от лъча (курсов излъчвател или азимут на MLS)
23.	Прелитане над радиофар
24.	Предупреждения
25.	Резервирано (препоръчва се избор на честота на навигационния приемник)
26.	Резервирано (препоръчва се разстояние за оборудването за измерване на разстояние - DME)
27.	Положение на колесника
28.	Система за сигнализиране на опасно сближение със земята
29.	Ъгъл на атака
30.	Сигнализация за ниско налягане (хидравлична или пневматична система)
31.	Земна скорост
32.	Позиция на колесника или на лоста за управлението му

Таблица В

Самолети, оборудвани с електронни системи

Забележка: Номерът в лявата колона отразява серийните номера, дадени в документ ED55 на EUROCAE, таблица A1.5.

№	№	Параметър
33.	6	Настройка на избраната барометрична височина (за всяко пилотско работно място)
34.	7	Избрана височина

35.	8	Избрана скорост
36.	9	Избрано число на Mах
37.	10	Избрана вертикална скорост
38.	11	Избран курс
39.	12	Избрана траектория
40.	13	Избрана височина за вземане на решение
41.	14	Формат на EFIS
42.	15	Формат на изобразяване на функциите, двигателите, предупрежденията

Допълнение 1 към OPS 1.720

Полетни записващи устройства за параметрите на полета – 2 - Списък на параметрите, които трябва да бъдат записани

Таблица А

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg

№	Параметър
1.	Време или броене на времеинтервали
2.	Барометрична височина
3.	Приборна въздушна скорост
4.	Курс
5.	Нормално ускорение
6.	Ъгъл на тангаж
7.	Ъгъл на крен
8.	Ръчно извършване на радиопредаване, освен ако не е предвидено алтернативно средство за синхронизиране на записите на FDR и CVR
9.	Режим на мощност на всеки двигател
10.	Положение на изходящия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
11.	Положение на атакуващия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
12.	Положение на лоста на реверса
13.	Позиция на въздушните спирачки
14.	Външна температура на въздуха или тотална температура на въздуха
15а	Положение на автопилота (включен/изключен)
15б	Режими на автопилота, автоматичната тяга и експлоатационни режими и състояние на системата за управление на полета

Таблица Б

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg

№	Параметър
16.	Ускорение по надлъжната ос
17.	Ускорение по напречната ос
18.	Позиция на основните органи за управление и/или команди на пилота (тангаж, крен, отклонение от курса)
19.	Позиция на тримера за височина
20.	Височина на радиовисотомера
21.	Отклонение от глисадата
22.	Отклонение от курсовия предавател на ILS
23.	Прелитане над радиофар
24.	Главно предупреждение
25.	Избраната честота на двата навигационни източника
26.	Дистанция по двата маркера на оборудването за измерване на разстояние
27.	Положение на колесника – статус на WOW от датчиците
28.	Система за сигнализиране на опасно сближение със земята
29.	Ъгъл на атака
30.	Сигнализация за ниско налягане за всяка хидравлична система
31.	Навигационни данни
32.	Позиция на колесника или на лоста за управлението му

Допълнение 1 към OPS 1.725

Полетни записващи устройства за параметрите на полета – 3 - Списък на параметрите, които трябва да бъдат записани

Таблица А

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg

№	Параметър
1.	Време или броене на времеинтервали
2.	Барометрична височина
3.	Приборна въздушна скорост
4.	Курс
5.	Нормално ускорение

Таблица Б

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg

№	Параметър

6.	Ъгъл на тангаж
7.	Ъгъл на крен
8.	Ръчно извършване на радиопредаване, освен ако не е предвидено алтернативно средство за синхронизиране на записите на FDR и CVR
9.	Режим на мощност на всеки двигател
10.	Положение на изходящия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
11.	Положение на атакуващия ръб на задкрилките или на лоста им за управление
12.	Положение на лоста на реверса (само за турбореактивни самолети)
13.	Позиция на земните интерцептори и/или въздушните спирачки
14.	Външна температура на въздуха или тотална температура на въздуха
15а	Положение на автопилота (включен/изключен)
16б	Режими на автопилота, автоматичната тяга и експлоатационни режими и състояние на системата за управление на полета
16.	Ускорение по надлъжната ос
17.	Ускорение по напречната ос
18.	Позиция на основните органи за управление и/или команди на пилота (тангаж, крен, отклонение от курса)
19.	Позиция на тримера за височина
20.	Височина на радиовисотомера
21.	Отклонение от глисадата
22.	Отклонение от курсовия предавател на ILS
23.	Прелитане над радиофар
24.	Главно предупреждение
25.	Избраната честота на двата навигационни източника
26.	Дистанция по двата маркера на оборудването за измерване на разстояние
27.	Положение на колесника – статус на WOW от датчиците
28.	Система за сигнализиране на опасно сближение със земята
29.	Ъгъл на атака
30.	Сигнализация за ниско налягане за всяка хидравлична система
31.	Навигационни данни (широчина, дължина, земна скорост и ъгъл на дрейф)
32.	Позиция на колесника или на лоста за управлението му

Допълнение 1 към OPS 1.770

Кислород – минимални изисквания за допълнителен кислород за самолети с херметична кабина по време и след аварийно снижение

Таблица 1

а)	б)
Резерв за:	Продължителност и налягане в кабината
1. Всички лица на работни места в пилотската кабина	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и цялото полетно време на височини в границите 10 000 - 13 000 ft след първите 30 минути на тези височини, но във всеки случай не

	по-малко от: (i) 30 минути за самолети, сертифицирани за полет на височини до 25 000 ft (забележка 2); (ii) 2 часа за самолети, сертифицирани за полет на височини над 25 000 ft (забележка 3).
2. Всички членове на кабинния екипаж	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft, но не по-малко от 30 минути (забележка 2), и цялото полетно време на височини в границите 10 000 - 13 000 ft след първите 30 минути на тези височини.
3. 100 % от пътниците (забележка 5)	Цялото полетно време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути (забележка 4).
4. 30 % от пътниците (забележка 5)	Цялото полетно време на височини в границите 14 000 - 15 000 ft.
5. 10 % от пътниците (забележка 5)	Цялото полетно време на височини в границите 14 000 - 15 000 ft след първите 30 минути на тези височини.

Забележка 1: При определяне на резерва трябва да се отчитат налягането в пилотската кабина и профила на снижение за съответните маршрути.

Забележка 2: Необходимият минимален резерв е това количество кислород, което е необходимо за снижение с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 10 000 ft в продължение на 10 минути, последвано от 20-минутен полет на височина 10 000 ft.

Забележка 3: Необходимият минимален резерв е това количество кислород, което е необходимо за снижение с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 10 000 ft в продължение на 10 минути, последвано от 110-минутен полет на височина 10 000 ft. Кислородът, изискван по OPS 1.780(a)(1), може да бъде включен при определяне на този резерв.

Забележка 4: Необходимият минимален резерв е това количество кислород, което е необходимо за снижение с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 15 000 ft в продължение на 10 минути.

Забележка 5: За целите на тази таблица „пътници” означава действително превозваните пътници, включително бебетата.

Допълнение 1 към OPS 1.775

Допълнителен кислород за самолети с нехерметична кабина

Таблица 1

а)	б)
Резерв за:	Продължителност и налягане в кабината
1. Всички лица на работни места в пилотската кабина	Цялото полетно време на височина над 10 000 ft.
2. Всички членове на кабинния екипаж	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000 - 13 000 ft.
3. 100 % от пътниците (забележката)	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.
4. 10 % от пътниците (забележката)	Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000 - 13 000 ft.
Забележка: За целите на тази таблица „пътници” означава действително превозваните пътници, включително бебетата на възраст под две години.	

ПОДЧАСТ Л

КОМУНИКАЦИОННО И НАВИГАЦИОННО ОБОРУДВАНЕ

OPS 1.845

Общи положения

а) Операторът осигурява, че полет не се започва, ако комуникационното и навигационното оборудване, което се изисква съгласно тази подчаст, не е:

(1) одобрено и инсталирано в съответствие с приложимите изисквания, включително минималните стандарти за работа и изискванията за експлоатация и летателна годност;

(2) инсталирано по такъв начин, че повреда в някоя отделна част, изпълняваща комуникационна или навигационна функция или и двете, няма да причини повреда в друга част, необходима за осъществяване на комуникация и навигация;

(3) в изправно състояние за извършване на съответната дейност с изключение на случаите, указани в списъка на минималното оборудване (MEL) (вж. OPS 1.030); и

(4) монтирано по такъв начин, че, ако оборудването е предвидено да се използва от един член на летателния екипаж от неговото/нейното работно място по време на полет, то трябва да е достъпно за експлоатация от неговото/нейното работно място. В случаите, когато част от оборудването е предвидена да се използва от повече от един член на летателния екипаж, тя трябва да бъде монтирана, така че оборудването да е достъпно за експлоатация от всяко работно място, от което се изисква да бъде експлоатирано.

б) Стандартите за минималните експлоатационни характеристики на комуникационното и навигационно оборудване са тези, предвидени в Европейските правила за технически стандарти (ETSO), както са изброени в приложимите спецификации към Европейските правила за технически стандарти (CS-TSO), освен ако в нормите за експлоатация и летателна годност не се предвиждат други стандарти за експлоатационните характеристики. Комуникационното и навигационното оборудване, което съответства на стандарти за устройство и експлоатационни характеристики, различни от Европейските правила за технически стандарти (ETSO), към датата на влизане в действие на настоящия OPS, може да остане в експлоатация или да бъде инсталирано, освен ако в тази подчаст не са предвидени допълнителни изисквания. Комуникационно и навигационното оборудване, което вече е одобрено, не е необходимо да съответства на преработените Европейски правила за технически стандарти (ETSO)или преработени стандарти, различни от Европейските правила за технически стандарти (ETSO), освен ако не е предвидено изискване с обратна сила.

OPS 1.850

Радио оборудване

а) Операторът не експлоатира самолет, ако не е оборудван с радио, изискуемо за съответния тип експлоатация.

б) Когато съгласно тази подчаст се изискват две независими (отделни и самостоятелни) радио системи, всяка система трябва да има монтирана независима антена, с изключение на случаите, в които се използват неподвижно закрепени безкабелни антени или друг тип инсталации с антени със същата надеждност, когато се изисква само една антена.

в) Радиокомуникационното оборудване, което се изисква да съответства на буква а), трябва също така да осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

OPS 1.855

Пулт за превключване на аудио каналите

Операторът не експлоатира самолет по правилата за полети по прибори, ако не е оборудван с пулт за превключване на аудио каналите, достъпен за всеки член на летателния екипаж, който го експлоатира.

OPS 1.860

Радио оборудване за извършване на полети по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация

Операторът не експлоатира самолет по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация, ако не е снабден с радиокомуникационното оборудване, необходимо при нормални експлоатационни условия, което да отговаря на следните изисквания:

а) да извършва комуникация със съответните наземни станции;

б) да извършва комуникация със съответните съоръжения на органа за контрол на въздушното движение от всяка точка на контролираното въздушно пространство, в рамките на което са планирани полетите;

в) да приема метеорологична информация.

OPS 1.865

Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация

а) Операторът не експлоатира самолет по правилата за полети по прибори (ППП) или полети по правилата за визуални полети (ПВП) по маршрути, които не позволяват визуална навигация, освен ако самолетът не е снабден с радиокомуникационно и навигационно оборудване и трансподер за вторична радиолокация (SSR транспондер) в съответствие с изискванията за обслужване на въздушното движение в зоната (зоните) на експлоатация.

б) Радио оборудване. Операторът осигурява, че радио оборудването съдържа не по-малко от:

(1) две независими радиокомуникационни системи, необходими при нормални условия за комуникация със съответната наземна станция от всяка точка по маршрута, включително отклоненията; и

(2) оборудване за SSR транспондер, както се изисква за маршрута на планирания полет.

в) Навигационно оборудване. Операторът осигурява, че навигационното оборудване

(1) съдържа не по-малко от:

(i) една система за приемане на сигналите на VOR, една за DME, една ADF система, като не е нужно ADF да се монтира, при условие, че използването на ADF не се изисква в нито една фаза от планирания полет;

(ii) една система за приемане на сигналите на ILS или MLS, когато за навигация при подхода се изисква ILS или MLS;

(iii) една система за приемане на сигнала на маркерен радиофар, когато за навигация при подхода се използва маркерен радиофар;

(iv) една система за зонална навигация, когато зоналната навигация се изисква за маршрута на планирания полет;

(v) допълнителна DME система по всяко трасе или част от него, където навигацията се осъществява само чрез сигнали на DME;

(vi) допълнителна система за получаване сигнала на VOR по всяко трасе или част от него, където навигацията се осъществява само чрез сигнали на VOR;

(vii) система ADF по всяко трасе или част от него, където навигацията се осъществява само чрез сигнали на NDB; или

(2) съответства на вида на изискуемите навигационни характеристики (RNP) за извършване на полети в съответното въздушно пространство.

г) Операторът може да експлоатира самолет, който не е снабден с ADF или с навигационното оборудване, описано в буква в), точка 1, подточка (vi) и/или буква в), точка 1, подточка (vii), при условие, че е снабден с алтернативно оборудване, одобрено от регулаторния орган за маршрута, по който ще се изпълнява полетът. Надеждността и точността на алтернативното оборудване трябва да позволяват безопасна навигация по планирания маршрут.

д) Операторът осигурява, че оборудването за VHF комуникация, приемниците за курсовия предавател на ILS и приемниците на VOR, монтирани на самолетите, които изпълняват полети по ППП, са от вид, който е одобрен като съответстващ на стандартите за експлоатационни характеристики на апаратурата, защитена срещу сигнали с честотна модулация.

OPS 1.866

Транспондер

а) Операторът не експлоатира самолет, ако не е снабден с:

(1) SSR транспондер, указващ барометричната височина;

(2) други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.

OPS 1.870

Допълнително навигационно оборудване за изпълняване на полети в MNPS въздушно пространство

а) Операторът не експлоатира самолет в MNPS въздушно пространство, ако не е снабден с навигационно оборудване в съответствие със спецификациите на минималните навигационни характеристики, предвидени в документ 7030 на ИКАО под формата на допълнителни регионални процедури.

б) Навигационното оборудване, което се изисква съгласно тази алинея, трябва да е видимо и използваемо от всяко пилотско място.

в) За неограничена експлоатация в MNPS въздушно пространство самолетът трябва да е оборудван с две независими системи за далечна навигация (LRNS).

г) За експлоатация в MNPS въздушно пространство по специално определени маршрути самолетът трябва да е снабден с една система за далечна навигация (LRNS), освен ако не е определено друго.

OPS 1.872

Оборудване за експлоатация във въздушно пространство с намалени минимуми за вертикална сепарация (RVSM)

а) Операторът осигурява, че самолетите, експлоатирани във въздушно пространство с намалени минимуми за вертикална сепарация (RVSM), са оборудвани с:

(1) две независими системи за определяне на височината;

(2) система за сигнализиране на височината;

(3) система за автоматичен контрол на височината; и

(4) транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) със система за докладване на височината, която може да бъде свързана с използваната система за определяне на височината за поддържане на височината.

ПОДЧАСТ М

ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ НА САМОЛЕТА

OPS 1.875

Общи положения

а) Операторът не експлоатира самолет, ако той не се поддържа и обслужва технически от организация, подходящо одобрена/приета в съответствие с Част 145, с изключение на това, че предполетните проверки не е необходимо да се извършват от организацията по Част 145.

б) Изискванията за техническо обслужване на самолета, необходими за спазване на изискванията за сертифициране на оператора съгласно OPS 1.180, са тези, описани в Част М.

ПОДЧАСТ Н

ЛЕТАТЕЛЕН ЕКИПАЖ

OPS 1.940

Летателен екипаж

(Вж. Допълнения 1 и 2 към OPS 1.940)

а) Операторът осигурява, че:

(1) летателният състав и броят на членовете на екипажа на определените за екипаж работни места съответства на и не е по-малък от минимума, определен в ръководството за летателна експлоатация на самолета;

(2) летателният състав включва допълнителни членове, когато това се изисква от вида на експлоатацията и не е намален под броя, определен в ръководството за провеждане на полети;

(3) всички членове на летателния екипаж притежават съответните валидни свидетелства, приемливи за регулаторния орган и подходящата квалификация и компетентност, за да изпълняват възложените им задължения;

(4) процедурите са установени, по приемлив за регулаторния орган начин, за да се предотврати съставянето на летателен екипаж от неопитни членове;

(5) един пилот от летателния екипаж, квалифициран като командир в съответствие с правилата за издаване на свидетелства на авиационния персонал, е назначен за командира, който може да възложи изпълнението на полета на друг подходящо квалифициран пилот; и

(6) когато съгласно ръководството за летателна експлоатация се изисква определен оператор на системен панел, летателният състав включва член на екипажа, който притежава свидетелство за правоспособност на борден инженер или е подходящо квалифициран член на летателен екипаж и приемлив за регулаторния орган.

(7) Изискванията на подчаст Н се спазват в случаите, когато се използват услугите на членове на летателния екипаж, които са самостоятелно заети и/или работят като нещатни сътрудници или на непълно работно време. В тази връзка, особено внимание трябва да се обърне на общия брой типове или видове въздухоплавателни средства, които е позволено да експлоатира член на летателния екипаж за целите на търговския въздушен превоз, който не трябва да надвишава изискванията, определени в OPS 1.980 и OPS 1.981, включително когато неговите/нейните услуги се използват от друг оператор. Членове на летателния екипаж, които са командири за съответния оператор, преминават първоначално обучение по управление на ресурсите на екипажа преди да започнат полети в рейсови условия без инструктор, освен ако членът на летателния

екипаж не е завършил предварително първоначален курс по управление на ресурсите на екипажа.

б) Минимални изисквания за летателния екипаж при провеждане на полети по ППП или нощни полети. За провеждане на полети по ППП или нощни полети, операторът осигурява, че:

(1) за всички самолети с турбовитлови двигатели с одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места и за всички самолети с турбо-реактивни двигатели, минималният летателен екипаж е двама пилоти; или

(2) самолетите, различни от посочените в буква б), точка 1, се експлоатират от един пилот, при условие, че се спазват изискванията на допълнение 2 към OPS 1.940. В случай, че изискванията на допълнение 2 не са изпълнени, минималният летателен екипаж е двама пилоти.

OPS 1.943

Първоначално обучение по управление на ресурсите на екипажа

а) Когато член на летателния екипаж не е преминал предварително първоначално обучение по управление ресурсите на екипажа на оператора (или новоназначени служители, или персонал на оператора), тогава операторът осигурява, че членът на летателния екипаж ще премине първоначален курс по управление на ресурсите на екипажа. Новоназначени служители преминават първоначално обучение по управление на ресурсите на екипажа на оператора в рамките на първата година от тяхното назначаване.

б) В случай, че член на летателния екипаж не е преминал предварително обучение по човешки фактор, тогава се завършва теоретичен курс, основан на програмата за характеристики на поведението и възможностите на човека за ATPL (вж. изискванията, приложими за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал) преди или по време на първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа на оператора.

в) Първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа се провежда поне от един инструктор по управление на ресурсите на екипажа, приемлив за регулаторния орган, който може да използва помощта на експерти, за да се обхванат специфични области.

г) Първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа се извършва съгласно подробна учебна програма, включена в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.945

Преподготовка и проверка

(вж. Допълнение 1 към OPS 1.945)

а) Операторът осигурява, че:

(1) член на летателния екипаж ще завърши квалификационен курс за типа самолет, който отговаря на изискванията за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал, когато преминава от един тип самолет на друг тип или от един клас на друг клас самолет, за което се изисква нов квалификационен клас за тип или клас;

(2) член на летателния екипаж преминава курс по преподготовка на оператора преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия;

(i) когато преминава на друг самолет, за който се изисква нов квалификационен клас за тип или клас; или

(ii) когато преминава на работа при друг оператор;

(3) преподготовката се провежда от подходящо квалифицирано лице в съответствие с подробна учебна програма за курса, включена в ръководството за провеждане на полети. Операторът осигурява, че лицата, които включват елементи от обучението за управление на ресурсите на екипажа в преподготовката, са подходящо квалифицирани;

(4) степента на подготовка, необходимата съгласно курса за преподготовка на оператора, се определя, след като се установи предишната подготовка на члена на летателния екипаж, както е записано в неговите/нейните записи от подготовка, описани в OPS 1.985;

(5) минималните стандарти за квалификация и опит, които се изискват от членовете на летателния екипаж преди започване на преподготовка, са определени в ръководството за провеждане на полети;

(6) всеки член на летателния екипаж преминава проверките съгласно изискванията на OPS 1.965(б) и подготовката и проверките съгласно изискванията на OPS 1.965(г), преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия;

(7) след приключване на полети в рейсови условия под контрол на инструктор, се извършва проверка съгласно изискванията на OPS 1.965(в);

(8) след започване на курс по преподготовка на оператора, член на летателния екипаж не може да изпълнява полети на друг тип или клас самолет, докато курсът не бъде завършен или прекъснат; и

(9) в курс по преподготовка се включват елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа.

