

I

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 859/2008 на Комисията

от 20 август 2008 година

за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета по отношение на общите технически изисквания и административни процедури, приложими към търговските превози със самолет

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване ⁽¹⁾, и по-специално член 11, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕИО) № 3922/91 предвижда Комисията да приеме изменения в общите технически изисквания и административни процедури, изброени в приложение III към посочения регламент, произтичащи от напредъка в научно-техническата област.
- (2) Приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 се основава на набор от хармонизирани правила, приети от Обединените авиационни власти (JAA), наричани Общи авиационни изисквания за търговския въздушен транспорт (самолети) (JAR-OPS 1).
- (3) Регламент (ЕО) № 8/2008 ⁽²⁾ актуализира приложение III с оглед отразяване на измененията на JAR-OPS, направени след 1 януари 2005 г. (изменения 9—12), преди датата, на която въпросното приложение става приложимо (16 юли 2008 г.).

- (4) Посоченото приложение следва да бъде изменено отново на базата на допълнителните дейности, извършени от Европейската агенция за авиационна безопасност, както и предстоящото приемане на регламенти за изпълнение, предвидени в Регламент (ЕО) № 8/2008, така че да включва определени подробни технически и експлоатационни изисквания, свързани с най-важните елементи на безопасността от посоченото приложение.
- (5) Въпросните нови изисквания следва да се прилагат незабавно. Браншът и властите обаче имат нужда от време за въвеждане на сложните разпоредби, отнасящи се до експлоатацията при всякакви метеорологични условия и обучението на кабинния екипаж.
- (6) Поради това приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 следва да бъде съответно изменено.
- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за авиационна безопасност, създаден съгласно член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/1991 се заменя с текста на приложението към настоящия регламент.

Член 2

⁽¹⁾ ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

⁽²⁾ ОВ L 10, 12.1.2008 г., стр. 1.

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

2. Разпоредбите от приложението към настоящия регламент относно OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, допълнение 1 към OPS 1.1005, допълнение 1 към OPS 1.1010, допълнение 1 към OPS 1.1015 и допълнение 3 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015 се прилагат считано от 16 юли 2009 г.

3. Разпоредбите от приложението към настоящия регламент относно OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450,

OPS 1.455, OPS 1.460, допълнение 1 към OPS 1.430, допълнение 1 към OPS 1.440, допълнение 1 към OPS 1.450 и допълнение 1 към OPS 1.455 се прилагат считано от 16 юли 2011 г.

4. До прилагането на разпоредбите, посочени в параграфи 2 и 3, продължават да се прилагат съответните разпоредби от приложението към Регламент (ЕО) № 8/2008.

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

Съставено в Брюксел на 20 август 2008 година.

За Комисията
Antonio TAJANI
Заместник-председател

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 определения
ПОДЧАСТ Б	—	Общи разпоредби
ПОДЧАСТ В	—	Сертифициране 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
ПОДЧАСТ Л	—	Комуникационно и навигационно оборудване
ПОДЧАСТ М	—	Поддръжка на самолета
ПОДЧАСТ Н	—	Полетен екипаж
ПОДЧАСТ О	—	Кабинен екипаж
ПОДЧАСТ П	—	Ръководства, бордни дневници и записи
ПОДЧАСТ Р	—	Ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка
ПОДЧАСТ С	—	Превоз на опасни товари по въздуха
ПОДЧАСТ Т	—	Сигурност

ПОДЧАСТ А

ПРИЛОЖИМОСТ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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 стопанска дейност и, ако има, седалище се намират в държава-членка, наричан по-долу „оператор“. OPS 1 не се прилага:

1. за самолети, когато са използвани във военни, митнически и полицейски служби; или
2. за полети, предназначени за парашутни скокове и гасене на пожари и за свързани полети за позициониране и връщане, при които превозваните лица са тези, които обикновено се превозват за парашутни скокове или гасене на пожари; или
3. за полети непосредствено преди, по време на или непосредствено след изпълнение на специализирана авиационна дейност, при условие че тези полети са свързани със специализирана авиационна дейност, за изпълнението на която са необходими не повече от 6 души, изключвайки членовете на екипажа.