б) В случай на преминаване на друг тип или клас самолет, проверката съгласно изискванията на OPS 1.965(б) може да се извърши едновременно с квалификационната

проверка за тип или клас при спазване на изискванията, които се прилагат за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал.

в) Квалификационният курс за тип или клас и курсът за преподготовка на оператора, необходими за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал, могат да се обединят.

OPS 1.950

Подготовка за новостите и опознавателна подготовка

а) Операторът осигурява, че член на летателния екипаж преминава:

(1) подготовка за новостите, която изисква допълнителни знания и подготовка на подходящо за самолета средство за обучение:

(i) когато експлоатира друг вариант на самолет от същия тип или друг тип от същия клас, който експлоатира в момента; или

(ii) когато променя оборудването и/или процедурите на типовете или вариантите, които експлоатира в момента;

(2) опознавателна подготовка, която изисква придобиването на допълнителни знания:

(i) когато експлоатира друг самолет от същия тип или вариант; или

(ii) когато променя оборудването и/или процедурите на типовете или вариантите на самолета, които експлоатира в момента.

б) Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети случаите, в които се изисква подготовка за новостите или опознавателна подготовка.

OPS 1.955

Назначаване като командир

а) Операторът осигурява, че за втори пилот, назначен като командир или за пилоти, които постъпват в авиокомпанията като командири:

(1) в ръководството за провеждане на полети е определено минималното ниво на опит, приемливо за регулаторния орган; и

(2) при работа в многочленен екипаж пилотът е преминал съответен курс за подготовка на командири.

б) Курсът за подготовка на командири, който се изисква съгласно алинея (а)(2), трябва да бъде описан в ръководството за провеждане на полети и да включва най-малко следното:

(1) подготовка на оборудване за комплексна летателна подготовка STD (включително подготовка за изпълнение на полети в рейсови условия) и/или летателна подготовка;

(2) квалификационна проверка на командира от страна на оператора;

(3) отговорности на командира;

(4) подготовка в рейсови условия като командир под контрол на инструктор. За пилоти, които вече са квалифицирани за съответния тип самолет, се изискват най-малко 10 сектора.

(5) извършване на проверка в рейсови условия на командира, съгласно OPS 1.965(в) и квалификации за компетентност по маршрути и летища, съгласно OPS 1.975; и

(6) елементи от управление на ресурсите на екипажа.

OPS 1.960

Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот

а) Операторът осигурява, че:

(1) притежател на свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL) не експлоатира самолет като командир, определен в ръководството за летателна експлоатация като еднопилотен, освен ако:

(i) при извършване на пътнически превоз по ПВП извън радиус от 50 nm от летището на излитане, пилотът има минимум общо 500 летателни часа на самолети и притежава валиден квалификационен клас за полети по прибори;

(ii) когато извършва полет на многодвигателен тип самолет по ППП, пилотът има минимум общо 700 летателни часа на самолети, което включва 400 часа като командир на полет (в съответствие с изискванията за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал), от които 100 часа са полети по ППП, включително 40 часа на многодвигателни самолети. Полетното време от 400 часа като командир може да се замени с полетно време като втори пилот, като два часа полетно време като втори пилот се равняват на един час полетно време като командир, при условие, че часовете са направени в рамките на установената система за многопилотен екипаж, описана в ръководството за провеждане на полети;

(2) в допълнение на буква а), точка 1, подточка (ii), когато полетът се извършва по ППП с един пилот, се спазват изискванията на допълнение 2 към OPS 1.940; и

(3) при полети с многопилотен екипаж, в допълнение на буква а), точка 1 и преди назначаване на пилота за командир, се завършва курс за подготовка на командири, в съответствие с изискванията на OPS 1.955(а)(2).

OPS 1.965

Периодично обучение и проверка

(Вж. Допълнения 1 и 2 към OPS 1.965)

а) Общи положения. Операторът осигурява, че:

(1) всеки член на летателния екипаж преминава периодично обучение и проверка и всяка такава подготовка и проверка съответстват на типа или варианта на самолета, който експлоатира членът на летателния екипаж;

(2) програмата за периодично обучение и проверка се установява в ръководството за провеждане на полети и се одобрява от регулаторния орган;

(3) периодичното обучение се извършва от следния персонал:

(i) наземна и опреснителна подготовка – от подходящо квалифициран персонал;

(ii) подготовка на самолет/STD - от инструктор за обучение за квалификационен клас за тип (TRI), инструктор за обучение за квалификационен клас за клас (CRI) или в случаите на обучение на STD – от инструктор за обучение на тренажор (SFI), при условие, че TRI, CRI или SFI отговарят на изискванията на оператора за опит и знания, необходими за обучаване по темите, указани в алинеи (а)(1)(i)(А) и (Б) на допълнение 1 към OPS 1.965;

(iii) подготовка по използване на аварийно-спасително оборудване - от подходящо квалифициран персонал; и

(iv) управление на ресурсите на екипажа:

(А) съчетаване на елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа с всички фази на периодичното обучение - от целия персонал, извършващ периодичното обучение. Операторът осигурява, че целият персонал, провеждащ периодичното обучение, е подходящо квалифициран, за да обедини елементи от управлението на ресурсите на екипажа с обучението;

(Б) модулно обучение по управление на ресурсите на екипажа - поне от един инструктор по управление на ресурсите на екипажа, одобрен от регулаторния орган, който може да бъде подпомаган от експерти с цел да се обхванат специфични области.

(4) Последващите проверки се осъществяват от следния персонал:

(i) квалификационни проверки на оператора - от проверяващ пилот за тип (TRE), проверяващ пилот за клас (CRE), или ако проверката се извършва на STD - от TRE, CRE или провераващ пилот на тренажор (SFE), преминал подготовка по управление на ресурсите на екипажа и оценка на уменията по управление на ресурсите на екипажа;

(ii) проверки в рейсови условия - от подходящо квалифицирани командири, определени от оператора и приемливи за регулаторния орган;

(iii) проверка за работа с аварийно-спасително оборудване - от подходящо квалифициран персонал.

б) Квалификационна проверка на оператора

(1) Операторът осигурява, че:

(i) всеки член на екипажа преминава квалификационни проверки на оператора, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, особени и аварийни процедури;

(ii) проверката се извършва без визуални ориентири, когато се изисква от член на летателния екипаж да изпълнява полет по ППП; и

(iii) всеки член на екипажа преминава квалификационни проверки на оператора като част от цялостното обучение на полетния екипаж.

(2) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е шест календарни месеца в допълнение на останалата част на месеца на издаване. Ако датата на издаване е в рамките на последните три календарни месеца на валидност на предишната квалификационна проверка на оператора, периодът на валидност се продължава от датата на издаване до 6 календарни месеца от датата на изтичане на предишната квалификационна проверка на оператора.

в) Проверка в рейсови условия. Операторът осигурява, че всеки член на летателния екипаж преминава проверка в рейсови условия на самолет, за да демонстрира своята компетентност при извършване на нормалните действия, описани в ръководството за провеждане на полети, в рейсови условия. Периодът на валидност на проверката в рейсови условия е 12 календарни месеца в допълнение на останалата част на месеца на издаване. Ако се издава в рамките на последните три календарни месеца на валидност на предишната проверка в рейсови условия, периодът на валидност се удължава от датата на издаване до 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната проверка в рейсови условия.

г) Подготовка и проверка на работа с аварийно-спасително оборудване. Операторът осигурява, че всеки член на летателния екипаж преминава подготовка и проверка по познаване на разположението и използване на аварийно-спасителното оборудване на борда. Периодът на валидност на проверката за работа с аварийно-спасително оборудване е 12 календарни месеца в допълнение на останалата част на месеца на издаване. Ако се издава в рамките на последните три календарни месеца на валидност от предишната проверка за работа с аварийно-спасително оборудване, периодът на

валидност се удължава от датата на издаване до 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната проверка за работа с аварйино-спасителното оборудване.

д) Управление на ресурсите на екипажа. Операторът осигурява, че:

(1) елементите на управление на ресурсите на екипажа са включени в подходящите фази на периодичното обучение; и

(2) всеки член на екипажа преминава определено модулно обучение по управление на ресурсите на екипажа. Всички основни теми на обучението по управление на ресурсите на екипажа се обхващат за период, не по-дълъг от три години.

е) Наземна и опреснителна подготовка. Операторът осигурява, че всеки член на екипажа преминава наземна и опреснителна подготовка поне веднъж на всеки 12 календарни месеца. Ако подготовката се извършва в рамките на три месеца преди изтичане на периода от 12 календарни месеца, следващата наземна и опреснителна подготовка трябва да се извърши в рамките на 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната наземна и опреснителна подготовка.

ж) Подготовка на самолет/STD. Операторът осигурява, че всеки член на екипажа преминава подготовка на самолет/STD поне веднъж на всеки 12 календарни месеца. Ако подготовката се извършва в рамките на три месеца преди изтичане на периода от 12 календарни месеца, следващата подготовка на самолет/STD трябва да се извърши в рамките на 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната подготовка на самолет/STD.

OPS 1.968

Квалификация на пилот за допускане до работа от двете пилотски места

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.968)

а) Операторът осигурява, че:

(1) пилот, на когото може да бъде възложена експлоатация от всяка пилотска седалка, е преминал съответната подготовка и проверка; и

(2) програмата за подготовка и проверка е описана в ръководството за провеждане на полети и е приемлива за регулаторния орган.

OPS 1.970

Скорошен опит

а) Операторът осигурява, че:

(1) пилот не се допуска да управлява самолет като част от минималния сертифициран екипаж, като пилотиращ или обслужващ пилот, ако той/тя не е изпълнил/а три излитания и три кацания в продължение на последните 90 дни като пилот на самолет или на тренажор за същия тип/клас самолет; и

(2) на пилот, който не притежава валиден квалификационен клас за полети по прибори, не се възлага извършване на нощни полети като командир, ако той/тя не е изпълнил/а поне едно нощно кацане в продължение на последните 90 дни като пилотиращ пилот на самолет или на тренажор за същия тип/клас самолет.

б) Периодът от 90 дни, предвиден съгласно алинеи (а)(1) и (2) може да бъде удължен максимум до 120 дни с полет в рейсови условия под наблюдението на инструктор за обучение за квалификационен клас за тип или проверяващ пилот. За периоди, надвишаващи 120 дни, изискването за скорошен опит се удовлетворява чрез тренировъчен полет или тренажор за съответния тип самолет.

OPS 1.975

Квалификация за компетентност по маршрута и за летищата

а) Операторът осигурява, че преди да бъде назначен да изпълнява полет като командир или като пилот, на когото командирът може да делегира изпълнението на полета, пилотът е запознат в достатъчно висока степен с маршрута, по който се изпълнява полетът, и с летищата (включително резервните), съоръженията и процедурите, които се използват.

б) Периодът на валидност на квалификацията за компетентност по маршрута и за летищата е 12 календарни месеца в допълнение на останалата част от:

(1) месеца на квалификация; или

(2) месеца на последния извършен полет по маршрута или до летището.

в) Квалификацията за компетентност по маршрут и за летище се подновява чрез изпълняване на полет по маршрута или до летището в рамките на периода на валидност, предвиден в алинея (б).

г) Ако се подновява в рамките на последните три календарни месеца от валидността на предишната квалификация за компетентност по маршрут и за летище, периодът на валидност се удължава от датата на подновяване до 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната квалификация за компетентност по маршрут и за летище.

OPS 1.978

Съвременна квалификационна програма

а) Периодите на валидност на изискванията от OPS 1.965 и OPS 1.970 могат да бъдат удължени, в случай, че регулаторният орган е одобрил съвременна квалификационна програма, въведена от оператора.

б) Съвременната квалификационна програма трябва да съдържа подготовка и проверка, които установяват и поддържат квалификационна степен, не по-малка от тази, установена съгласно разпоредбите на OPS 1.945, 1.965 и 1.970.

OPS 1.980

Експлоатация на повече от един тип или вариант на самолет

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.980)

а) Операторът осигурява, че член на летателния екипаж не експлоатира повече от един тип или вариант самолет, ако не притежава необходимата компетентност.

б) При разглеждане на възможността за експлоатация на повече от един тип или вариант, операторът осигурява, че различията и/или сходствата между съответните самолети оправдават такава експлоатация, като отчита:

(1) технологичното ниво;

(2) експлоатационните процедури;

(3) характеристиките на обслужването.

в) Операторът осигурява, че член на екипажа, който експлоатира повече от един тип или вариант, отговаря на всички изисквания, предвидени в подчаст H, за всеки тип или вариант, освен ако регулаторният орган е одобрил използването на кредит(и), във връзка с подготовката, проверката и изискванията за скорошен опит.

г) Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети подходящи процедури и/или експлоатационни ограничения, одобрени от регулаторния орган, за всяка дейност на повече от един тип или вариант, които обхващат:

(1) минималния опит на членовете на летателния екипаж;

(2) минималния опит на един тип или вариант преди започване на подготовка или експлоатация на друг тип или вариант;

(3) процеса, чрез който летателен персонал, квалифициран на един тип или вариант, ще бъде обучен и квалифициран на друг тип или вариант;

(4) всички приложими изисквания за скорошен опит за всеки тип или вариант.

OPS 1.981

Експлоатация на хеликоптер и самолет

а) Когато член на екипажа експлоатира хеликоптери и самолети:

(1) операторът осигурява, че експлоатацията на хеликоптер и самолет е ограничена до един тип от всеки.

(2) операторът посочва в ръководството за провеждане на полети подходящите процедури и/или експлоатационни ограничения, одобрени от регулаторния орган.

OPS 1.985

Записи от подготовката

а) Операторът:

(1) съхранява записи от всички обучения, проверки и квалификации, предвидени съгласно OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 и 1.975, преминати от членовете на летателния екипаж; и

(2) при поискване предоставя всички записи от курсовете за преподготовка и периодично обучение и проверка на съответния член на летателния екипаж.

Допълнение 1 към OPS 1.940

Освобождаване на членове на летателния екипаж от задължения по време на полет

а) Член на екипажа може да бъде освободен от неговите/нейните задължения по управление на самолета от друг подходящо квалифициран член на летателния екипаж.

б) Освобождаване на командира от задължения

(1) Командирът може да делегира управлението на самолета на:

(i) друг квалифициран командир; или

(ii) на пилот, чиято квалификация отговаря на изискванията на алинея (в) по-долу, само при полет над полетно ниво 200.

в) Минимални изисквания за пилот, който поема задълженията на командира:

(1) валидно свидетелство за правоспособност на транспортен пилот;

(2) преподготовка и проверка (включително подготовка за квалификационен клас за тип), както е предвидено съгласно OPS 1.945;

(3) всички последващи подготовки и проверки, съгласно OPS 1.965 и OPS 1.968; и

(4) квалификация за компетентност по маршрута, предвидена съгласно OPS 1.975.

г) Освобождаване на втория пилот от задължения

(1) Задълженията на втория пилот могат да бъдат поети от:

(i) друг подходящо квалифициран пилот; или

(ii) друг втори пилот, който поема задълженията при крейсерски полет, квалифициран съгласно алинея (д).

д) Минимални изисквания за втори пилот, който поема задълженията при крейсерски полет

(1) валидно свидетелство за правоспособност на професионален пилот с квалификация за полети по прибори;

(2) преподготовка и проверка, включително подготовка за квалификациионен клас за тип съгласно OPS 1.945, с изключение на изискването за подготовка за излитане и кацане;

(3) всички последващи подготовки и проверки съгласно OPS 1.965, с изключение на изискването за излитане и кацане; и

(4) да изпълнява задълженията на втори пилот по време на крейсерски полет само на височина, не по-малка от полетно ниво 200;

(5) скорошен опит съгласно OPS 1.970 не се изисква. Въпреки това пилотът преминава подготовка на тренажор и опреснителна подготовка за полетни умения на интервали, който не надхвърлят 90 дни. Тази опреснителна подготовка може да се съчетае с подготовката съгласно OPS 1.965.

е) Освобождаване от задължения на оператора на системен панел. Операторът на системен панел може да бъде освободен от задължения по време на полет от член на екипажа, който притежава свидетелство за правоспособност на борден инженер или от член на екипажа с квалификация, приемлива за регулаторния орган.

Допълнение 2 към OPS 1.940

Еднопилотна експлоатация през нощта или по ППП

а) Самолетите, описани в OPS 1.940(б)(2), могат да бъдат експлоатирани от един пилот при полети по ППП или през нощта, когато са изпълнени следните изисквания:

(1) операторът включва в ръководството за провеждане на полети програмата за преподготовка и периодично обучение на пилота, която включва допълнителните изисквания за еднопилотни полети;

(2) по-специално, процедурите в кабината трябва да включват:

(i) управление на двигателите и аварийни действия;

(ii) използването на контролен лист при нормални, особени и аварийни ситуации;

(iii) комуникации с органите за обслужване на въздушното движение;

(iv) процедури по отлитане и подход;

(v) управление на автопилота; и

(vi) употребата на опростена документация по време на полет;

(3) последващите проверки, които се изискват съгласно OPS 1.965, се извършват при еднопилотни полети за типа или класа самолет при съответните условия на средата;

(4) пилотът трябва да има най-малко 50 летателни часа при полети по ППП на определения тип или клас самолет, от които 10 часа като командир; и

(5) минимално-изискуемият скорошен опит като пилот за експлоатация по ППП или през нощта е пет полета по ППП, включително три подхода по прибори, извършени през последните 90 дни на типа или класа еднопилотен самолет. Това изискване може да бъде заменено с проверка на подхода при полети по ППП за типа или класа самолет.

Допълнение 1 към OPS 1.945

Курс на оператора за преподготовка

а) Курсът на оператора за преподготовка включва:

(1) наземна подготовка и проверка включително системи на самолета, нормални, особени и аварийни процедури;

(2) аварийно-спасителна подготовка и проверка, която трябва да бъде завършена преди започване на подготовката на самолет;

(3) подготовка и проверка на самолет/тренажор; и

(4) изпълнение на полет в рейсови условия под наблюдение и проверка.

б) Курсът за преподготовка се осъществява по реда, описан в буква а).

в) След завършване на курс за преподготовка без летателно време пилотът:

(1) започва да изпълнява полети в рейсови условия под наблюдение в рамките на 15 дни; и

(2) изпълнява първите си четири излитания и кацания под наблюдение на инструктор за обучение за квалификационен клас за тип TRI(A), който заема мястото на пилот.

г) Елементи от управление на ресурсите на екипажа се съчетават с курса за преподготовка и се преподават от подходящо квалифициран персонал.

д) Когато член на екипажа не е преминал курс за преподготвка, операторът осигурява, че в допълнение на буква а), членът на екипажа преминава основно обучение по първа помощ и, ако е целесъобразно, процедури по кацане във водни пространства, като се използва съответната екипировка.

Допълнение 1 към OPS 1.965

Периодично обучение и проверка - пилоти

а) Периодично обучение. Периодичното обучение обхваща:

(1) наземна и опреснителна подготовка

(i) Програмата за наземна и опреснителна подготовка включва:

(А) системи на самолета;

(Б) експлоатационни процедури и изисквания, включително отстраняване на обледеняване и противообледеняване на земята и възпрепятстване на пилота; и

(В) преглед на събития, произшествия и инциденти.

(ii) Знанията по наземна и опреснителна подготовка се проверяват чрез въпросник или друг подходящ метод.

(2) подготовка на самолет/STD

(i) Програмата за подготовка на самолет/STD се определя така, че в предходния период от три години да обхваща всички съществени откази на системите на самолета и съответните процедури.

(ii) Когато се извършват маневри на самолет с неработещ двигател, отказът на двигателя се симулира.

(iii) Подготовката на самолет/STD може да се комбинира с квалификационната проверка на оператора.

(3) подготовка по използване на аварийно-спасително оборудване

(i) Програмата за подготовка по използване на аварийно-спасително оборудване може да се съчетае с проверката за използване на аварийно-спасително оборудване и се извършва на самолет или друго подходящо оборудване за подготовка.

(ii) Всяка година подготовката по използване на аварийно-спасително оборудване трябва да включва следното:

(А) реално обличане на спасителна жилетка, където е уместно;

(Б) реално поставяне на защитни дихателни маски, където е уместно;

(В) реално използване на пожарогасители;

(Г) указание за разположението и използването на цялото аврийно-спасително оборудване на самолета;

(Д) указание за разположението и използването на всички видове изходи; и

(Е) процедури по сигурността.

(iii) На всеки три години програмата за подготовка трябва да включва следното:

(А) реално използване на всички видове изходи;

(Б) демонстиране на метода, използван за експлоатация на евакуационна пързалка, където е уместно;

(В) реално пожарогасене, използвайки оборудване, типично за самолета, в условията на реален или симулиран пожар, с изключение на случаите, в които се използват пожарогасители, съдържащи халон, когато може да се използва друг метод, приемлив за регулаторния орган;

(Г) ефектите от дим в изолирано пространство и реално използване на подходящо оборудване в симулирана обстановка, изпълнена с дим;

(Д) реално използване на пиротехника в действителни или симулирани условия, където е уместно; и

(Е) демонстрация на използването на спасителни салове, където е уместно.

(4) обучение по управление на ресурсите на екипажа

(i) Елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа се съчетават с всички подходящи фази на периодичното обучение; и

(ii) определя се специфична програма за модулно обучение по управление на ресурсите на екипажа така, че всички основни теми от обучението по управление на ресурсите на екипажа да се обхванат в рамките на период от три години, както следва:

(А) човешки грешки и надеждност, верига от грешки, предотвратяване и откриване на грешки;

(Б) политика на компанията по безопасност, експлоатационни практики за безопасност, организационни фактори;

(В) стрес, управление на стреса, умора и бдителност;

(Г) получаване и обработване на информация, представа за ситуацията, управление на работното натоварване;

(Д) вземане на решения;

(Е) комуникация и координация в и извън пилотската кабина;

(Ж) ръководство и работа в екип;

(З) автоматизация и философия на използване на автоматизацията (ако е приложима за типа);

(И) характерни за типа различия;

(К) изучаване на конкретни случаи;

(Л) допълнителни области, които изискват отделно внимание, както е посочено в програмата за предотвратяване на авиационни произшествия и летателна безопасност (вж. OPS 1.037).

б) Последваща проверка. Последващата проверка съдържа:

(1) квалификационни проверки на оператора

(i) Когато е приложимо, проверките на оператора за професионалният включват следните маневри:

(А) прекратено излитане, когато се използва тренажор, в противен случай само симулиране на действията по прекратено излитане;

(Б) излитане с отказ на двигател между скорост V1 и скорост V2 или веднага след като критериите за безопасност позволяват това;

(В) точен подход по прибори до минимумите с един неработещ двигател, в случаите на многодвигателни самолети;

(Г) неточен подход до минимумите;

(Д) неуспешен заход по прибори на минимумите с един неработещ двигател в случаите на многодвигателни самолети; и

(Е) кацане с един неработещ двигател. За еднодвигателни самолети се изисква принудително кацане.

(ii) Когато се извършват маневри с неработещ двигател, отказът на двигател трябва да се симулира.

(iii) В допълнение на проверките, изброени в подточка (i)(А) до (Е), изискванията за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал трябва да се изпълняват на всеки 12 месеца и могат да бъдат съчетани с квалификационната проверка на оператора.

(iv) За пилот, изпълняващ само полети по ППП, проверките, изброени в подточка (i)(В) до (Д), могат да бъдат пропуснати, с изключение на подход и минаване на втори кръг на многодвигателен самолет с един неработещ двигател.

(v) Квалификационните проверки на оператора трябва да се извършват от проверяващ пилот за тип самолет.

(2) проверки по аварийно-спасително оборудване. Точките, по които се извършва проверката са тези, по които е извършена подготовката в съответствие с алинея (а)(3).

(3) проверки в рейсови условия

(i) Проверките в рейсови условия трябва да установяват способността да се извърши задоволително пълен полет в рейсови условия, включително предполетни и следполетни процедури и използване на наличното оборудване, както е предвидено в ръководството за провеждане на полети.

(ii) Трябва да се оценят уменията на летателния екипаж по управление на ресурсите на екипажа в съответствие с методология, приемлива за регулаторния орган и публикувана в ръководството за провеждане на полети. Целта на подобно оценяване е:

(А) да предостави обратна информация на екипажа като цяло и индивидуално и да послужи за установяване на необходимостта от повторна подготовка; и

(Б) да се използва за подобряване на системата за обучение по управление на ресурсите на екипажа.

(iii) Когато пилотите получават задължения като пилотиращи и обслужващи пилоти, те трябва да бъдат проверени и по двете назначения.

(iv) Проверките в рейсови условия трябва да бъдат извършени на самолет.

(v) Проверките в рейсови условия трябва да бъдат извършени от командири, посочени от оператора и приемливи за регулаторния орган. Лицето, извършващо проверката в рейсови условия, както е описано в OPS 1.965(a)(4)(ii), е преминало подготовка по управление на ресурсите на екипажа и оценка на уменията по управление на ресурсите на екипажа и заема мястото на наблюдател, когато то е налично. В случаите на изпълнение на дълги полети, когато се превозва и допълнителен летателен екипаж, лицето може да изпълнява функциите на пилот при крейсерски полет и не заема никое

място на пилот по време на излитане, отлитане, първоначален крейсерски полет, снижаване, подход и кацане. Неговата/нейната оценка на управлението на ресурсите на екипажа се основава само на наблюденията, направени по време на първоначалните указания, указанията в кабината, указания в пилотската кабина и тези фази от полета, когато той/тя заема мястото на наблюдател.

Допълнение 2 към OPS 1.965

Периодично обучение и проверка – оператори на системен панел

а) Периодичното обучение и проверка на оператори на системен панел отговаря на изискванията за пилоти и други допълнителни специфични задължения с изключение на точките, които не са приложими за операторите на системен панел.

б) Периодичното обучение и проверка на операторите на системен панел, когато е възможно, се извършва едновременно с пилот, който преминава периодично обучение и проверка.

в) Проверка в рейсови условия се извършва от командир, посочен от оператора и приемлив за регулаторния орган, или от инструктор за обучение, или проверяващ за квалификационен клас за тип за оператори на системен панел.

Допълнение 1 към OPS 1.968

Квалификация на пилота за експлоатация на самолета от всяко пилотско място

а) Командири, чиито задължения включват експлоатиране на самолета от дясна пилотска седалка и изпълнението на задълженията на втори пилот, или командири, от които се изисква изпълнението на задължения по подготовка или проверка от дясна пилотска седалка, завършват допълнителна подготовка и проверка, както е определено в ръководството за провеждане на полети, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени съгласно OPS 1.965(б). Тази допълнителна подготовка трябва да включва най-малко следното:

(1) отказ на двигател по време на излитане;

(2) подход и минаване на втори кръг с един неработещ двигател;

(3) кацане с един неработещ двигател.

б) Когато маневрите с неработещ двигател се извършват на самолет, отказът на двигател трябва да се симулира.

в) Когато експлоатацията се извършва от дясна пилотска седалка, проверките, които се изискват съгласно OPS за управление от лява пилотска седалка, също трябва да са валидни и текущи.

г) Пилот, който поема задълженията на командира, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в OPS 1.965(б), демонстрира и практически опит за действия и процедури, които обикновено не са сред отговорностите на пилота, който поема задълженията на командира. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни (например поради използването на автопилот), практическият опит може да се извърши на една от двете места.

д) Пилот, различен от командира, който заема лявата пилотска седалка демонстрира практически опит за действия и процедурите едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в OPS1.965(б), които в противен случай биха били отговорности на командира, който действа като пилотиращ пилот. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни (например поради използването на автопилот), практическият опит може да се получи на всяка една от двете места.

Допълнение 1 към OPS 1.980

Експлоатация на повече от един тип или вариант самолет

а) Когато член на летателния екипаж експлоатира повече от един клас, тип или вариант самолет, вписани съгласно изискванията за лицензиране на авиационния персонал, но не в рамките на една заверка в свидетелството, операторът трябва да спазва следното:

(1) член на летателния екипаж не експлоатира повече от:

(i) три типа или варианта самолети с бутални двигатели; или

(ii) три типа или варианта турбовитлови самолети; или

(iii) един тип или вариант турбовитлов самолет и един тип или вариант самолет с бутални двигатели; или

(iv) един тип или вариант турбовитлов самолет и друг самолет от определен клас.

(2) изискванията на OPS 1.965 за всеки експлоатиран тип или вариант, освен ако операторът не е въвел особени процедури и/или експлоатационни ограничения, които са приемливи за регулаторния орган.

б) Когато член на летателния екипаж експлоатира повече от един тип или вариант самолет в рамките на една или повече заверки в свидетелството, както е определено при издаване на свидетелства на авиационния персонал (тип - многопилотен), операторът осигурява, че:

(1) минималното цялостно обучение на полетния екипаж, определено в ръководството за провеждане на полети е едно и също за всеки тип или вариант самолет, който ще се експлоатира;

(2) член на летателния екипаж не експлоатира повече от два типа или варианта самолети, за които се изисква отделна заверка в свидетелството; и

(3) в рамките на всеки период на полетно дежурство се експлоатират само самолети в рамките на една заверка в свидетелството, освен ако операторът не е установил процедури, които да осигуряват достатъчно време за подготовка.

Забележка: За случаите, когато има повече от една заверка в свидетелството, са в сила букви в) и г).

в) Когато член на летателния екипаж експлоатира повече от един тип или вариант самолет, посочени при издаването на свидетелства на авиационния персонал (тип еднопилотен и тип многопилотен), но не в рамките на една заверка в свидетелството, операторът трябва да спазва следното:

(1) буква б), точка 1, буква б), точка 2 и буква б), точка 3 по-горе;

(2) буква г) по-долу.

г) Когато член на летателния екипаж експлоатира повече от един тип или вариант, както е посочено при издаването на свидетелства на авиационния персонал (тип - многопилотен), но не в рамките на една заверка в свидетелството, операторът трябва да спазва следното:

(1) буква б), точка 1, буква б), точка 2 и буква б), точка 3;

(2) преди да упражнят правото на две заверки в свидетелството:

(i) членовете на летателния екипаж трябва да са преминали две последователни квалификационни проверки на оператора и трябва да имат 500 часа на съответната позиция в екипажа при извършване на търговски въздушни превози за същия оператор;

(ii) когато пилот е имал опит с оператор и е упражнявал правата на две заверки в свидетелството и след това е повишен в командир при същия оператор на един от тези типове, минимално изискуемият опит като командир е шест месеца и 300 часа и пилотът трябва да премине две последователни квалификационни проверки на оператора, преди отново да има право да упражнява правата на двете заверки в свидетелството.

(3) Преди да започнат подготовка за експлоатация на друг тип или вариант, членовете на летателния екипаж трябва да имат три месеца и 150 часа полет на основния самолет, включително най-малко една квалификационна проверка на оператора.

(4) След завършване на първоначалната проверка в рейсови условия на нов тип, трябва да се изпълнят 50 летателни часа или 20 сектора само на самолети от новия квалификационен клас за тип.

(5) Изискванията на OPS 1.970 за всеки експлоатиран тип, освен ако не са позволени кредити от регулаторния орган в съответствие с точка 7.

(6) Периодът, в рамките на който се изисква опит на всеки тип в рейсови условия, трябва да бъде указан в ръководството за провеждане на полети.

(7) Когато има възможност за намаляване на подготовката и проверката и изискванията за скорошен опит за различните типове самолети чрез кредити, операторът трябва да покаже на регулаторния орган кои изисквания могат да не се повтарят за всеки тип или вариант поради наличието на прилики.

(i) OPS 1.965(б) изисква две квалификационни проверки на оператора всяка година. Когато се предоставя кредит в съответствие с точка 7 за квалификационните проверки на оператора за редуване на двата типа, всяка квалификационна проверка на оператора подновява квалификационната проверка на оператора за другия тип. При условие, че периодът между квалификационните проверки не надвишава предвидения съгласно приложимата нормативна уредба в областта на издаване на свидетелства на авиационния персонал за всеки тип, се удовлетворяват съответните изисквания за издаване на свидетелства на авиационния персонал. В допълнение, в ръководството за провеждане на полети трябва да се определи съответното и одобрено периодично обучение.

(ii) OPS 1.965 (в) изисква една проверка в рейсови условия всяка година. Когато се предоставя кредит в съответствие с точка 7 за проверки в рейсови условия за редуване на типовете или вариантите, всяка проверка в рейсови условия подновява проверката в рейсови условия за другия тип или вариант.

(iii) Годишната подготовка и проверка за работа с аварийно-спасително оборудване трябва да отговаря на изискванията за всеки тип.

(8) Изискванията на OPS 1.965 за всеки експлоатиран тип или вариант, освен ако регулаторният орган не е предоставил възможност за кредити в съответствие с точка 7.

д) Когато член на летателния екипаж експлоатира комбинации от типове или варианти самолети, съгласно издаването на свидетелства на авиационния персонал (клас - еднопилотен и тип - многопилотен), операторът трябва да покаже, че специфичните процедури и/или експлоатационните ограничения са одобрени в съответствие с OPS 1.980(г).

ПОДЧАСТ О

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

OPS 1.988

Приложимост

Операторът осигурява, че всички членове на кабинния екипаж спазват изискванията на настоящата подчаст и всички други изисквания за безопасност, приложими за кабинния екипаж.

По смисъла на настоящия регламент, "член на кабинния екипаж" означава всеки член на екипажа, различен от член на летателния екипаж, който изпълнява възложените му/й от оператора или командира задължения в кабината на самолета в интерес на безопасността на пътниците.

OPS 1.989

Идентификация

а) Операторът осигурява, че всички членове на кабинния екипаж носят униформата за кабинен екипаж на оператора и пътниците могат ясно да разпознават членовете на кабинния екипаж.

б) Друг персонал, като медицински персонал, служители по сигурността, придружители на деца, ескорт, технически персонал, хора за развлечения, преводачи, които изпълняват задължения в кабината, не носят униформа, която може да ги идентифицира пред пътниците като членове на кабинния екипаж, освен ако не отговарят на изискванията на настоящата подчаст и всички други приложими изисквания от настоящия регламент.

OPS 1.990

Брой и състав на кабинния екипаж

а) Операторът не експлоатира самолет с одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места, когато превозва един или повече пътници, освен ако поне един член на кабинния екипаж не е включен в екипажа за изпълнение на задълженията, определени в ръководството за провеждане на полети в интерес на безопасността на пътниците.

б) При спазване на изискванията на буква а), операторът осигурява, че минималният брой на членовете на кабинния екипаж е по-голямата стойност от:

(1) един член на кабинния екипаж за всеки 50 или кратни на 50 пътнически места, монтирани в един салон на самолета; или

(2) броят на членовете на кабинния екипаж, които активно са участвали в съответната демонстрация за аварийна евакуация, или които се предполага, че са взели участие в съответния разбор, с изключение на това, че ако одобрената пътническа конфигурация е по-малка с поне 50 пътнически места от броя на евакуираните по време на демонстрацията, броят на кабинния екипаж може да бъде намален с един за всеки 50 пътнически места, с които одобрената максимална пътническа конфигурация е по-малка от одобрения максимален капацитет.

в) регулаторният орган може да изиска от оператора при извънредни обстоятелства да включи в кабинния екипаж допълнителни членове.

г) При непредвидени обстоятелства изискуемият минимум членове на кабинния екипаж може да бъде намален при условие, че:

(1) броят на пътниците е намален в съответствие с процедурите, определени в ръководството за провеждане на полети; и

(2) на регулаторния орган се представи доклад след извършване на полета.

д) Операторът осигурява, че, когато използва услугите на членове на кабинния екипаж, които са самостоятелно заети или работят като нещатни сътрудници или почасово, се спазват изискванията на подчаст О. В тази връзка, особено внимание трябва да се обърне на общия брой типове и варианти на въздухоплавателни средства, с които член на кабинния екипаж може да изпълнява полети за целите на търговските въздушни превози, които не трябва да надвишават изискванията на OPS 1.1030, включително когато неговите/нейните услуги се използват от друг оператор.

OPS 1.995

Минимални изисквания

Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж:

а) е на възраст не по-малко от 18 години;

б) е преминал медицинско освидетелстване през определени интервали от време, съгласно изискванията на регулаторния орган, с цел да се провери медицинската годност за изпълнение на неговите/нейните задълженията;

в) е преминал успешно първоначална подготовка в съответствие с OPS 1.1005 и притежава удостоверение за подготовка по безопасност;

г) е завършил подходяща преподготовка и/или подготовка за новостите, които обхващат най-малко предметите, посочени в OPS 1.1010;

д) преминава периодично обучение в съответствие с OPS 1.1015;

е) е компетентен/компетентна да изпълнява своите задължения в съответствие с процедурите, описани в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.1000

Старши членове на кабинния екипаж

а) Операторът определя старши член на кабинния екипаж, когато кабинният състав се състои от повече от един член. Когато кабинният състав се състои от повече от един член, но за дейността се изисква само един член, операторът определя член на кабинния екипаж, който отговаря пред командира.

б) Старшият член на кабинния екипаж отговаря пред командира за провеждането и координирането на нормалните и аварийни процедури, описани в ръководството за провеждане на полети. По време на турбуленция, при липсата на инструкции от страна на летателния екипаж, старшият член на кабинния екипаж има право да прекрати изпълнението на задължения, които не са безопасни, и да уведоми летателния екипаж за нивото на турбуленция и за необходимостта за включване на сигнала за поставяне на предпазните колани. След това кабинният състав обезпечава пътническата кабина и останалите пространства.

в) Когато съгласно OPS 1.990 се изисква наличието на повече от един член на кабинния екипаж, операторът не определя за старши член на кабинния екипаж лице, което няма поне една година опит като действащ член на кабинния екипаж и не е преминало съответния курс, който обхваща минимум следното:

(1) предполетен брифинг:

(i) работа като екипаж

(ii) разпределение на работните места на кабинния екипаж и отговорности;

(iii) обсъждане на полета, включително типа самолет, оборудването, зоната и вида на експлоатация и категориите пътници, като особено внимание се обръща на инвалидите, децата и на лицата на носилки; и

(2) сътрудничество с екипажа:

(i) дисциплина, отговорности и ред на командите;

(ii) значимостта на координацията и комуникацията;

(iii) възпрепятстване на пилота; и

(3) преглед на изискванията на оператора и нормативните изисквания:

(i) предоставяне на информация на пътниците за безопасността, брошури с инструкции за безопасност;

(ii) обезопасяване на кухните на самолета;

(iii) съхранение на багаж в кабината;

(iv) електронно оборудване;

(v) процедури при зареждане с гориво с пътници на борда;

(vi) турбуленция;

(vii) документация; и

(4) човешки фактор и управление на ресурсите на екипажа; и

(5) докладване на произшествия и инциденти; и

(6) ограничения на полетното и дежурното време и изисквания за почивка.

г) Операторът установява процедури за избор на втори подходящо квалифициран член на кабинния екипаж, който да изпълнява функциите на старши член на кабинния екипаж в случай, че определеният старши член на кабинния екипаж не е в състояние да изпълнява задълженията си. Такива процедури трябва да са приемливи за регулаторния орган и да отчитат практическия опит на члена на кабинния екипаж.

д) Обучение по управление на ресурсите на екипажа: Операторът осигурява, че съответните елементи от допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015 таблица 1, колона а) са включени в подготовката и обхванати до степента, която се изисква съгласно колона е), курс за старши член на кабинния екипаж.

OPS 1.1002

Работа като едночленен кабинен екипаж

а) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж, който не притежава предишен подобен опит, преди да започне работа като едночленен кабинен екипаж, преминава следното:

(1) подготовка в допълнение на изискуемата съгласно OPS 1.1005 и OPS 1.1010, която, за да отрази работата като едночленен кабинен екипаж, поставя особено ударение на следното:

(i) отговорност пред командира за изпълнение на процедурите по безопасност и аварийните процедури, определени в ръководството за провеждане на полети;

(ii) значимост на координацията и комуникацията с летателния екипаж, справяне с проблемни и недисциплинирани пътници;

(iii) преглед на изискванията на оператора и нормативните изисквания;

(iv) документация;

(v) докладване на произшествия и инциденти;

(vi) ограничения на полетно и дежурно време;

(2) опознавателни полети поне 20 часа и 15 сектора. Опознавателните полети се изпълняват под наблюдението на член на кабинния екипаж на съответния тип самолет, който притежава подходящия опит.

б) Преди член на кабинния екипаж да бъде назначен да изпълнява полети като едночленен кабинен екипаж, операторът осигурява, че този член на кабинния екипаж е компетентен да извършва своите задължения в съответствие с процедурите, определени в ръководството за провеждане на полети. Подходящите за експлоатация като едночленен кабинен екипаж характеристики се посочват в критериите за избор на кабинен екипаж, назначаване, подготовка и оценка на компетентността.

OPS 1.1005

Първоначално обучение по безопасност

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.1005)

а) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж, преди да започне преподготовка, е завършил успешно първоначално обучение по безопасност, което обхваща най-малко темите, изброени в допълнение 1 към OPS 1.1005.

б) По преценка на регулаторния орган и подлежащи на неговото одобрение, курсовете за обучение се осигуряват от:

(1) оператора

- пряко, или

- непряко от организация за обучение, която действа от името на оператора;

или

(2) от одобрена организация за обучение.

в) Програмата и структурата на първоначалните курсове за обучение съответстват на приложимите изисквания и подлежат на предварително одобрение от регулаторния орган.

г) По преценка на регулаторния орган, той самият, операторът или одобрената организация, която осигурява курса за обучение, издава удостоверение за обучение по

безопасност на член на кабинния екипаж, след като той/тя завърши първоначалното обучение по безопасност и успешно премине проверката съгласно OPS 1.1025.

д) В случаите, в които регулаторният орган разрешава операторът или одобрената организация за обучение да издава удостоверение за обучение по безопасност на член на кабинния екипаж, това удостоверение ясно посочва одобрението на регулаторния орган.

OPS 1.1010

Преподготовка и подготовка за новостите

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.1010)

а) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж е завършил подходяща преподготовка и подготовка за новостите, в съответствие с приложимите правила и най-малко с темите, изброени в допълнение 1 към OPS 1.1010. Курсът за подготовка се определя в ръководството за провеждане на полети. Програмата и структурата на курса за подготовка подлежи на предварително одобрение от регулаторния орган.

(1) Преподготовка: Курсът за преподготовка трябва да бъде завършен преди:

(i) първото назначение от оператора за член на кабинния екипаж; или

(ii) назначение за експлоатация на друг тип самолет; и

(2) подготовка за новостите: Подготовката за новостите трябва да бъде завършена преди експлоатация:

(i) на друг вариант на типа самолет, който се експлоатира понастоящем; или

(ii) на различно оборудване за безопасност, различно разположение на оборудването за безопасност или различни нормални или аварийни процедури на типовете или вариантите самолети, които се експлоатират понастоящем.

б) Операторът определя съдържанието на преподготовката и подготовката за новостите, като отчита предишната подготовка на члена на кабинния екипаж, както е отразена в записите за подготовка на членовете на кабинния екипаж, което се изисква съгласно OPS 1.1035.

в) Без да се нарушават разпоредбите на OPS1.995(в), свързаните елементи от първоначалната подготовка (OPS 1.1005) и преподготовката и подготовката за новостите (OPS 1.1010) могат да бъдат комбинирани.

г) Операторът осигурява, че:

(1) преподготовката се извършва структурирано и по реалистичен начин в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.1010;

(2) подготовката за новостите се извършва структурирано; и

(3) преподготовката и, ако е необходимо, подготовката за новостите включва използване на цялото оборудване по безопасност и всички нормални и аварийни процедури, приложими за съответния тип или вариант самолет и включва подготовка и практически опит на подходящо оборудване за подготовка или на самолет.

д) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж, преди да бъде назначен на длъжност, завършва обучение по управление на ресурсите на екипажа на оператора и специфично за типа самолет управление на ресурсите на екипажа, в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.1010(к). Кабинен екипаж, който вече функционира като член на кабинния екипаж и който предварително не е преминал обучението по управление на ресурсите на екипажа на оператора, завършва това обучение преди следващото периодично обучение и проверка, които се изискват съгласно допълнение 1 към OPS 1.1010(к), включително съответното специфично за типа самолет обучение по управление на ресурсите на екипажа.

OPS 1.1012

Опознаване

Операторът осигурява, че след завършване на преподготовка, всеки член на кабинния екипаж извършва опознаване, преди да започне работа като част от минималния брой членове на кабинния екипаж, който се изисква съгласно OPS 1.990.

OPS 1.1015

Периодично обучение

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.1015)

а) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж преминава периодично обучение, което обхваща функциите на всеки член на кабинния екипаж в нормални и аварийно-спасителни процедури и действия, съответни за типа (типовете) и/или варианта (вариантите) самолети, които се експлоатират в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.1015.

б) Операторът осигурява, че одобрената от регулаторния орган програма за периодично обучение включва теоретично и практическо обучение, заедно с индивидуална практика, както е предвидено съгласно допълнение 1 към OPS 1.1015.

в) Периодът на валидност на периодичното обучение и съответната проверка, които се изискват съгласно OPS 1.1025, е 12 календарни месеца в допълнение на остатъка от месеца на издаване. Ако е издадена в последните три календарни месеца на валидност

на предишната проверка, периодът на валидност се продължава от датата на издаване до 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната проверка.

OPS 1.1020

Опреснителна подготовка

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.1020)

а) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж, който не е изпълнявал полети повече от шест месеца, и чиято предишна проверка, изисквана съгласно OPS 1.1025(б)(3), е все още валидна, преминава опреснителна подготовка, определена в ръководството за провеждане на полети, както е предвидено съгласно допълнение 1 към OPS 1.1020.

б) Операторът осигурява, че когато член на кабинния екипаж е изпълнявал полети, но през последните шест месеца не е изпълнявал полети на тип самолет като член на кабинния екипаж, както се изисква съгласно OPS 1.990(б), преди да изпълни полет на този тип самолет, членът на кабинния екипаж:

(1) преминава опреснителна подготовка за типа; или

(2) изпълнява отново опознавателни полети по два сектора по време на търговски полети на същия тип.

OPS 1.1025

Проверка

а) По преценка на регулаторния орган, самият той, операторът или одобрената организация, която провежда курса за обучение осигурява, че по време или след завършване на подготовката, която се изисква съгласно OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 и 1.1020, всеки член на кабинния екипаж преминава проверка, която обхваща преминатите подготовка и обучение, за да се потвърди неговата/нейната квалификация за изпълнение на задълженията в нормални и аварийни ситуации.

По преценка на регулаторния орган, самият той, операторът или одобрената организация, която провежда курса за обучение, осигурява, че съставът, който извършва проверките е подходящо квалифициран.

б) Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж преминава проверки, както следва:

(1) първоначална подготовка по безопасност. Темите, изброени в допълнение 1 към OPS 1.1005;

(2) преподготовка и подготовка за новостите. Темите, изброени в допълнение 1 към OPS 1.1010;

(3) периодично обучение. Темите, изброени в допълнение 1 към OPS 1.1015, по целесъобразност; и

(4) опреснителна подготовка. Темите, изброени в допълнение 1 към OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Експлоатация на повече от един тип или вариант самолет

а) Операторът осигурява, че член на кабинния екипаж не експлоатира повече от три типа самолет, с изключение на това, че при одобрение от страна на регулаторния орган членът на кабинния екипаж може да експлоатира четири типа, при условие, че поне за два от типовете:

(1) неспецифичните за типа нормални и аварийни процедури са идентични; и

(2) аварийно-спасителното оборудване и специфичните за типа нормални и аварийни процедури са подобни.

б) За целите на буква а), вариантите на тип самолет се считат за различни типове, ако не са подобни във всяко от следните направления:

(1) експлоатация на аварийните изходи;

(2) разположение и тип на преносимото оборудване за безопасност; и

(3) специфичните за типа аварийно-спасителни процедури.

OPS 1.1035

Записи от подготовките

Операторът:

(1) съхранява записи от всички подготовки и проверки, които се изискват съгласно OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 и 1.1025; и

(2) съхранява копие от удостоверението за обучение по безопасност; и

(3) поддържа актуализирани записи от подготовки и обучения и записи от медицинските изследвания и освидетелстване, като при записите за подготовка посочва датите и съдържанието на завършената преподготовка, обучение за новостите и периодично обучение; и

(4) при поискване предоставя записите за всички първоначални и периодични подготовки, преподготовки и проверки на съответния член на кабинния екипаж.

Допълнение 1 към OPS 1.1005

Първоначално обучение по безопасност

Минимумът от теми, който трябва да се обхване от първоначалния курс по безопасност, описан в OPS 1.1005, включва:

а) подготовка за случаи на дим и пожар:

1. набляга се на отговорността на кабинния екипаж да се справя бързо при аварийни ситуации, при които има пожар и дим, и по-специално се набляга на необходимостта за локализиране на източника на пожар;

2. необходимостта за незабавно информиране на летателния екипаж, както и специфичните действия за координация и съдействие при наличието на пожар или дим;

3. необходимостта от периодично проверяване на потенциалните зони за възникване на пожар, включително тоалетните и съответните детектори за дим;

4. класификацията на видовете пожари и подходящите типове гасителни агенти и процедури, които се прилагат при различните ситуации на пожар, техниките за прилагане на пожарогасителните агенти, последствията от неправилното им прилагане и от употребата им в затворено помещение; и

5. общите процедури при аварийни ситуации на земята на летищата;

б) подготовка за оцеляване във вода:

Действителното обличане и употреба на личната спасителна екипировка за водни пространства. Преди изпълнение на първия полет на самолет, снабден със спасителни салове или друго подобно оборудване, трябва да се премине подготовка, както и практически опит във вода за използването на това оборудване;

в) подготовка по оцеляване:

подготовката по оцеляване е съобразена със зоните, над които се експлоатира самолетът (например полярни зони, пустинни зони, джунгли или море);

г) медицински аспекти и първа помощ:

1. обучение по първа помощ и употреба на принадлежностите за първа помощ;

2. първа помощ във връзка с подготовката по оцеляване и необходимата хигиена; и

3. физиологични ефекти от летенето, като се наблегне особено на хипоксията;

д) третиране на пътници:

1. съвети за разпознаване и третиране на пътници, които са под влиянието на алкохол или наркотици или са агресивни;

2. използвани методи за мотивиране на пътниците и контрол на струпванията на хора, необходими за бързата евакуация от самолета;

3. правила, които обхващат безопасното съхраняване на багаж в кабината (включително оборудването за обслужване в кабината), и рискът той да се превърне в опасност за пътниците на борда или да възпрепятства или повреди аварийно-спасителното оборудване или изходите на самолета;

4. значимостта на правилното разпределение на местата на борда на самолета във връзка с масата и центровката на самолета. Особено внимание се обръща на разполагането на инвалиди и на необходимостта от поставяне на подходящи пътници в близост до ненаблюдавани изходи;

5. задълженията, които трябва да се изпълнят при възникване на турбуленция, включително осигуряване на кабината;

6. предпазни мерки, които се взимат при превозването на живи животни в кабината;

7. обучение по превоз на опасни товари, включително разпоредбите на подчаст С;

8. процедури по сигурността, включително разпоредбите на подчаст Т;

е) комуникация:

по време на обучението се набляга на значимостта на ефективната комуникация между кабинния и летателния екипаж, включително техника, общ език и терминология;

ж) дисциплина и отговорности:

1. значимостта на изпълнение на задълженията на кабинния екипаж в съответствие с ръководството за провеждане на полети;

2. продължаваща компетентност и способност за изпълнение на задълженията на член на кабинния екипаж и по-специално по отношение на полетното и дежурно време и изискванията за почивка;

3. запознаване с авиационните нормативни документи, които се отнасят до кабинния екипаж и ролята на гражданските въздухоплавателни власти;

4. основно познаване на авиационната терминология, теорията на полета, разпределението на пътниците, метеорологията и зоните на експлоатация;

5. предполетен брифинг на кабинния екипаж и осигуряване на необходимата информация по безопасност във връзка с техните специфични задължения;

6. значимостта на поддържането на постоянно актуализиране на съответните документи с поправките, осигурени от оператора;

7. значимостта на определянето кога членовете на кабинния екипаж имат правото и отговорността да започнат евакуация или други аварийно-спасителни процедури; и

8. значимостта на задълженията и отговорностите по безопасност и необходимостта за извършване на бързи и ефективни действия при аварийни ситуации;

з) управление на ресурсите на екипажа:

(1) уводен курс по управление на ресурсите на екипажа:

(i) член на кабинния екипаж завършва уводен курс по управление на ресурсите на екипажа, преди да бъде назначен да изпълнява полети като член на кабинния екипаж. Кабинен екипаж, който вече изпълнява полети като членове на кабинния екипаж в търговския въздушен транспорт и който не е завършил предварително уводен курс, завършва уводен курс за обучение по управление на ресурсите на екипажа преди следващото изискуемо периодично обучение и/или проверка;

(ii) елементите на подготовката в допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 таблица 1, колона (а) се изучават до нивото, което се изисква съгласно колона (б), уводен курс по управление на ресурсите на екипажа.

(iii) уводният курс за обучение по управление на ресурсите на екипажа се провежда поне от един инструктор за обучение по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж.

Допълнение 1 към OPS 1.1010

Преподготовка и обучение за новостите

а) Общи положения

Операторът осигурява, че:

1. преподготовката и обучението за новостите се извършват от подходящо квалифициран персонал; и

2. по време на преподготовка и обучението за новостите, подготовката се извършва на място, при сваляне и употреба на оборудването за безопасност и спасителната екипировка на борда на самолета, както и всички нормални и аварийни процедури, характерни за типа, варианта и конфигурацията на самолета, който ще се експлоатира.

б) Подготовка за действия при пожар и дим

Операторът осигурява, че

1. всеки член на кабинния екипаж получава реалистична и практическа подготовка за употребата на противопожарното оборудване, включително защитно облекло, представителни за оборудването на борда на самолета. Подготовката трябва да включва:

(i) гасене на пожар, типичен за вътрешността на самолета, с изключение на случаите, в които се използват пожарогасители с халон, когато може да се използва друг гасителен агент; и

(ii) обличане и използване на защитна дихателна екипировка в затворена, симулирана обстановка, изпълнена с дим.

в) Експлоатация на вратите и изходите

Операторът осигурява, че:

1. всеки член на летателния екипаж действително отваря всички нормални и аварийни изходи за евакуацията на пътниците в самолет или представително оборудване за подготовка; и

2. се демонстрира експлоатацията на всички други изходи, като прозорци на борда.

г) Подготовка по евакуация с евакуационна пързалка

Операторът осигурява, че:

1. всеки член на кабинния екипаж се спуска по евакуационната пързалка от характерната за прага на основния борд на самолета височина;

2. пързалката е поставена на самолет или друго подходящо за подготовката оборудване; и

3. член на кабинния екипаж извършва допълнително спускане, когато се квалифицира за тип самолет, на който височината на прага на основния борд на самолета се различава значително от тази на предишно експлоатиран тип самолет.

д) Евакуационни процедури и други аварийни ситуации

Операторът осигурява, че:

1. подготовката за евакуация включва разпознаване на планирани и непланирани евакуации на земя и във вода. Тази подготовка трябва да включва разпознаване на случаите, в които изходите са неизползваеми или когато екипировката за евакуация не може да се използва; и

2. всеки член на кабинния екипаж е обучен да се справя със следното:

(i) пожар по време на полет, като се наблегне на установяване на източника на пожар;

(ii) условията на силна турбуленция;

(iii) внезапна разхерметизация, включително поставяне на преносимо кислородно оборудване от всеки член на кабинния екипаж; и

(iv) други аварийни ситуации по време на полет.

е) Контрол на струпването на хора

Операторът гарантира, че се осигурява подготовка върху практическите аспекти на контрола на струпването на хора в различните аварийни ситуации за съответния тип самолет.

ж) Възпрепятстване на пилота

Операторът осигурява, че, ако минималният брой членове на полетния състав не е повече от двама, всеки член на кабинния екипаж е подготвен за процедурата при възпрепятстване на член на летателния екипаж и може да работи с механизмите на седалката и раменните колани. Подготовката за работа с кислородната система на полетния състав и използването на контролните листове на летателния екипаж, когато това се изисква от експлоатационни практики за безопасност (SOP) на оператора, се провеждат чрез практическа демонстрация.

з) Оборудване за безопасност

Операторът осигурява, че всеки член на кабинния екипаж получава реалистична подготовка и демонстрация на разположението и използването на оборудването за безопасност, включително следното:

1. евакуационни пързалки и, когато се използват несамоподдържащи се евакуационни пързалки, използването на съответните въжета;

2. спасителни салове и евакуационни пързалки, които се използват като спасителни салове, включително оборудването, което и прикрепено към сала или се пренася на него;

3. спасителни жилетки, спасителни жилетки за деца и детски плавателни съдове;

4. падаща кислородна система;

5. кислород за първа помощ;

6. пожарогасители;

7. брадва или средство за разсичане;

8. аварийни светлини, включително електрически фенери;

9. комуникационно оборудване, включително мегафони;

10. пакети за оцеляване, включително тяхното съдържание;

11. пиротехника (реални или примерни устройства);

12. пакети за първа помощ, тяхното съдържание и медицинско оборудване за спешни случаи; и

13. друго оборудване или системи за безопасност в кабината.

и) Предоставяне информация на пътниците и демонстрация по безопасността

Операторът осигурява, че подготовката включва и подготовка на пътниците за нормални и аварийни ситуации в съответствие с OPS 1.285.

к) Управление на ресурсите на екипажа. Операторът осигурява, че:

(1) всеки член на кабинния екипаж завършва подготовка на оператора по управление на ресурсите на екипажа, която обхваща елементите от допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015 таблица 1, колона а) до нивото, което се изисква съгласно колона (в), преди да започне последващо обучение по управление на ресурсите на екипажа за съответния тип самолет и/или периодично обучение по управление на ресурсите на екипажа;

(2) когато член на кабинния екипаж преминава курс по преподготовка за друг тип самолет, елементите от подготовката в допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015 таблица 1, колона (а) се изучават до нивото, което се изисква съгласно колона (в), специфично за типа самолет обучение по управление на ресурсите на екипажа;

(3) обучението на оператора по управление на ресурсите на екипажа и специфичното за типа самолет управление на ресурсите на екипажа се извършват от поне един инструктор за обучение по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж.

Допълнение 1 към OPS 1.1015

Периодично обучение

а) Операторът осигурява, че периодичното обучение се извършва от подходящо квалифицирани лица.

б) Операторът осигурява, че на всеки 12 календарни месеца програмата за практическа подготовка включва следното:

1. аварийни процедури, включително възпрепятстване на пилота;

2. процедури за евакуация, включително техники за контрол на струпването на хора;

3. симулиране на действия от всеки член на кабинния екипаж за отваряне на нормалните и аварийни изходи за евакуация на пътниците;

4. разположение и използване на аварийно-спасителното оборудване, включително кислородни системи и обличане на спасителни жилетки от всеки член на кабинния екипаж, преносимо кислородно и защитно дихателно оборудване (PBE);

5. първа помощ и съдържание на пакетите за първа помощ;

6. съхранение на багаж в кабината;

7. процедури по сигурността;

8. преглед на произшествия и събития; и

9. управление на ресурсите на екипажа. Операторът осигурява, че обучението по управление на ресурсите на екипажа отговаря на следното:

(i) елементите на обучението в допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 таблица 1, колона (a) се обхващат за период от три години до нивото, изисквано съгласно колона (e), годишно периодично обучение по управление на ресурсите на екипажа;

(ii) дефинирането и прилагането на тази учебна програма се извършва от инструктор по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж; и

(iii) когато се осигурява обучение по управление на ресурсите на екипажа по самостоятелни модули, то се извършва от поне един инструктор по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж.

в) Операторът осигурява, че на интервали, които не превишават три години, периодичното обучение включва също така:

1. работа с и фактическо отваряне на всички нормални и аварийни изходи за евакуация на пътници на въздухоплавателно средство или подходящо устройство за подготовка;

2. демонстрация на работата с всички останали изходи;

3. реална и практическа подготовка за използване на пожарогасително оборудване, включително защитни дрехи, представителни за тези на борда на самолета;

Тази подготовка трябва да включва:

(i) гасене на пожар, типичен за вътрешността на самолета, с изключение на това, че в случаите, в които се използват пожарогасители с халон може да се използва друг гасителен агент; и

(ii) обличане и използване на защитна дихателна екипировка от всеки член на кабинния екипаж в затворено пространство, симулиращо ситуация в условия на дим;

4. използване на пиротехника (реални или представителни устройства); и

5. демонстрация на използването на спасителни салове или евакуационни пързалки, които се използват като спасителни салове, където е възможно.

6. операторът осигурява, че освен ако летателният екипаж не се състои от повече от двама души, всеки член на кабинния екипаж е обучен в процедурите при възпрепятстване на член на летателния екипаж и може да работи с механизмите на седалката и раменните колани. Подготовката по използване на кислородната система и контролните листове на летателния екипаж, когато се изисква съгласно експлоатационните практики за безопасност (SOP) на оператора, се извършва чрез практическа демонстрация.

г) Операторът осигурява, че съответните изисквания от допълнение III, OPS 1 са включени в подготовката на членовете на кабинния екипаж.

Допълнение 1 към OPS 1.1020

Опреснителна подготовка

Операторът осигурява, че опреснителната подготовка се извършва от подходящо квалифициран персонал и за всеки член на кабинния екипаж включва най-малко следното:

(1) аварийно-спасителни процедури, включително възпрепятстване на пилота;

(2) евакуационни процедури, включително техники за контрол на струпването на хора;

(3) работа с и фактическо отваряне на нормалните и аварийни изходи за евакуация на пътниците в самолет или подходящо оборудване за подготовка;

(4) демонстрация на работа с всички други изходи включително прозорците на борда на самолета; и

(5) разположение и работа с аварийно-спасително оборудване, включително кислородни системи и обличане на спасителни жилетки, преносими кислородно оборудване и оборудване за защита на дишането.

Допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Обучение

1. Учебната програма за обучението по управление на ресурсите на екипажа, заедно с методологията и терминологията на управлението на ресурсите на екипажа, се включват в ръководството за провеждане на полети.

2. Таблица 1 посочва кои елементи от управление на ресурсите на екипажа се включват във всяко обучение.

Таблица 1

Обучение по управление на ресурсите на екипажа

Елементи на обучението	Уводен курс по CRM	Обучение по CRM на оператора	CRM за съответния тип самолет	Годишна периодично обучение по CRM	Курс за старши член на кабинния състав
(а)	(б)	(в)	(г)	(д)	(е)
Общи правила					
Човешки фактори в авиацията	Задълбочено	Не се изисква	Не се изисква	Общ преглед	
Общи инструкции за принципите и целите на CRM			Не се изисква		
Възможности и ограничения на човека					
От гледна точка на отделен член на кабинния състав					
Познаване на личността, човешка грешка и надеждност, отношения и поведения, самооценка					
Стрес и управление на стреса					
Умора и наблюдателност	Задълбочено Не се изисква	Не се изисква	Общ преглед	(3-годишен цикъл)	Не се изисква
Самоувереност					
Познаване на ситуацията, придобиване и обработване на информация					
От гледна точка на целия екипаж на самолета					
Предотвратяване и откриване на грешки					
Познаване на ситуацията, придобиване и обработване на информация				Общ преглед	
Управление на работното натоварване				(3-годишен цикъл)	
Ефективна комуникация и координация между всички членове на	Не се изисква	Задълбочено	В съответствие с типа(овете)		Затвърждаване (в съответствие със

екипажа, включително летателния състав, както и неопитни членове на кабинния състав, културни различния					задълженията на старшия член на кабинния състав)
Ръководене, координация, синрегия, вземане на решения, делегиране					
Отговорности на отделния служител и на екипа, вземане на решения и действия					
Разпознаване и управление на човешките фактори у пътниците: управление на струпванията на хора, стрес на пътника, управление на конфликти, медицински фактори					
Характеристики за съответния тип самолет (тесен/широк корпус, с един/много борда), летателен и кабинен състав на екипажа и брой на пътниците		Не се изисква	Задълбочено		
От гледна точка на оператора и организацията					
Практика на компанията за безопасност, SOPs, организационни фактори, фактори във връзка с вида експлоатация					
Ефективна комуникация и координация с друг експлоатационен персонал и наземно обслужване	Не се изисква	Задълбочено	В съответствие с типа(овете)	Общ преглед (3-годишен опит)	
Участие в докладване на инцидент и произшествие, свързани с безопасността в кабината					
Разучаване на конкретни случаи (вж. забележката)		Изисква се		Изисква се	
Забележка: Колона (г), ако не е възможно разучаването на конкретни случаи за съответния тип самолет, се разглеждат случаите,					

съответстващи на мащаба и обхвата на експлоатацията.

ПОДЧАСТ П

РЪКОВОДСТВА, БОРДНИ ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

OPS 1.1040

Общи правила за ръководствата за провеждане на полети

а) Операторът осигурява, че ръководството за провеждане на полети съдържа всички инструкции и цялата информация, необходими на летателния персонал за изпълнение на задълженията.

б) Операторът осигурява, че съдържанието на ръководството за провеждане на полети, включително всички поправки и изменения, не е в разрез с условията, които се съдържат в свидетелството за авиационен оператор (САО), или с приложимите регламенти и е приемливо за регулаторния орган или, когато се налага, е одобрено от него.

в) Освен ако не е одобрено друго от регулаторния орган или не е предвидено друго в националното законодателство, операторът трябва да изготви ръководството за провеждане на полети на английски език. В допълнение операторът може да преведе и да използва това ръководство или части от него на друг език.

г) В случай, че на оператора се наложи да изготви ново ръководството за провеждане на полети или основни части/томове от него, той трябва да спазва буква в).

д) Операторът може да издава ръководството за провеждане на полети в отделни томове.

е) Операторът осигурява, че персоналът, изпълняващ полети, има лесен достъп до копие от всяка част от ръководството за провеждане на полети, която се отнася до неговите задължения. В допълнение, операторът предоставя на членовете на екипажа лични копия на част А и Б, или на части от тях, от ръководството за провеждане на полети за персонално изучаване.

ж) Операторът осигурява, че ръководството за провеждане на полети е поправено и изменено така, че инструкциите и информацията, съдържащи се в него, са актуални. Операторът осигурява, че целият състав, изпълняващ полети, е уведомен за подобни промени, отнасящи се до техните задължения.

з) Всеки, който притежава ръководството за провеждане на полети или съответните части от него, го поддържа осъвременено с поправките или измененията, предоставени от оператора.

и) Операторът предоставя на регулаторния орган планираните поправки и изменения преди датата на влизането им в сила. Когато поправката засяга част от ръководството за провеждане на полети, която трябва да бъде одобрена съгласно OPS, това одобрение се получава преди датата на влизане в сила на поправката. Когато, в интерес на

безопасността, се изискват незабавни поправки и изменения, те могат да бъдат публикувани и приложени веднага при условие, че е подадено заявление за изискваното одобрение.

й) Операторът включва всички поправки и изменения, изисквани от регулаторния орган.

к) Операторът трябва да осигури, че информацията взета от одобрени документи или поправки от подобна одобрена документация, е правилно отразена в ръководството за провеждане на полети и че ръководството за провеждане на полети не съдържа никаква информация, която противоречи на одобрена документация. Това изискване не възпрепятства оператора да използва по-консервативни данни и процедури.

л) Операторът трябва да осигури, че съдържанието на ръководството за провеждане на полети е представено във форма, която позволява използване без затруднения. При оформянето на ръководството за провеждане на полети се спазват принципите, свързани с човешките фактори.

м) регулаторният орган може да разреши на оператора да представи ръководството за провеждане на полети или части от него под различна от напечатана на хартия форма. В такива случаи трябва да се осигури приемливо ниво на достъп, използваемост и надеждност.

н) Използването на съкратена форма на ръководството за провеждане на полети не освобождава оператора от спазване на изискванията на OPS 1.130.

OPS 1.1045

Ръководството за провеждане на полети - структура и съдържание

(Вж. Допълнение 1 към OPS 1.1045)

а) Операторът осигурява, че основната структура на ръководството за провеждане на полети е следната:

- Част А: Общи/основни положения

Тази част обхваща всички несвързани с типа експлоатационни политики, инструкции и процедури, необходими за безопасна експлоатация.

- Част Б: Експлоатация на самолет

Тази част обхваща всички свързани с типа инструкции и процедури, необходими за безопасна експлоатация. Взимат се под внимание различията между типовете, вариантите и индивидуалните самолети, експлоатирани от оператора.

- Част В: Инструкции и информация за трасета и летища

Тази част обхваща всички инструкции и цялата информация, необходими за зоната на експлоатация.

- Част Г: Подготовка

Тази част обхваща всички инструкции за подготовка на персонала, която се изисква за безопасна експлоатация.

б) Операторът осигурява, че съдържанието на ръководството за провеждане на полети е в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.1045 и съответства на областта и вида на експлоатацията.

в) Операторът осигурява, че подробната структура на ръководството за провеждане на полети е приемлива за регулаторния орган.

OPS 1.1050

Ръководство за летателна експлоатация

Операторът съхранява настоящото одобрено ръководство за летателна експлоатация или еквивалентен документ за всеки самолет, който експлоатира.

OPS 1.1055

Полетен борден дневник

а) Операторът съхранява следната информация за всеки полет под формата на полетен борден дневник:

(1) регистрация на самолета;

(2) дата;

(3) име (имена) на члена (членовете) на екипажа;

(4) задължения на члена (членовете) на екипажа;

(5) място на отлитане;

(6) място на пристигане;

(7) време на отлитане (извънблоково време);

(8) време на пристигане (блоково време);

(9) часове на полета;

(10) характер на полета;

(11) произшествия, забележки (ако има); и

(12) подпис на командира.

б) регулаторният орган може на позволи на оператора да не съхранява полетен борден дневник на самолета или части от него, ако съответната информация се намира в друга документация.

в) Операторът осигурява, че всички вписвания са навременни и постоянни.

OPS 1.1060

Експлоатационен полетен план

а) Операторът осигурява, че използваният експлоатационен полетен план и вписванията, направени по време на полет, съдържат следните атрибути:

(1) регистрация на самолета;

(2) тип и вариант на самолета;

(3) дата на полета;

(4) идентификация на полета;

(5) имена на летателния екипаж;

(6) задължения на членовете на летателния екипаж;

(7) място на отлитане;

(8) време на отлитане (фактическо извънблоково време, време на излитане);

(9) място на пристигане (планирано и действително);

(10) време на пристигане (факстическо приземяване и блокове време);

(11) вид на полета (ETOPS, по ППП, празен полет и др.);

(12) трасе и сегменти на трасето с точките за промяна на посоката, разстояния, време и траектория;

(13) планирана крейсерска скорост и време за прелитане между точките за промяна на посоката. Очаквано и допълнително фактическо време;

(14) безопасни височини и минимални нива;

(15) планирани височини и полетни нива;

(16) изчисления за горивото (записи на проверките на гориво по време на полет);

(17) гориво в самолета при запуск на двигателите;

(18) резервно/и летище/а за местоназначение и, когато е приложимо, за излитане и по маршрута, включително информацията, която се изисква в точки 12, 13, 14 и 15;

(19) първоначално одобрение на полетния план от органите за обслужване на въздушното движение и последващи разрешения;

(20) изчисления по време на полет при препланиране; и

(21) съответната метеорологична информация.

б) Информация, готова за използване от друга документация или друг приемлив източник или, която няма връзка с типа експлоатация, може да бъде пропусната в експлоатационния полетен план.

в) Операторът трябва да осигури, че експлоатационният полетен план и неговото използване са описани в ръководството за провеждане на полети.

г) Операторът осигурява, че всички вписвания в експлоатационния полетен план са навременни и постоянни.

OPS 1.1065

Периоди за съхранение на документи

Операторът осигурява, че всички записи и съответната експлоатационна и техническа документация за всеки отделен полет се съхраняват за периодите, предвидени в допълнение 1 към OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Управленското описание за непрекъсната летателна годност на оператора

Операторът съхранява актуално управленското описание за непрекъсната летателна годност, както се изисква в част M, параграф M.A.704.

OPS 1.1071

Технически борден дневник на самолета

Операторът съхранява технически борден дневник на самолета, както е предвидено съгласно OPS 1.915.

Допълнение 1 към OPS 1.1045

Съдържание на ръководството за провеждане на полети

Операторът осигурява, че ръководството за провеждане на полети съдържа следното:

А. **ОБЩИ/ОСНОВНИ ПОЛОЖЕНИЯ**

0 ПРИЛАГАНЕ И КОНТРОЛ НА РЪКОВОДСТВОТО ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ

0.1. Въведение

а) Документ, който осигурява, че ръководството за провеждане на полети отговаря на всички приложими регламенти и на условията на приложимото свидетелство за авиационен оператор.

б) Документ, който осигурява, че ръководството съдържа експлоатационни инструкции, които ще се спазват от съответния персонал.

в) Изброяване и кратко описание на различните части, техните съдържания, приложимост и употреба.

г) Обяснения и дефиниции на термините и изразите, необходими за използване на ръководството.

0.2. Система за преглед и изменения

а) Информация за лицето (лицата), отговорно/и за издаване и вписване на поправките и измененията.

б) Запис на поправките и измененията с дати на вписване и дати на влизане в сила.

в) Документ, който осигурява, че не се допускат вписани на ръка поправки и изменения, с изключение на случаите, в които, в интерес на безопасността, се изисква незабавна поправка или изменение.

г) Описание на системата за обявяване на страниците и датите им на влизане в сила.

д) Списък на действащите страници.

е) Обявяване на промени (в текстовите страници и, доколкото е практично, на графиките и диаграмите).

ж) Временни изменения.

Описание на системата за разпространяване на ръководствата, поправките и измененията.

1. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОТГОВОРНОСТИ

1.1. Организационна структура. Описание на организационната структура, включително обща органиграма на авиокомпанията и органиграма на отдела по летателна експлоатация. Органиграмата трябва да отразява връзката между отдела по летателна експлоатация и останалите отдели на авиокомпанията. По-специално трябва да се покаже субординацията и пътищата за докладване на всички сектори, отдели и др., които се отнасят до безопасността на летателната експлоатация.

1.2. Номинираните на постовете лица. Имената на всяко номинирано лице, отговорно за летателната експлоатация, системата за техническа експлоатация, подготовката на екипажа и наземната експлоатация, съгласно OPS 1.175(и). Трябва да се включи описание на функциите и отговорностите на тези номинирани на постовете лица.

1.3. Отговорности и задължения на управляващите летателната експлоатация лица. Описание на задълженията, отговорностите и правата на управляващите летателната експлоатация лица, които имат връзка с безопасността на летателната експлоатация и спазването на приложимата нормативна база.

1.4. Права, задължения и отговорности на командира. Документ, определящ правата, задълженията и отговорностите на командира.

1.5. Задължения и отговорности на членовете на екипажа, различни от командира.

2 ЕКСПЛОАТАЦИОНЕН КОНТРОЛ И НАДЗОР

2.1. Надзор на експлоатацията от страна на оператора. Описание на системата за надзор на експлоатацията от страна на оператора (вж. OPS 1.175 (ж)). Трябва да се посочи начинът за наблюдение на безопасността на летателната експлоатация и квалификацията на персонала. По-специално трябва да се опишат процедурите свързани с:

а) валидност на лицензирането и квалификацията;

б) компетенции на експлоатационния персонал; и

в) контрол, анализ и съхранение на записи, полетни документи, допълнителна информация и данни.

2.2. Система за разпространяване на допълнителни експлоатационни инструкции и информация. Описание на всяка система за разпространяване на информация, която може да има експлоатационен характер, но е в допълнение на тази, предоставена в ръководството за провеждане на полети. Трябва да се включи приложимостта на тази информация и отговорностите за нейното разпространяване.

2.3. Предотвратяване на произшествия и програма за летателна безопасност. Описание на основните аспекти от програмата за летателна безопасност.

2.4. Експлоатационен контрол. Описание на процедурите и отговорностите, необходими за упражняване на експлоатационен контрол по отношение на летателната безопасност.

2.5. Правомощия на регулаторния орган. Описание на правомощията на регулаторния орган и насоки за персонала с цел улесняване проверките от страна на регулаторния орган.

3. СИСТЕМА ЗА КАЧЕСТВО

Описание на възприетата система за качество, която включва най-малко:

а) политика за качество;

б) описание на организацията на системата за качество; и

в) разпределение на задълженията и отговорностите.

4. СЪСТАВ НА ЕКИПАЖА

4.1. Състав на екипажа. Обяснение на метода за определяне състава на екипажа, като се взема под внимание следното:

а) типът самолет, който се експлоатира;

б) зоната и видът на експлоатация;

в) фазата на полета;

г) изискване за минимален екипаж и планирано полетно дежурно време;

д) опит (общ и на типа), скорошен опит и квалификация на членовете на екипажа;

е) назначение на командира и, ако се налага, поради продължителността на полета, процедурите за освобождаване на командира или други членове на летателния екипаж от задължения (вж. Допълнение 1 към OPS 1.940); и

ж) определяне на старши член на кабинния екипаж и, ако се налага, поради продължителността на полета, процедурите за освобождаване на старшия член на кабинния екипаж или друг член на кабинния екипаж от задължения.

4.2. Назначение на командира. Правилата, които се прилагат за назначение на командира.

4.3. Възпрепятстване на летателния екипаж. Инструкции за последователността на командите в случай на възпрепятстване на летателния екипаж.

4.4. Експлоатация на повече от един тип. Документ, който указва кои самолети се считат за един тип за целите на:

а) планиране на летателния екипаж; и

б) планиране на кабинния екипаж.

5. ИЗИСКВАНИЯ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ

5.1. Описание на изискваното свидетелство, квалификационен/квалификационни клас/класове, квалификации/компетентност (например за трасета и летища), опит, подготовка, проверка и скорошен опит на експлоатационния персонал за изпълнение на техните задължения. Трябва да се вземат под внимание типът самолет, видът на експлоатацията и съставът на екипажа.

5.2. Летателен екипаж

а) Командир

б) Пилот, поемащ задълженията на командира

в) Втори пилот

г) Пилот под наблюдение

д) Оператор на системен панел

е) Експлоатация на повече от един тип или вариант.

5.3. Кабинен екипаж

а) Старши член на кабинния екипаж

б) Член на кабинния екипаж

(i) Изискуем член на кабинния екипаж

(ii) Допълнителен член на кабинния екипаж и член на кабинния екипаж по време на опознавателни полети

в) Експлоатация на повече от един тип или вариант.

5.4. Персонал за подготовка, проверка и наблюдение

а) За летателния екипаж

б) За кабинния екипаж

5.5. Друг експлоатационен персонал

6 ПРЕДПАЗНИ МЕРКИ ЗА ЕКИПАЖА

6.1. Предпазни мерки за екипажа. Съответните правила и насоки за членовете на екипажа, които се отнасят до здравето, включително:

а) алкохол и спиртни напитки;

б) упояващи средства;

в) наркотици;

г) приспивателни таблетки;

д) фармацевтични смеси;

е) имунизации;

ж) дълбочинен подводен престой/гмуркане;

з) даряване на кръв;

и) предпазни мерки относно храната преди и по време на полет;

к) сън и почивка; и

л) хирургични операции.

7. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТНОТО ВРЕМЕ

7.1. Ограничения на полетното и дежурно време и изисквания към времето за почивка. Схемата, разработена от оператора в съответствие с приложимите изисквания.

7.2. Надвишаване на ограниченията на полетно и дежурно време и/или намаляване на времето за почивка. Условията, при които полетно и дежурно време могат да бъдат увеличени или времето за почивка може да бъде намалено, и процедурите, които се използват за докладване на тези изменения.

8. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ

8.1. Инструкции при подготовка за полет. Съгласно експлоатацията:

8.1.1. Минимални полетни височини. Описание на метода на определяне и прилагане на минималните височини включително:

а) процедура за установяване на минималните височини/полетни нива за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети; и

б) процедура за установяване на минималните височини/полетни нива за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори.

8.1.2. Критерии и отговорности за предоставяне на правото за използване на летища, като се вземат под внимание приложимите изисквания от подчасти Г, Д, Е, Ж, З, И и Й.

8.1.3. Методи за установяване на експлоатационните минимуми на летище. Методът за установяване на експлоатационните минимуми на летище за полети по ПВП в съответствие с OPS 1 подчаст Е. Трябва да се направи справка за процедурите за определяне на видимостта и/или далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) и за приложимостта на действителната видимост, определена от пилотите, докладваната видимост и докладваната далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR).

8.1.4. Експлоатационни минимуми по маршрута за полети по ПВП или части от полет, изпълнявани по ПВП и в случаите на самолети с един двигател, инструкции за избор на маршрут с оглед наличието на площи, позволяващи безопасно принудително приземяване.

8.1.5. Представяне и прилагане на експлоатационните минимуми на летищата и по маршрута.

8.1.6. Интерпретация на методологична информация. Обяснителен материал за разчитане на метеорологични прогнози и метеорологични доклади във връзка със зоната на експлоатация, включително интерпретация на условни изрази.

8.1.7. Определяне количествата на гориво, масло и вода/метанол в самолета. Методите, по които количествата на гориво, масло и вода/метанол в самолета се изчисляват и наблюдават по време на полет. Този раздел трябва да включва също така инструкции за измерване и разпределяне на течностите на борда на самолета. Подобни инструкции трябва да вземат под внимание всички обстоятелства, които е възможно да възникнат по време на полета, включително възможността за препланиране по време на полет и отказ на един или повече от двигателите на самолета. Системата за поддържане на запасите за гориво и масло също трябва да бъде описана.

8.1.8. Маса и центровка. Основните принципи на масата и центровката, включително:

а) дефиниции;

б) методи, процедури и отговорности за подготвяне и получаване на изчисленията за масата и центровката;

в) политиката за използване или на стандартните и/или действителни маси;

г) методите за определяне на приложимата маса на пътници, багаж и товар;

д) приложимите маси на пътници и багаж за различните видове експлоатация и типове самолети;

е) общи инструкции и информация, необходима за проверка на различните видове документация, която се използва за маса и центровка;

ж) процедури за промени в последния момент;

з) специфично тегло на гориво, масло и вода/метанол; и

и) политика/процедури за разпределяне на местата.

8.1.9. ОВД полетен план. Процедури и отговорности за подготвяне и предаване на ОВД полетен план. Факторите, които се вземат под внимание, включват средствата за предаване на отделни и повтарящи се полетни планове.

8.1.10. Експлоатационен полетен план. Процедури и отговорности за подготвяне и приемане на експлоатационен полетен план. Използването на експлоатационен полетен план трябва да бъде описано, включително образци на форматите на експлоатационните планове, които се използват.

8.1.11. Технически борден дневник на самолета. Отговорностите и използването на технически борден дневник на самолета трябва да бъдат описани, включително образец на използвания формат.

8.1.12. Списък на документите, формите и допълнителна информация, налични на борда на самолета.

8.2. Инструкции за наземно обслужване

8.2.1. Процедури по зареждане с гориво. Описание на процедурите по зареждане с гориво, включително:

а) предпазни мерки за безопасността по време на зареждане и източване включително, когато допълнителното задвижващо устройство (APU) или турбинния двигател работи и спирачките на витлата са включени;

б) зареждане и източване, когато пътниците се качват на борда, намират се на борда или слизат от борда; и

в) предпазни мерки, които се взимат за избягване смесването на горива.

8.2.2. Процедури по обслужване на самолет, пътници и товари, свързани с безопасността. Описание на процедурите по обслужване, които се използват при разпределяне на местата, качване и слизане на пътници от борда и когато самолетът се товари и разтоварва. Допълнително трябва да се впишат и процедури, които имат за цел постигане на безопасност, докато самолетът е на рампата. Процедурите по обслужване трябва да включват:

а) деца/бебета, болни пътници и пътници с намалена подвижност;

б) превоз на неприемливи пътници, депортирани лица и задържани лица;

в) допустими размер и тегло на ръчния багаж;

г) товарене и обезопасяване на товара в самолета;

д) специални товари и класификация на товарните отделения;

е) разположение на наземното оборудване;

ж) експлоатиране на вратите на самолета;

з) безопасност на рампата, включително предотвратяване на пожар, зони на засмукване и въздушна струя;

и) процедури при запуск на двигателите, потегляне от рампата и пристигане, включително бутане и буксиране;

к) обслужване на самолети; и

л) документи и форми за обслужване на самолета;

м) заемане на място в самолета от повече от един пътник.

8.2.3. Процедури за отказ на достъп до борда на самолет. Процедури, които осигуряват, че на лица, които изглеждат под влиянието на алкохол или, които с държанието си или чрез физически признаци демонстрират, че са под влиянието на упойващи вещества, с изключение на пациенти под съответните медицински грижи, се отказва достъп до борда на самолета. Това не се прилага за пациенти под съответните медицински грижи.

8.2.4. Противообледеняване и отстраняване на обледеняване на земята. Описание на политиката и процедурите за противообледеняване и отстраняване на обледеняване на самолети на земята. Те включват описание на типовете и въздействието на обледеняване и друго замърсяване на самолетите, когато са неподвижни, по време на рулиране и по време на излитане. В допълнение трябва да се осигури описание на видовете течност, включително:

а) патентовано или търговско наименование;

б) характеристики;

в) въздействие върху експлоатацията на самолета;

г) времена за предаване; и

д) предпазни мерки по време на използване.

8.3. Полетни процедури

8.3.1. Политика за полети по ППП/ПВП. Описание на политиката за разрешение за изпълнение на полети по ПВП или за изискване полетите да бъдат изпълнявани по ППП, или за преминаване от едните правила към другите.

8.3.2. Навигационни процедури. Описание на всички навигационни процедури, които се отнасят за вида (видовете) и зоната (зоните) на експлоатация. Трябва да се вземе под внимание следното:

(а) стандартни навигационни процедури, включително политика за извършване на независими кръстосани проверки на записите от клавиатурата, когато те оказват влияние върху траекторията на полета, която следва самолетът;

(б) навигация в MNPS и POLAR и навигация в други определени зони;

(в) зоналната навигация (RNAV);

(г) препланиране по време на полет;

(д) процедури в случай на срив в системата; и

(е) намалените минимуми за вертикална сепарация (RVSM).

8.3.3. Процедури за настройване на висотомера, включително, при подходящи условия, използване на

- метрично измерване на височина и таблици за превръщане,

и

- процедури за настройване по QFE .

8.3.4. Процедури за системата за предупреждение относно височината

8.3.5. Система за предупреждение за опасно сближение със земята/система за предупреждение за избягване на сблъсъци със земята. Процедури и инструкции, които се изискват за избягване на сблъсък със земята, включително ограничения на високата скорост на снижаване в близост до земята (съответните изисквания за подготовка са обхванати в точка D.2.1).

8.3.6. Политика и процедури за използване на системите TCAS/ACAS

8.3.7. Политика и процедури за управление на горивото по време на полет

8.3.8. Неблагоприятни и потенциално опасни атмосферни условия. Процедури за експлоатация в неблагоприятни или потенциално опасни атмосферни условия и/или за избягването им, включително:

(а) гръмотевични бури;

(б) условия за обледеняване;

(в) турбуленция;

(г) напречен вятър;

(д) реактивен поток;

(е) облаци от вулканичен прах;

(ж) силен валеж;

(з) пясъчни бури;

(и) планински терени; и

(к) значителни температурни инверсии.

8.3.9. Въздушна струя след излитащ самолет. Критерии за сепариране при въздушна струя след излитащ самолет, като се вземат предвид типовете самолети, характеристиките на вятъра и местоположението на пистата за излитане и кацане.

8.3.10. Членове на екипажа на техните позиции. Изискванията към членовете на екипажа да заемат предвидените за тях позиции или места по време на различните фази от полета или когато се счита за необходимо в интерес на безопасността. Включват се също така процедури за регулирани почивки на борда на самолета.

8.3.11. Използване на предпазни колани за екипажа и пътниците. Изискванията за членове на екипажа и пътниците да използват предпазни колани и/или раменни колани по време на различните фази на полета или когато се счита за необходимо в интерес на безопасността.

8.3.12. Допускане до пилотската кабина. Условията за допускане на лица, различни от летателния екипаж, до пилотската кабина. Трябва също така да се включи политиката за допускане на инспектори от регулаторния орган.

8.3.13. Използване на свободни места на екипажа. Условията и процедурите за използване на свободните места на екипажа.

8.3.14. Възпрепятстване на членове на екипажа. Процедурите, които се следват в случай на възпрепятстване на членове на екипажа по време на полет. Трябва да се включат примери за видовете възпрепятстване и начините за разпознаването им.

8.3.15. Изисквания за безопасността на кабината. Процедурите обхващат:

(а) подготвяне на кабината за полет, изисквания по време на полет и подготовка за кацане, включително процедури за осигуряване на кабината и кухните на самолета;

(б) процедури, които осигуряват, че в случай на аварийна евакуация, пътниците заемат тези места, от които могат да оказват помощ и да не възпрепятстват евакуацията на самолета;

(в) процедури, които се следват по време на качване и слизане на пътници от борда на самолета; и

(г) процедури на зареждане/източване на гориво, когато пътниците са на борда или се качват или слизат от него.

(д) пушене на борда.

8.3.16. Процедури за предоставяне на информация на пътниците. Съдържанието, начините и времето за предоставяне на информация на пътниците в съответствие с OPS 1.285.

8.3.17. Процедури за експлоатация на самолети, когато се пренася оборудване за установяване нивата на слънчева и космическа радиация. Процедури за използване на оборудване за установяване на слънчева и космическа радиация и за запис на отчетените стойности, включително и действията, които се предприемат в случай, че границите, определени в ръководството за провеждане на полети, са превишени. В допълнение, процедурите, включително процедурите по ОВД, които се следват в случай, че се вземе решение за снижаване или премаршрутиране.

8.3.18. Политика за използване на автопилот и автоматична тяга

8.4. Експлоатация при всякакви метеорологични условия. Описание на експлоатационните процедури, свързани с експлоатацията при всякакви метеорологични условия (вж. също така OPS подчасти D и E).

8.5. ETOPS. Описание на експлоатационните процедури при ETOPS.

8.6. Използване на списък (списъци) за минимално оборудване и отклонение от конфигурацията.

8.7. Нетърговски полети. Процедури и ограничения за:

(а) полети за обучение;

(б) изпитни полети;

(в) полети за доставка;

(г) празни полети;

(д) демонстративни полети; и

(е) полети за позициониране, включително лицата, които могат да бъдат превозвани на такива полети.

8.8. Извиквания за кислород

8.8.1. Изискванията за кислород, определени за:

(а) летателен екипаж;

(б) кабинен екипаж; и

(в) пътници.

9. ОПАСНИ ТОВАРИ И ОРЪЖИЯ

9.1. Информация, инструкции и общо ръководство за превоз на опасни товари включително:

(а) политика на оператора за превоз на опасни товари;

(б) ръководство за изискванията за приемане, етикетиране, обслужване, разпределяне и разделяне на опасните товари;

(в) процедури в случай на аварийни ситуации с опасни товари;

(г) задължения на съответния персонал, съгласно OPS 1.1215; и

(д) инструкции за превоз на служителите на оператора.

9.2. Условията, при които може да се превозват оръжия, военни муниции и спортни оръжия.

10. СИГУРНОСТ

10.1. Инструкции по сигурността и неконфиденциално ръководство, което трябва да включва правомощията и отговорностите на експлоатационния персонал. Трябва също така да се включат политики и процедури за действия и докладване на случаи на нарушаване на реда на борда като незаконна намеса, саботаж, бомбени заплахи и отвличане на самолет.

10.2. Описание на предпазните мерки по сигурността и обучение.

Забележка: Части от инструкциите и ръководството по сигурност могат да бъдат конфиденциални.

11. ДЕЙСТВИЯ ПРИ СЪБИТИЯ, УВЕДОМЯВАНЕ И ДОКЛАДВАНЕ НА СЪБИТИЯ

Процедури за действия при събития, уведомяване и докладване на събития. Този раздел трябва да включва:

(а) дефиниции на събитията и на съответните отговорности на участващите лица;

(б) поясняване на използваните форми за докладване на всички видове събития (или копия на самите форми), инструкции за попълването им, адресите, на които трябва да се изпратят, и времето за извършване на това;

(в) в случай на произшествие, описание на отделите на компанията, регулаторните органи и други организации, които трябва да бъдат уведомени, как се извършва това и в каква последователност;

(г) процедури за устно уведомяване на органите за обслужване на въздушното движение за инциденти, включващи инструкции за разрешаване на конфликта от бордовата система за избягване на сблъсък, птици, опасни товари и опасни условия;

(д) процедури за предаване на писмени доклади за въздушни инциденти, инструкции за разрешаване на конфликта от бордовата система за избягване на сблъсък, птици, инциденти и произшествия с опасни товари и незаконна намеса;

(е) процедури за докладване за осигуряване спазване на OPS 1.085 (б) и 1.420. Тези процедури трябва да включват вътрешните процедури, изпълнявани от членовете на екипажа, за докладване на събития, свързани с безопасността, които са разработени с цел да се гарантира, че командирът е незабавно уведомен за всеки инцидент, който е изложил на риск или може да изложи на риск безопасността по време на полет и че той/тя разполага със съответната информация.

12. ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ

Правила за полети, включително

(а) правила за визуални полети и правила за полети по прибори;

(б) териториално прилагане на правилата за полети;

(в) комуникационни процедури, включително процедури при загуба на комуникация;

(г) информация и инструкции, свързани с прихващане на граждански самолети;

(д) обстоятелствата, при които се поддържа прослушване на радиото;

(е) сигнали;

(ж) системата за измерване на време, използвана при експлоатацията;

(з) разрешения на органите за обслужване на въздушното движение, придържане към полетния план и докладване на позициите;

(и) визуални сигнали, използвани за предупреждаване на неупълномощен самолет, който изпълнява полет или възнамерява да навлезе в ограничена, забранена или опасна зона;

(к) процедури за пилоти, забелязали произшествия или получаващи сигнал за бедствие;

(л) визуални кодове на земята/във въздуха, използвани от оцелели хора, описание и използване на сигналите за помощ; и

(м) сигнали за бедствия и спешни случаи.

13. ЛИЗИНГ

Описание на оперативните разпоредби за лизинг, свързаните с това процедури и отговорности за управление.

Б **ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА САМОЛЕТА В ЗАВИСИМОСТ ОТ ТИПА**

В следните раздели се отчитат различията между типовете и вариантите на типовете самолети:

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ И МЕРНИ ЕДИНИЦИ

0.1. Обща информация (например размери на самолета), включително описание на мерните единици, използвани за експлоатация на съответния тип самолет и таблици за превръщане.

1. ОГРАНИЧЕНИЯ

1.1. Описание на сертифицираните ограничения и приложимите експлоатационни ограничения, включително:

(а) сертификационен статус (например CS-23, CS-25, ИКАО приложение 16 (CS-36 и CS-36), и т.н.);

(б) конфигурация на пътническите места за всеки тип самолет, включително представяне чрез илюстрации;

(в) видове одобрена експлоатация (например по правилата за визуални полети или по правилата за полети по прибори, по категория II/III, за тип RNP, полет в условия на обледеняване и т.н.);

(г) състав на екипажа;

(д) маса и центровка;

(е) ограничения на скоростта;

(ж) полетни режими;

(з) граници на вятъра, включително експлоатация на замърсени писти за излитане и кацане;

(и) ограничения на експлоатационните характеристики за приложимите конфигурации;

(к) наклон на пистите за излитане и кацане;

(л) ограничения на мокри или замърсени писти за излитане и кацане;

(м) замърсяване на корпуса;

(н) ограничения на системата.

2. НОРМАЛНИ ПРОЦЕДУРИ

2.1. Нормалните процедури и задължения на екипажа, съответните контролни листове, система за използване на контролните листове и документ, описващ необходимата координация между летателния и кабинния екипаж. Трябва да бъдат включени следните нормални процедури и задължения:

(а) предполетни;

(б) преди отлитане;

(в) настройване и проверка на висотомера;

(г) рулиране, излитане и набор на височина;

(д) намаляване на шума;

(е) крейсерски полет и снижение;

(ж) подход, подготовка за кацане и брифинг;

(з) подход по правилата за визуални полети;

(и) подход по прибори;

(к) визуален подход и кръжене;

(л) неуспешен заход;

(м) нормално кацане;

(н) процедури след кацане; и

(о) експлоатация на мокри и замърсени писти за излитане и кацане.

3. ОСОБЕНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ

3.1. Особени и аварийни процедури и задълженията на екипажа, съответните контролни листове, системата за използване на контролните листове и документ, описващ необходимите процедури за координация между летателния и кабинния екипаж. Трябва да бъдат включени следните особени и аварийни процедури и задължения:

(а) възпрепятстване на екипажа;

(б) пожар и дим;

(в) полет при пълна и частична разхерметизация;

(г) надхвърляне на структурните ограничения като кацане с по-високо от разрешеното тегло;

(д) превишаване на границите на космическа радиация;

(е) светкавици;

(ж) комуникации при бедствия и предупреждаване на органите за обслужване на въздушното движение за спешни случаи;

(з) отказ на двигател;

(и) откази на системи;

(к) ръководство за отклоняване в случай на сериозен технически отказ;

(л) предупреждение за опасно сближение със земята;

(м) предупреждение на системата TCAS;

(н) напречен вятър; и

(о) аварийно кацане/принудително кацане във водни пространства; и

(п) процедури при непредвидени ситуации при излитане.

4. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ХАРАКТЕРИСТИКИ

4.0. Данните за експлоатационните характеристики на самолета трябва да се осигурят под форма, която позволява използване без затруднения.

4.1. Данни за експлоатационните характеристики. Трябва да се включи материал за експлоатационните характеристики, който осигурява необходимите данни за спазване на изискванията за експлоатационните характеристики, предвидени в OPS 1 подчасти F, G, H и I, за да се позволи определянето на:

(а) ограничения за набор на височина при излитане - маса, височина, температура;

(б) дължина на пространството за излитане (сухо, мокро, замърсено);

(в) нетни данни за траекторията на полета за изчисляване на безопасното разстояние за прелитане над препятствия или, когато е възможно, траектория на излитане;

(г) загуба на градиент при набор на височина в крен;

(д) ограничения за набор на височина по маршрута;

(е) ограничения за набор на височина при подход;

(ж) ограничения за набиране на височина при конфигурация за кацане;

(з) дължина на пространството за кацане (сухо, мокро, замърсено), включително влиянието на отказ по време на полет на система или устройство, ако оказва влияние на разстоянието за кацане;

(и) граници на спирачното действие; и

(к) приложимите за различните етапи на полета скорости (също така отчитайки мокри или замърсени писти за излитане и кацане).

4.1.1. Допълнителна информация, която обхваща полети в условия на обледеняване. Трябва да бъдат включени всички одобрени експлоатационни характеристики, свързани с допустима конфигурация, или отклонение от конфигурация, като отказ на оборудването за предотвратяване на занасяне.

4.1.2. Ако експлоатационните характеристики, както се изисква за съответния клас експлоатационни характеристики, не са налични в одобреното ръководството за летателна експлоатация, тогава трябва да се включат други, приемливи за регулаторния орган данни. Ръководството за провеждане на полети може да съдържа препратки към одобрените данни, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация, когато такава информация е малко вероятно да се използва често или в аварийни ситуации.

4.2. Допълнителни експлоатационни характеристики. Допълнителни експлоатационни характеристики, където е уместно, включително:

(а) градиенти на набор на височина за двигателите;

(б) данни за снижаване в крейсерски режим;

(в) влияние на противообледенителните течности и течностите за отстраняване на обледеняване;

(г) полет със спуснат колесник;

(д) за самолети с три или повече двигателя - празни полети с един неработещ двигател; и

(е) полети, изпълнявани съгласно списъка на отклоненията от конфигурацията (CDL).

5. ПОЛЕТНО ПЛАНИРАНЕ

5.1. Данни и инструкции, необходими за предполетно планиране и планиране по време на полет, включително фактори като разчет на скоростта и настройки на мощността. Когато е приложимо, трябва да се включат процедури за изпълнение на полет с отказ на двигател(и), ETOPS (по-специално крейсеркса скорост при един неработещ двигател и максимално разстояние до подходящо летище, определено в съответствие с OPS 1.245) и

полети до изолирани летища.

5.2. Метод за изчисляване на горивото, необходимо за различните етапи от полета, в съответствие с OPS 1.255.

6. МАСА И ЦЕНТРОВКА

Инструкции и данни за изчисляване на масата и центровката, включително:

(а) система на изчисляване (например индексна система);

(б) информация и инструкции за окомплектоване на документацията за маса и центровка, включително ръководство и компютърно генерирани видове;

(в) ограничения за масата и центровката за типове, варианти и отделни самолети, експлоатирани от оператора; и

(г) суха експлоатационна маса и съответната центровка или индекс.

7. ТОВАРЕНЕ

Процедури и разпоредби за товарене и обезопасяване на товара в самолета.

8. СПИСЪК НА ОТКЛОНЕНИЯТА ОТ КОНФИГУРАЦИЯТА

Списък (списъци) на отклоненията от конфигурацията (CDL), ако са осигурени от производителя, вземайки под внимание експлоатираните типове и варианти самолети, включително процедурите, които се следват, когато самолетът се експлоатира при условията на CDL.

9. СПИСЪК НА МИНИМАЛНО ОБОРУДВАНЕ

Списъкът на минимално оборудване (MEL), отчитайки експлоатираните типове и варианти самолети и вида (видовете)/зоната (зоните) на експлоатация. Списъкът на минимално оборудване (MEL) трябва да включва навигационното оборудване и да отчита изискваните за маршрута и зоната експлоатационни характеристики.

10. АВАРИЙНО-СПАСИТЕЛНО ОБОРУДВАНЕ, ВКЛЮЧИТЕЛНО КИСЛОРОД

10.1. Списък на спасителното оборудване, налично на борда, за маршрутите, по които се изпълнява полетът и процедурите за проверка на надеждността на това оборудване преди излитане. Трябва да се включат също така инструкции относно разположението, достъпността и използването на аварийно-спасително оборудване и съответните контролни листове.

10.2. Процедура за определяне на необходимия кислород и наличното количество. Трябва да се вземат под внимание видът на полета, броят на пътниците и възможна декомпресия на кабината. Осигурената информация трябва да е във форма, която позволява използване без затруднения.

11. ПРОЦЕДУРИ ЗА АВАРИЙНА ЕВАКУАЦИЯ

11.1. Инструкции за подготовка за аварийна евакуация, включително координация на екипажа и задълженията в аварийна ситуация на всяко работно място.

11.2. Процедури за аварийна евакуация. Описание на задълженията на всички членове на екипажа за бърза евакуация на самолета и обслужване на пътниците в случай на принудително кацане, кацане във водно пространство или друга аварийна ситуация.

12. СИСТЕМИ НА САМОЛЕТА

Описание на системите на самолета, съответните механизми за управление и индикации и инструкции за експлоатация.

В **ИНСТРУКЦИИ И ИНФОРМАЦИЯ ЗА МАРШРУТИ И ЛЕТИЩА**

1. Инструкции и информация, свързани с комуникациите, навигацията и летищата, включително минимални полетни нива и височини за всеки маршрут, по който се

изпълнява полет, както и експлоатационни минимуми за всяко летище, което се планира да бъде използвано, включително:

а) минимално полетно ниво/височина;

б) експлоатационни минимуми за летищата на излитане, местоназначение и резервните летища;

в) комуникационно оборудване и навигационни средства;

г) данни за пистите за излитане и кацане и съоръженията на летищата;

д) процедури за подход, неуспешен подход и отлитане, включително процедури за намаляване на шума;

е) процедури при загуба на комуникация;

ж) съоръжения за търсене и спасяване в зоните, над които се изпълнява полетът;

з) описание на аеронавигационните карти, които трябва да са налични на борда, във връзка с вида на полета и маршрута, по който се изпълнява, включително метод за проверка на валидността им;

и) наличност на аеронавигационна информация и метеорологично обслужване;

й) комуникационно-навигационни (COM/NAV) процедури по маршрута;

к) категоризация на летищата за квалификационната компетентност на летателния екипаж;

л) специални ограничения на летищата (експлоатационни ограничения и процедури).

Г **ПОДГОТОВКА**

1. Програми за подготовка и проверка за целия експлоатационен персонал, на когото са възложени експлоатационни задължения във връзка с подготовката и/или изпълнението на полет.

2. Програмите за подготовка и проверка трябва да включват следното:

2.1. за летателния екипаж. Всички приложими части, предвидени в подчасти E и N;

2.2. за кабинния екипаж. Всички приложими части, предвидени в подчаст O;

2.3. за съответния експлоатационен персонал, включително членове на екипажа:

а) всички приложими части, предвидени в подчаст C (превоз на опасни товари по въздуха); и

б) всички приложими части, предвидени в подчаст Т (сигурност);

2.4. За експлоатационния персонал, различен от членове на екипажа (например диспечер, обслужващ персонал и т.н.). Всички други приложими части, предвидени в OPS, които се отнасят до техните задължения.

3. Процедури

3.1. Процедури за подготовка и проверка.

3.2. Процедури, които се прилагат в случай, че персоналът не постигне или не поддържа изискуемите стандарти.

3.3. Процедури, които осигуряват, че особени или аварийни ситуации, които изискват прилагане на част или всички процедури за особени и аварийни ситуации и симулирането на IMC чрез изкуствени средства, не се симулират по време на търговски въздушни полети.

4. Описание на документацията, която се съхранява и периодите на съхранение (Вж. Допълнение 1 към OPS 1.1065).

Допълнение 1към OPS 1.1065

Период за съхранение на документацията

Операторът осигурява, че следната информация/документация се съхранява в приемлива форма, достъпна за регулаторния орган, за периодите, указани в таблицата по-долу.

Забележка: Допълнителна информация относно записите по поддръжката се съдържа в Част М.

Таблица 1

Информация, която се използва при подготовка и изпълнение на полет

Информация, която се използва при подготовка и изпълнение на полет, както е описано в OPS 1.135	
Експлоатационен полетен план	3 месеца
Технически борден дневник на самолета	36 месеца след датата на последното вписване в съответствие с Част М

	M.A.306(в)
Специфична за маршрута NOTAM/AIS информация, ако е редактирана от оператора	3 месеца
Документация за масата и центровката	3 месеца
Уведомления за специални товари, включително опасни товари	3 месеца

Таблица 2

Доклади

Доклади	
Полетен борден дневник	3 месеца
Доклад (доклади) от полет за детайлите на всяко събитие, както е предвидено съгласно OPS 1.420 или друго събитие, което командирът счита за нужно да бъде докладвано/записано	3 месеца
Доклади за удължаване на дежурното време и/или намаляване на периодите за почивка	3 месеца

Таблица 3

Записи за летателния екипаж

Записи за летателния екипаж	
Полетни и дежурни времена и времена за почивка	15 месеца

Свидетелство	Докато членът на летателния екипаж упражнява правата на свидетелството за оператора
Преподготовка и проверка	3 години
Курс за командир (включително проверка)	3 години
Периодично обучение и проверка	3 години
Подготовка и проверка за експлоатация от двете пилотски места	3 години
Скорошен опит (вж. OPS 1.970)	15 месеца
Компетентност по маршрут и летища (вж. OPS 1.975)	3 години
Подготовка и квалификация за специфична експлоатация, когато се изисква от OPS (напр. ETOPS, CATII/III)	3 години
Обучение по опасни товари	3 години

Таблица 4

Записи за кабинния екипаж

Записи за кабинния екипаж	
Полетно и дежурно време и време за почивка	15 месеца
Първоначална подготовка, преподготовка и обучение за новостите (включително проверка)	Докато членът на кабинния екипаж е служител на оператора
Периодична и опреснителна подготовка (включително проверка)	12 месеца след като членът на кабинния екипаж е напуснал оператора
Обучение по опасни товари, където е подходящо	3 години

Таблица 5

Записи за експлоатационния персонал

Записи за друг експлоатационен персонал	
Записи от подготовка/квалификация за друг персонал, за когото съгласно OPS се изисква преминаването на одобрени програми за подготовка	Последните два записа от подготовката

Таблица 6

Други записи

Други записи	
Записи за нивата на космическа и слънчева радиация	12 месеца след като членът на екипажа е напуснал оператора
Записи за системата за качество	5 години
Документи за превоз на опасни товари	3 месеца след извършване на полета
Контролен лист за приемане на опасни товари	3 месеца след извършване на полета

ПОДЧАСТ Р

ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТНО И ДЕЖУРНО ВРЕМЕ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ВРЕМЕТО ЗА ПОЧИВКА

OPS 1.1090

Цел и сфера на приложение

1. Операторът установява ограниченията за полетно и дежурно време и схемата за почивка (FTL) за членовете на екипажа.

2. Операторът осигурява, че за всички негови полети:

2.1. Ограниченията за полетно и дежурно време и схемата за почивка са в съответствие с:

а) разпоредбите на тази подчаст; и

б) всички други допълнителни разпоредби, прилагани от регулаторния орган в съответствие с разпоредбите на тази подчаст за целите на поддържане на безопасността.

2.2. Полетите се планират да бъдат изпълнени в рамките на позволеното дежурно време, като се взема под внимание времето за изпълнение на предполетните задължения, времето на полета и времето за връщане.

2.3. Нарядите ще се подготвят и обявяват достатъчно дълго време преди полета, за да се осигури възможност на членовете на екипажа да планират необходимата почивка.

3. Отговорности на оператора

3.1. Операторът определя основна база за всеки член на екипажа.

3.2. От оператора се очаква да преценява връзката между честотите и разпределението на полетното и дежурното време и времето за почивка и да взема под внимание цялостното въздействие от дълго дежурно време, съчетано с минимална почивка.

3.3. Операторите разпределят дежурното време, така че да се избегнат нежелани практики като редуване на дневни/нощни дежурства или установяване на местоположение на членове на екипажа, което сериозно да наруши схемата на сън/работа.

3.4. Операторът планира свободни дни и уведомява членовете на екипажа предварително.

3.5. Операторът осигурява, че времената за почивка са достатъчни, за да дадат възможност на екипажа да преодолее въздействията от предишните задължения и да е добре отпочинал преди началото на следващото полетно дежурство.

3.6. Операторът осигурява, че планираните полетни дежурни времена дават възможност на членовете на екипажа да са освободени от натоварване достатъчно дълго време, така че да са в състояние да изпълняват задълженията си със задоволително ниво на безопасност при всякакви условия.

4. Отговорности на членовете на екипажа

4.1. Член на екипажа не експлоатира самолет, ако той/тя знае, че е натоварен(а) или е възможно да изпита умора или се чувства неспособен(а) до степен, застрашаваща полета.

4.2. Членовете на летателния екипаж се възползват максимално от предоставените и планирани възможности и съоръжения за почивка и използват времето за почивка по подходящ начин.

5. Отговорности на гражданските въздухоплавателни власти

5.1. Отклонения

5.1.1. Съгласно разпоредбите на член 8 регулаторният орган може да допусне отклонения от изискванията на тази подчаст в съответствие с приложимото законодателство и процедури в рамките на съответните държави-членки и след консултации със заинтересованите страни.

5.1.2. Всеки оператор трябва да демонстрира пред регулаторния орган, използвайки експлоатационен опит и вземайки предвид други подходящи фактори като настоящи научни факти, че неговата молба за отклонение гарантира еквивалентно ниво на безопасност.

Подобни отклонения ще бъдат съпътствани с подходящи смекчаващи мерки, когато е възможно.

OPS 1.1095

Дефиниции

За целите на настоящия регламент се прилагат следните дефиниции:

1.1. Увеличен летателен екипаж

Летателен екипаж, който се състои от по-голям от минималния брой членове, изискван за експлоатацията на самолета и в който всеки член на летателния екипаж може да напусне своята позиция и да бъде заместен от друг, подходящо квалифициран член на летателния екипаж.

1.2. Блоково време

Времето от първото движение на самолета от мястото му на паркиране с цел излитане до окончателното му спиране на определеното за паркиране място и изключване на всички двигатели или витла.

1.3. Прекъсване

Освободен от всякакви задължения период, който се счита за дежурно време, като е по-кратко от времето за почивка.

1.4. Задължение

Всяка задача, която член на екипажа е длъжен да изпълнява във връзка с дейността на притежателя на свидетелство за авиационен оператор. В случаите, в които настоящият регламент не осигурява специфични правила, регулаторният орган определя дали и до каква степен изчакването се счита за задължение.

1.5. Дежурно време

Времето, което започва, когато операторът изисква член на екипажа да започне изпълнение на задължение и приключва, когато членът на екипажа е освободен от всички задължения.

1.6. Полетно дежурство

Полетното дежурство (FDP) е времето, през което лицето експлоатира въздухоплавателно средство като член на неговия екипаж. Полетното дежурство започва, когато операторът изисква членът на екипажа да се яви за полет или поредица от полети; то приключва в края на последния полет, на който той/тя е действащ член на екипажа.

1.7. Основна база

Местоположението на член на екипажа, определено от оператора, където членът на екипажа обикновено започва и приключва дежурното си време или поредица от дежурства и където, при обикновени условия, операторът не носи отговорност за настаняване на съответния член на екипажа.

1.8. Местен ден

Период от 24 часа, който започва в 00:00 местно време.

1.9. Местна нощ

Период от осем часа, който попада в границите между 22:00 и 08:00 часа местно време.

1.10. Един свободен ден

Един свободен ден включва две местни нощи. Времето за почивка може да се включи като част от свободния ден.

1.11. Действащ член на екипаж

Член на екипаж, който изпълнява задълженията си на въздухоплавателно средство по време на полет или по време на някоя част от полета.

1.12. Установяване на местоположение

Преместване на недействащ член на екипаж от едно място на друго, по желание на оператора, с изключение на времето за пътуване. Времето за пътуване се определя като:

- времето от дома до определеното за явяване място и обратно;

- времето за местно преместване от мястото за почивка до мястото, където започват задълженията, и обратно.

1.13. Време за почивка

Непрекъснат и определен период от време, през което член на екипажа е освободен от всички задължения и резерв на летището.

1.14. Резерв

Определен период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение да получи задължение за изпълнение на полет, установяване на местоположение или друго задължение, без да се нарушава времето за почивка.

1.15. Период от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL)

Периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL) представлява интервала от време от 02:00 до 05:59 часа. В рамките на три часови зони, периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност се отнася за времето в основната база. Извън тези три часови зони периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност се отнася за времето в основната база за първите 48 часа след отлитане от основната база и за местното време след това.

OPS 1.1100

Ограничения за полетното и дежурното време

1.1. Общо дежурно време

Операторът осигурява, че общият период на полетно дежурство на член на екипажа не надвишава:

а) 190 работни часа за 28 последователни дни, разпределени по равно за целия период, доколкото това е практично; и

б) 60 работни часа за всеки седем последователни дни.

1.2. Ограничения на общото блоково време

Операторът осигурява, че общото блоково време на отделен член на екипажа, в което той е действащ член на екипажа, не надвишава

а) 900 блок часа за една календарна година; или

б) 100 блок часа за всеки 28 последователни дни.

OPS 1.1105

Максимално дневно полетно дежурство (FDP)

1.1. Настоящият OPS не се прилага при експлоатация с един пилот или при спешни медицински действия.

1.2. Операторът определя времената за явяване, които отразяват времето за изпълнение на наземните задължения, свързани с безопасността, както е одобрено от регулаторния орган.

1.3. Максималното основно дневно полетно дежурство е 13 часа.

1.4. Тези 13 часа ще се намалят с 30 минути за всеки сектор след третия с максимално общо намаление от два часа.

1.5. Когато полетното дежурство започва в периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL), максимумите съгласно т. 1.3 и т. 1.4 ще се намалят със 100% от времето на застъпване до максимум два часа. Когато полетното дежурство приключва в или изцяло обхваща периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL), максималното полетно дежурство съгласно т. 1.3 и т. 1.4 ще се намали с 50% от времето на застъпване.

2. Увеличения

2.1. Максималното дневно полетно дежурство може да бъде увеличено с максимум един час.

2.2. Увеличения не са позволени за основно полетно дежурство при шест или повече сектора.

2.3. Когато полетно дежурство застъпва периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL) с максимум два часа, увеличенията са ограничени до четири сектора.

2.4. Когато полетното дежурство застъпва периодът от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL) с повече от два часа, увеличенията са ограничени до два сектора.

2.5. Максималният брой увеличения е две за всеки седем последователни дни.

2.6. Когато се планират увеличения на полетното дежурство, минималното време за почивка преди и след полет се увеличава с два часа или само времето за почивка след полет се увеличава с четири часа. Когато увеличенията се използват за последователни полетни дежурства, почивките преди и след полет между дейностите се извършват последователно.

2.7. Когато увеличено полетно дежурство започва в периода от 22:00 до 04:59 часа, операторът ще ограничи полетното дежурство до 11:45 часа.

3. Кабинен екипаж

3.1. За кабинен екипаж, получил задание за полет или поредица от полети, полетното дежурство на кабинния екипаж може да бъде увеличено с разликата между времената за явяване на кабинния екипаж и на летателния екипаж, ако тази разлика не надвишава един час.

4. Експлоатационна надеждност

4.1. Планираните разписания трябва да позволяват полетите да бъдат извършени в рамките на максимално разрешеното полетно дежурство. За да подпомогнат постигането на това, операторите ще предприемат действия за промяна на разписанието или разпределението на екипажа най-късно, когато фактическата експлоатация превишава максималното полетно дежурство при повече от 33% от полетите в това разписание по време на планиран сезон.

5. Установяване на местоположение

5.1. Цялото време, необходимо за установяване на местоположението, се счита за дежурно време.

5.2. Установяване на местоположението след явяване, но преди експлоатация, се включва като част от полетното дежурство, но не се счита за сектор.

5.3. Сектор по установяване на местоположението, следван незабавно от експлоатационен сектор, ще се вземе под внимание при изчисляване на минималното време за почивка, както е описано в OPS 1.1110(1.1) и (1.2.).

6. Увеличено полетно дежурство (разделено дежурство)

6.1. регулаторният орган може да одобри експлоатация, основана на увеличено FDP, включително прекъсване, съгласно разпоредбите на член 8.

6.2. Всеки оператор трябва да демонстрира пред регулаторния орган, като използва експлоатационен опит и отчитайки други подходящи фактори като настоящи научни факти, че неговата молба за увеличено полетно дежурство гарантира еквивалентно ниво на безопасност.

OPS 1.1110

Почивка

1. Минимална почивка

1.1. Минималното време за почивка, което трябва да се осигури преди полетно дежурство, което започва от основната база, е поне толкова дълго, колкото предходното работно време или 12 часа, което е по-дълго;

1.2. Минималното време за почивка, което трябва да се осигури преди започване на полетно дежурство далеч от основната база, е поне толкова дълго, колкото предходното дежурно време или 10 часа, което е по-дълго; по време на почивка, далеч от основната база, операторът трябва да осигури възможност за осем часа сън, като вземе под внимание пътуването и други физиологични нужди;

1.3. Операторът ще осигури, че влиянието на часовите разлики ще бъде компенсирано с допълнителна почивка, както е определено от регулаторния орган съгласно разпоредбите на член 8.

1.4.1. Въпреки разпоредбите на (1.1.) и (1.2.) и съгласно разпоредбите на член 8, регулаторният орган може да позволи намаляване на времето за почивка.

1.4.2. Всеки оператор ще трябва да демонстрира, използвайки експлоатационен опит и вземайки под внимание други подходящи фактори, като настоящи научни факти, че неговата молба за намалено време за почивка гарантира еквивалентно ниво на безопасност.

2. Време за почивка

2.1. Операторът осигурява, че минималното време за почивка, определено както е указано по-горе, се увеличава периодично до период на седмична почивка, който е 36 часа, включително две местни нощи, така че никога да не се събират повече от 168 часа между края на един период на седмична почивка и началото на следващия. Като изключение от изискванията на OPS 1.1095(1.9) регулаторният орган може да реши, че втората от тези местни нощи може да започне от 20:00 часа, ако периодът на седмичната почивка е поне 40 часа.

OPS 1.1115

Удължаване на полетното дежурство поради почивка по време на полет

1. Съгласно разпоредбите на член 8 и при условие, че всеки оператор демонстрира пред регулаторния орган, използвайки експлоатационен опит и вземайки под внимание други подходящи фактори, като настоящи научни факти, че неговата молба гарантира еквивалентно ниво на безопасност:

1.1. Увеличаване на летателния екипаж

Регулаторният орган определя изискванията във връзка с увеличаване на основния летателен екипаж за целите на удължаване на периода на полетно дежурство извън границите, определени в OPS 1.1105;

1.2. Кабинен екипаж

Регулаторният орган определя изискванията във връзка с минималното време за почивка по време на полет на член(ове) на кабинния екипаж, когато полетното дежурство надвишава границите, определени в OPS 1.1105;

OPS 1.1120

Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация - преценка на командира

1. Като се вземе предвид необходимостта за точно регулиране на случаите, описани по-долу, по време на летателна експлоатация, която започва от времето за явяване, границите на полетното дежурство, дежурното време и времето за почивка, предвидени в тази подчаст, могат да бъдат променени в случай на непредвидени обстоятелства. Всички такива промени трябва да са приемливи за командира след консултация с всички останали членове на екипажа и трябва, при всички случаи, да съответстват на следното:

1.1. Максималното полетно дежурство, съгласно OPS 1.1105(1.3.) по-горе, не може да бъде увеличавано с повече от два часа, ако екипажът не е увеличен, като в този случай максималното полетно дежурство може да бъде увеличено с не повече от три часа;

1.1.2. Ако в рамките на последния сектор на полетното дежурство възникнат непредвидени обстоятелства след излитане, които ще доведат до надхвърляне на разрешеното увеличение, полетът може да бъде продължен до планираното летище за местоназначение или резервно летище;

1.1.3. При такива обстоятелства, времето за почивка след полетното дежурство може да бъде намалено, но в никакъв случай под минимума, определен в OPS 1.1110(1.2) от настоящата подчаст;

1.2. Командирът, в случай на специални обстоятелства, които могат да доведат до тежка умора и след консултация със засегнатите членове на екипажа, намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи застрашаване безопасността на полета;

1.3. Операторът осигурява, че:

1.3.1. Командирът предава доклад на оператора, когато полетното дежурство е увеличено по негова/нейна преценка или когато времето за почивка е намалено при експлоатация и

1.3.2. Когато увеличението на полетното дежурство или намалението на времето за почивка надвишава един час, копие от доклада, към който операторът трябва да добави своите коментари, се предоставя на регулаторния орган не по-късно от 28 дни след събитието.

OPS 1.1125

Резерв

1. Резерв на летището

1.1. Член на кабинния екипаж е в период на резерв на летището от явяване в нормалното време за явяване до края на обявения период на резерв.

1.2. Периодът на резерв на летището се включва в общото дежурно време.

1.3. Когато веднага след периода на резерв на летището започне изпълнение на полетни задължения, връзката между резерва на летището и полетните задължения се определя от регулаторния орган. В такъв случай, резервът на летището се прибавя към дежурното време, описано в OPS 1.1110 точки 1.1 и 1.2, за целите на изчисляване на минималното време за почивка.

1.4. Когато резервът на летището не води до изпълнение на полетни задължения, той трябва да бъде последван поне от период за почивка, както е определено от регулаторния орган.

1.5. По време на резерв на летището операторът ще осигури на члена на екипажа спокойно и удобно място, недостъпно за външни лица.

2. Други форми на резерв (включително резерв в хотел)

2.1. Съгласно разпоредбите на член 8, всички други форми на резерв се регулират от регулаторния орган, като се вземе под внимание следното:

2.1.1. Всички дейности се включват в списък и/или се обявяват предварително.

2.1.2. Началото и краят на времето на резерв се определят и обявяват предварително.

2.1.3. Определя се максималното време на резерв на място, различно от мястото за явяване.

2.1.4. Определя се връзката между резерва и възложените полетни задължения в резултат на резерва, като се вземат под внимание условията за почивка на член на екипажа и други значими фактори.

2.1.5. Определя се начинът за изчисляване на времената на резерв за целите на общото дежурно време.

OPS 1.1130

Хранене

Трябва да се осигури възможност за консумиране на храна и напитки, за да се избегне незадоволително изпълнение на полетните задължения на член на екипажа, особено когато полетното дежурство надвишава шест часа.

OPS 1.1135

Записи за периодите на полетно дежурство, дежурство и почивка

1. Операторът осигурява, че записите на член на екипажа включват:

а) блоково време;

б) начало, продължителност и край на всеки период на дежурство или полетно дежурство;

в) периоди за почивка и освободени от дежурства дни;

и се поддържат с цел осигуряване на съответствие с изискванията на настоящата подчаст; копия от тези записи се предоставят при поискване на член на екипажа.

2. Ако записите, които се съхраняват от оператора съгласно параграф 1, не обхващат всичките му/й периоди на полетно дежурство, дежурство и почивка, съответният член на екипажа поддържа отделни записи за неговите/нейните:

а) блокови времена;

б) начало, продължителност и край на всеки период на дежурство или полетно дежурство; и

в) периоди на почивка и освободени от дежурства дни.

3. Член на екипажа, при поискване, представя неговите/нейните записи на всеки оператор, който използва неговите/нейните услуги преди той/тя да започне период на полетно дежурство.

4. Записите се съхраняват поне 15 календарни месеца от датата на последното вписване или по-дълго време, ако се изисква съгласно националното законодателство.

5. В допълнение, операторите съхраняват всички доклади по преценка на командира на въздухоплавателното средство за удължени периоди на полетно дежурство, увеличени полетни часове и намалени периоди на почивка поне шест месеца след събитието.

ПОДЧАСТ С

ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ ПО ВЪЗДУХА

OPS 1.1150

Терминология

а) Термините, използвани в настоящата подчаст, имат следните значения:

(1) Приемателен контролен лист. Документ, който се използва за подпомагане извършването на проверка на външността на пакетите с опасни товари и свързаните с тях документи, за да се установи, че съответните изисквания са изпълнени;

(2) Товарно въздухоплавателно средство. Всяко въздухоплавателно средство, което превозва стоки или имущество, но не и пътници. Във връзка с това за пътници не се считат:

(i) член на екипажа;

(ii) служител на оператора, на когото е разрешено съгласно и се превозва в съответствие с инструкциите, съдържащи се в ръководството за провеждане на полети;

(iii) упълномощен представител на регулаторния орган; или

(iv) лице със задължения, свързани със съответната пратка на борда.

(3) Произшествие с опасни товари. Събитие, свързано с и отнасящо се до превоза на опасни товари, което довежда до фатално или сериозно нараняване на човек или значителна повреда на имущество;

(4) Инцидент с опасни товари. Събитие, различно от произшествие с опасни товари, свързано с превоза на опасни товари и отнасящо се до превоза на опасни товари, което не възниква непременно на борда на въздухоплавателното средство, и довежда до нараняване на човек, повреда на имущество, пожар, счупване, разсипване, изтичане на течност или радиация или друго доказателство, че целостта на опаковката не е запазена. Всяко събитие, отнасящо се до превоза на опасни товари, което сериозно застрашава въздухоплавателното средство или неговите пътници, също се счита за инцидент с опасни товари;

(5) Документ за превоз на опасни товари. Документ, определен от техническите инструкции. Той се попълва от лицето, което предоставя опасни товари за превоз по въздуха, и съдържа информация за опасните товари. Документът съдържа подписана декларация, в която се посочва, че опасните товари са изцяло и точно описани от техните съответни товарно-превозни наименования и UN/ID номера и че са правилно класифицирани, опаковани, маркирани, етикетирани и в подходящо за превоз състояние;

(6) Товарен контейнер. Товареният контейнер е единица от транспортното оборудване за радиоактивни материали, използвано за улесняване превоза на подобни материали, опаковани или неопаковани, чрез един или няколко вида транспорт. (Забележка: Вж. единица товарно устройство за нерадиоактивни материали.);

(7) Обслужващ посредник. Всяка агенция, която изпълнява от името на оператора част или всички негови дейности, включително приемане, товарене, разтоварване, прехвърляне и други пътнически или карго услуги;

(8) ID номер. Временен идентификационен номер на единица опасен товар, за която няма определен UN номер;

(9) Товарна единица. Товарна опаковка, използвана от товаро-изпращача, предназначена да съдържа един или повече пакети, и да образува една единица за удобство при обслужването и съхраняването. (Забележка: единица товарно устройство не се включва в тази дефиниция);

(10) Пакет. Крайният продукт от действията по опаковане, който се състои от опаковката и нейното съдържание, подготвени за превоз;

(11) Опаковка. Контейнери и други приспособления или материали, необходими контейнерът да изпълнява функцията да съдържа и съхранява материали и да осигурява съответствие с изискванията за опаковане;

(12) Съответно товарно-превозно наименование. Наименованието, което се използва за описване на определен предмет или вещество във всички товарно-превозни документи и уведомления и върху опаковките, когато това е целесъобразно;

(13) Сериозно нараняване. Нараняване, получено от лице при произшествие, и което:

(i) изисква хоспитализация за повече от 48 часа, която започва в рамките на седем дни от датата на получаване на нараняването; или

(ii) довежда до счупване на кост (с изключение на фрактурите на пръсти на крак, ръка или на нос); или

(iii) включва разкъсвания, които причиняват силни кръвоизливи, нараняване на нерв, мускул или сухожилие; или

(iv) включва нараняване на вътрешен орган; или

(v) включва изгаряния втора или трета степен или изгаряния, които засягат повече от 5% от тялото; или

(vi) включват доказано излагане на заразни вещества или вредни нива на радиация;

(14) Държава на изпращане. Властта, на чиято територия опасните товари са натоварени за първи път на въздухоплавателно средство;

(15) Технически инструкции. Последното действащо издание на Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (Doc 9284-AN/905), включително Приложенията и Допълненията, одобрени и публикувани с решение на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване;

(16) UN номер. Четирицифрен номер, определен от Комитета от експерти по превоз на опасни товари към Организацията на обединените нации за обозначаване на вещество или специфична група от вещества;

(17) Единица товарно устройство. Всякакъв тип контейнер на въздухоплавателно средство, палета на въздухоплавателно средство с мрежа или палета на въздухоплавателно средство с мрежа под формата на иглу.
(Забележка: Товарната единица не се включва в тази дефиниция; за контейнер, който съдържа радиоактивни материали, вж. дефиницията за товарен контейнер).

OPS 1.1155

Одобрение за превоз на опасни товари

Операторът не превозва опасни товари, ако не е получил одобрение от регулаторния орган за тази дейност.

OPS 1.1160

Обхват

а) Операторът спазва разпоредбите на техническите инструкции във всички случаи, в които се превозват опасни товари, независимо дали полетът е изцяло или частично в рамките на територията на държавата или изцяло извън нея.

б) Предмети и вещества, които в противен случай ще се класифицират като опасни товари, са изключени от разпоредбите на настоящата подчаст, до степента определена в техническите инструкции, при условие, че:

(1) се изисква да бъдат на борда на самолета съгласно съответните приложими правила или експлоатационни причини;

(2) се превозват като необходим резерв на борда;

(3) се превозват за използване по време на полет като ветеринарна помощ или за безболезнено убиване на животни;

(4) се превозват за използване по време на полет за медицинска помощ за пациент, при условие, че:

(i) газовите бутилки са произведени специално за съхранение и транспортиране на конкретния газ;

(ii) упойващи вещества, лекарства и други медицински вещества са под контрола на обучен персонал по време на полета, когато се използват в самолета;

(iii) оборудване, което съдържа батерии с течност, стои и, когато е необходимо, се обезопасява в изправено положение, за да се предотврати изтичане на електролита; и

(iv) са предприети необходимите мерки за съхранение и обезопасяване на оборудването по време на излитане, кацане и по всяко друго време, когато по преценка на командира това е необходимо в интерес на безопасността; или

(5) се пренасят от пътници или членове на екипажа.

в) Предмети и вещества, предназначени за заместители на тези, описани в (б)(1) и (б)(2), се превозват на самолет, както е определено в техническите инструкции.

OPS 1.1165

Ограничения при превоз на опасни товари

а) Операторът предприема всички разумни мерки за да осигури, че предмети и вещества, чиито наименования или родови описания са специално посочени в техническите инструкции като забранени за превоз при всякакви условия, не се превозват с никой от самолетите.

б) Операторът предприема всички разумни мерки, за да осигури, че предмети и вещества или други товари, които са посочени в техническите инструкции като забранени за превоз при нормални условия, се превозват само когато:

(1) те са изключени от съответните държави съгласно разпоредбите на техническите инструкции; или

(2) техническите инструкции посочват, че те могат да бъдат превозвани след одобрение, издадено от държавата на изпращане.

OPS 1.1170
Класификация

Операторът предприема всички разумни мерки, за да осигури, че предметите и веществата са класифицирани като опасни товари, както е указано в техническите инструкции.

OPS 1.1175

Опаковане

Операторът предприема всички разумни мерки, за да осигури, че опасните товари са опаковани, както е указано в техническите инструкции.

OPS 1.1180

Етикетиране и маркиране

а) Операторът предприема всички разумни мерки за да осигури, че пакетите, товарните единици и товарните контейнери са етикетирани и маркирани, както е указано в техническите инструкции.

б) Когато опасните товари се превозват с полет, който се изпълнява изцяло или частично извън територията на държавата, етикетирането и маркирането трябва да бъде на английски език в допълнение на изискванията за използване на други езици.

OPS 1.1185

Документ за превоз на опасни товари

а) Операторът осигурява, че, с изключение на случаите, когато е указано друго в техническите инструкции, опасните товари се придружават от документ за превоз на опасни товари.

б) Когато опасните товари се превозват с полет, който се изпълнява изцяло или частично извън територията на държавата, за попълване на документа за превоз на опасни товари трябва да се използва английски език в допълнение на изискванията за използване на други езици.

OPS 1.1195

Приемане на опасни товари

а) Операторът не приема опасни товари докато пакетът, товарната единица или товарният контейнер не са проверени в съответствие с процедурите по приемане в техническите инструкции.

б) Операторът или обслужващият посредник използват контролен лист за приемане. Контролният лист за приемане позволява да се проверят необходимите детайли и е във форма, която позволява запис на резултатите от проверката при приемане посредством ръчни, механични или компютъризирани средства.

OPS 1.1200

Проверка за повреда, изтичане или замърсяване

а) Операторът осигурява, че:

(1) пакетите, товарните единици и товарните контейнери се проверяват за признаци на изтичане или повреда непосредствено преди натоварване на самолета или в единицата товарно устройство, както е определено в техническите инструкции;

(2) единица товарно устройство не се натоварва на самолет, ако не е проверена съгласно техническите инструкции и не е установено, че няма признаци на изтичане или повреда на опасните товари, които се съдържат в него;

(3) пакети, товарни единици или товарни контейнери, които имат признаци на изтичане или са повредени, не се натоварват на самолет;

(4) всеки пакет с опасни товари, натоварен на самолет, който има признаци за изтичане или повреда, се отстранява или се урежда неговото отстраняване от подходящ орган или организация. В този случай остатъкът от пратката се проверява, за да се осигури, че е в подходящо за превоз състояние и че няма повреда или замърсяване на самолета или неговия товар; и

(5) пакетите, товарните единици и товарните контейнери се проверяват за признаци на повреда или изтичане при разтоварване от самолет или от единица товарно устройство и, ако има признаци за повреда или изтичане, зоната, където са били складирани опасните товари, се проверява за повреда или замърсяване.

OPS 1.1205

Отстраняване на замърсяване

а) Операторът осигурява, че

(1) всяко замърсяване в следствие на изтичане или повреда на опасни товари се отстранява незабавно; и

(2) самолет, който е замърсен с радиоактивни материали незабавно се спира от експлоатация и не се експлоатира, докато нивото на радиация на всяка достъпна повърхност и неопределеното замърсяване надвишават стойностите, определени в техническите инструкции.

OPS 1.1210

Ограничения при натоварване

а) Пътническа и пилотска кабина. Операторът осигурява, че опасните товари не се превозват в пилотската или заетата от пътници кабина на самолета, ако не е указано друго в техническите инструкции.

б) Отделения за товар. Операторът осигурява, че опасните товари са натоварени, разделени, съхранени и осигурени на самолета, както е указано в техническите инструкции.

в) Опасни товари, предназначени за превоз само на товарно въздухоплавателно средство. Операторът осигурява, че пакетите с опасни товари, които носят етикет „само за товарно въздухоплавателно средство", се превозват с товарно въздухоплавателно средство и са натоварени, както е указано в техническите инструкции.

OPS 1.1215

Предоставяне на информация

а) Информация за наземния персонал. Операторът осигурява, че:

(1) се предоставя информация, която да позволи на наземния персонал да изпълни своите задължения във връзка с превоза на опасни товари, включително действията, които се предприемат в случаи на инциденти и произшествия, включващи опасни товари; и

(2) когато е целесъобразно, информацията, посочена в буква а), точка 1 се предоставя и на неговия обслужващ посредник.

б) Информация за пътниците и други лица

(1) Операторът осигурява, че информацията се предоставя, както се изисква съгласно техническите инструкции, така че пътниците са уведомени предварително за вида на товарите, които са забранени да се превозват на борда на самолета; и

(2) операторът и, когато е целесъобразно, неговият обслужващ посредник осигуряват, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари.

в) Информация за членовете на екипажа. Операторът осигурява, че в ръководството за провеждане на полети се осигурява информация, която позволява на членовете на екипажа да изпълняват своите задължения във връзка с превоза на опасни товари, включително действията, които се предприемат в при непредвидени случаи, включващи опасни товари.

г) Информация за командира. Операторът осигурява, че на командира е предоставена писмена информация, както е установено в техническите инструкции. (Вж. таблица 1 от допълнение 1 към OPS 1.1065 за периодите на съхранение на документи).

д) Информация в случай на инцидент или произшествие със самолета

(1) Операторът на самолет, който участва в авиационен инцидент, предоставя при поискване всякаква информация, която се изисква, за да се намалят рисковете, създадени от превозването на опасни товари.

(2) Операторът на самолет, който участва в авиационно произшествие, информира възможно най-бързо съответните органи на властта на държавата, в която самолетът е претърпял произшествие, за всички превозвани опасни товари.

OPS 1.1220

Програми за обучение

а) Операторът установява и поддържа програми за обучение, както се изисква в техническите инструкции, които се одобряват от регулаторния орган.

б) Служители, които нямат постоянно одобрение за работа с опасни товари. Операторът осигурява, че:

(1) персоналът по обслужване на товари и багаж е преминал обучение, за да изпълнява задълженията си във връзка с опасните товари. Това обучение трябва да обхваща минимум областите, посочени в Колона 1 на Таблица 1 и да е задълбочено до степен, която да осигурява, че е придобито знание за рисковете, свързани с опасните товари, как да се идентифицират и какви изисквания се прилагат към пренасянето на такива товари от пътници; и

(2) следният персонал:

(i) членове на екипажа;

(ii) персонал по обслужване на пътниците; и

(iii) персонал по сигурността, нает от оператора, който е ангажиран с проверката на пътници и техните багажи,

е преминал обучение, което трябва да обхване като минимум областите посочени в колона 2 на таблица 1 и да е задълбочено до такава степен, която да осигурява, че е придобито знание за рисковете, свързани с опасните товари, как се идентифицират и какви изисквания се прилагат към пренасянето на такива товари от пътници.

Таблица 1

Области на обучение	1	2
Обща теория	X	X

Ограничения за опасни товари във въздушния транспорт		X
Маркиране и етикетиране на пакети	X	X
Опасни товари в багажа на пътниците	X	X
Аварийни процедури	X	X

Забележка: Знакът „X” посочва област, която трябва да се покрие.

в) Служители, които имат постоянно одобрение за работа с опасни товари. Операторът осигурява, че:

(1) персоналът по приемане на опасни товари е преминал обучение и е квалифициран да изпълнява своите задължения. Това обучение трябва да обхваща минимум областите, посочени в колона 1 на таблица 2 и да е задълбочено до степен, която да осигурява, че персоналът може да взима решения за приемане или отказване на приемане на опасни товари, които се предлагат за превоз по въздуха; и

(2) персоналът по наземно обслужване съхраняване и натоварване на опасни товари, е преминал обучение, което му позволява са изпълнява задълженията си във връзка с опасните товари. Това обучение трябва да обхваща минимум областите, посочени в колона 2 на таблица 2 и да е задълбочено до степен, която да осигурява, че е придобито знание за рисковете, свързани с опасни товари, как да се идентифицират, обслужват и натоварват такива товари;

(3) персоналът по обслужване на карго и багаж е преминал обучение, което му позволява да изпълнява своите задължения във връзка с опасните товари. Като цяло това обучение трябва да покрива областите, посочени в колона 3 на таблица 2 и да е задълбочено до степен, която да осигурява, че е придобито знание за рисковете, свързани с опасни товари, как да се идентифицират, обслужват и натоварват такива товари и какви изисквания се прилагат за пренасянето на такива товари от пътници;

(4) членовете на летателния екипаж са преминали обучение, което трябва да обхваща като минимум областите, посочени в колона 4 на таблица 2. Обучението трябва да е задълбочено до степен, която да осигурява, че е придобито знание за рисковете, свързани с опасните товари и как те следва да се превозват със самолет; и

(5) следният персонал:

(i) персонал, обслужващ пътниците;

(ii) персоналът по сигурността, назначен от оператора, който е ангажиран с проверка на пътниците и техните багажи; и

(iii) членове на екипажа, различни от членове на летателния екипаж, са преминали обучение, което трябва да обхваща минимум областите, посочени в колона 5 на таблица 2. Обучението трябва да бъде задълбочено до степен, която да осигурява, че е придобито знание за рисковете, свързани с опасните товари и изискванията, които се прилагат за пренасяне на такива товари от пътници или, като цяло, пренасянето им в самолета.

г) Операторът осигурява, че целият персонал, преминал обучение, се явява на тест, който да провери до каква степен персоналът разбира отговорностите си.

д) Операторът осигурява, че целият персонал, който се нуждае от обучение по опасни товари, преминава периодично обучение на интервали не по-дълги от две години.

е) Операторът осигурява, че записите от обучението по опасни товари се съхраняват за целия обучен персонал в съответствие с буква г) и както се изисква съгласно техническите инструкции.

ж) Операторът осигурява, че персоналът на обслужващия посредник е обучен в съответствие с приложимата колона от таблица 1 или таблица 2.

Таблица 2

Области на обучение	1	2	3	4	5
Обща теория	X	X	X	X	X
Ограничения за опасни товари във въздушния транспорт	X	X		X	X
Класификация на опасни товари	X				
Списък на опасни товари	X	X		X	
Общи изисквания за опаковане и инструкции за опаковане	X				
Маркиране и спецификации на опаковките	X				
Маркиране и етикетиране на опаковки	X	X	X	X	X
Документация от изпращача на товара	X				
Приемане на опасни товари, включително употребата на контролни листове	X				

Процедури за съхранение и товарене	X	X	X	X	
Проверки за повреда или изтичане и процедури за отстраняване на замърсяване	X	X			
Предоставяне на информация на командира	X	X		X	
Опасни товари в багажа на пътниците	X	X	X	X	X
Аварийни процедури	X	X	X	X	X

Забележка: Знакът „X” обозначава област, която трябва да се обхване.

OPS 1.1225

Доклади за инциденти и произшествия с опасни товари

а) Операторът докладва инцидентите и произшествията с опасни товари на регулаторния орган. Първоначален доклад се предоставя в рамките на 72 часа от събитието, освен ако изключителни обстоятелства възпрепятстват това.

б) Операторът докладва също така на регулаторния орган за недекларирани или погрешно декларирани опасни товари, открити в товар или в пътнически багаж. Първоначалният доклад се предоставя в рамките на 72 часа от откриването, освен ако изключителни обстоятелства не възпрепятстват това.

ПОДЧАСТ Т

СИГУРНОСТ

OPS 1.1235

Изисквания за сигурността

Операторът осигурява, че съответният персонал е запознат и спазва съответните изисквания на националните програми за сигурност на държавата на оператора.

OPS 1.1240

Програми за обучение

Операторът установява, поддържа и осъществява одобрени програми за обучение, които позволяват на членовете на екипажа на оператора да предприема необходимите мерки за предотвратяване на действията на незаконна намеса, като саботаж или отвличане на самолети и да намали последствията от такива събития, в случай, че те възникнат. Програмата за обучение е съвместима с Националната програма за авиационна сигурност. Всеки член на екипажа придобива знания и компетентност по съответните елементи от програмата за обучение.

OPS 1.1245

Докладване на действия на незаконна намеса

След действие на незаконна намеса на борда на самолета командирът или в негово/нейно отсъствие, операторът, представя незабавно доклад за действието на определените местни органи на властта и на регулаторния орган на държавата на оператора.

OPS 1.1250

Контролен лист за процедура за претърсване на самолет

Операторът осигурява, че на борда на самолета се съхранява контролен лист на процедурите, които се следват при претърсване за бомба или самоделно взривно устройство (IED) в случай на предполагаем саботаж и за проверка на самолети за скрити оръжия, експлозиви или други опасни устройства, когато съществува сериозно основание за подозрение, че самолетът може да бъде обект на незаконна намеса. Контролният лист се съпровожда от ръководство за съответните действия, които се

предприемат в случай, че се открие бомба или подозрителен обект и от информация за местоположението на бомба на самолета с най-малък риск, когато тази информация е осигурена от притежателя на типов сертификат.

OPS 1.1255

Сигурност на обособената за летателния екипаж част

а) Във всички самолети, при които обособената за летателния екипаж част е отделена с врата, вратата трябва да има възможност за заключване и се осигуряват или установяват средства или процедури, приемливи за регулаторния орган, чрез които кабинният състав уведомява летателния екипаж в случай на подозрителни действия или нарушения на сигурността в кабината.

б) Всички пътнически самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 45 500 kg или с одобрена пътническа конфигурация за над 60 пътнически места се оборудват с одобрена врата на обособената за летателния екипаж част, която има възможност за заключване и отключване от работното място на всеки пилот и е конструирана така, че да отговаря на всички приложими експлоатационни изисквания за летателна годност с обратна сила.

в) Във всички самолети, оборудвани с врата на обособената за летателния екипаж част в съответствие с буква б):

(1) тази врата е затворена преди запуск на двигателите за излитане и ще е заключена, когато се изисква съгласно процедурите по сигурност или от командира, до изключване на двигателите след кацане, с изключение на случаите, в които се налага упълномощени лица да получат право на достъп или изход в съответствие с националната програма за авиационна сигурност;

(2) се осигуряват начини за наблюдаване на зоната извън обособената за летателния екипаж част от двете пилотски места до степен, която да позволява идентифицирането на лица, изискващи право на достъп до обособената за летателния екипаж част и за установяване на подозрително поведение или потенциална заплаха.