OPS 1.003

Определения

- a) За целите на настоящото приложение:
 1. „приет/приемлив“ означава, че не е получено възражение от органа, както е подходящо за планираната цел;
 2. „одобрен (от органа)“ означава документиран (от органа), както е подходящо за планираната цел;
 3. „базов списък на минималното оборудване (ММЕЛ)“ означава базовия списък (включващ преамбюла), подходящ за даден тип въздухоплавателно средство, който определя онези прибори, части от оборудване или функции, които, при поддръжане на нивото на безопасност, предвидено в приложимите сертификационни спецификации за летателна годност, могат временно да не работят или поради присъща на конструкцията претрупаност, и/или поради специфични експлоатационни и свързани с поддръжката процедури, условия и ограничения, както и в съответствие с приложимите процедури за непрекъсната летателна годност;
 4. „списък на минималното оборудване (МЕЛ)“ означава списъка (включващ преамбюла), който осигурява експлоатацията на въздухоплавателното средство при определени условия със специфични прибори, части от оборудване или функции, които не работят при започване на полета. Този списък се подготвя от оператора за неговите собствени въздухоплавателни средства при отчитане на техните определения и съответните експлоатационни и свързани с поддръжката условия в съответствие с процедура, одобрена от органа.
- б) Част М и част 145, посочени в настоящото приложение, са тези от Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1.

ПОДЧАСТ Б

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

OPS 1.005

Общи разпоредби

- a) 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 с летателни характеристики клас В могат да се намерят в допълнение 1 към OPS 1.005а).
- б) Операторът спазва приложимите с обратна сила изисквания за летателна годност на 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 летателна експлоатация на самолета.
- г) Всички синтетични средства за обучение (STD), като полетни симулатори или устройства за летателно обучение (FTD), които заменят самолета за обучение и/или проверка, следва да бъдат квалифицирани в съответствие с изискванията, приложими към синтетичните средства за обучение. Оператор, който планира да използва такива синтетични средства за обучение, следва да получи одобрение от органа.

OPS 1.020

Законови и подзаконови актове и процедури — отговорности на оператора

Операторът следва да гарантира, че:

1. всички работници/служители са осведомени, че трябва да спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите 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 екипажа са запознати със законовите и подзаконовите актове и процедурите, които се отнасят до изпълнението на техните задължения.

OPS 1.025

Общ език

- a) Операторът следва да гарантира, че всички членове на екипаж могат да комуникират на общ език.
- б) Операторът следва 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 техните задължения и отговорности.

OPS 1.030

Списъци на минималното оборудване — отговорности на оператора

- a) Операторът установява за всеки самолет списък на минималното оборудване (MEL), одобрен от органа. Този списък се основава на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL) (ако такъв съществува), приет от органа, като MEL не може да бъде по-малко ограничителен от MMEL.
- б) Операторът не експлоатира самолет по друг начин освен в съответствие с MEL, с изключение на случаите, разрешени от органа. 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 следва да включва система за обратна връзка към отговорния ръководител (вж. също OPS 1.175з), за да се осигури предприемане на коригиращи действия при необходимост.
- б) Системата за качество следва 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 следва да бъдат приемливи за органа.
- г) Системата за качество следва да бъде описана в съответна документация.
- д) Независимо от буква а) органът 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 наблюдение на полетните данни за тези самолети, които имат максимална сертифицирана излетна маса повече от 27 000 kg. Наблюдението на полетни данни е превантивно използвано на цифровите полетни данни от рутинната експлоатация с цел повишаване на авиационната безопасност. Програмата за наблюдение на полетни данни няма наказателен характер и съдържа адекватни предпазни мерки за защита на източника/ците 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 екипажа

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

- б) Когато има членове на екипажа, различни от членовете на кабинния екипаж, 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 екипаж;
 2. не заемат определените за кабинния екипаж позиции;
 3. не затрудняват членовете на кабинния екипаж 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 леснодостъпна 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 пътници 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 заинтересовани държави.
- б) Операторът осигурява, че бойното оръжие и муниците:
1. са натоварени в самолета на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета; и
 2. в случай на огнестрелно оръжие то не е заредено,

освен ако преди началото на полета не е получено одобрение от всички заинтересовани държави, че това бойно оръжие и муниците могат да бъдат превозвани при обстоятелства, които се различават частично или изцяло от посочените в настоящата буква.

- в) Операторът гарантира, 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 мунizioni

- a) Операторът предприема всички основателни мерки, за да гарантира, че му е докладвано за всяко спортно оръжие, предназначено за превоз по въздух.
- b) Операторът, приемащ за превоз спортно оръжие, е длъжен да гарантира, че:
 - 1. то е натоварено в самолета на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета, освен ако органът 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 мунizioni, то не е заредено.
- в) Мунizioni 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 определено 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

Оставено целенасочено празно

OPS 1.085

Отговорности на екипажа

- a) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите 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.
- b) Всеки член на екипажа:
 - 1. докладва на командира за всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на самолета, включително върху 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 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 приложимите медицински изисквания или ако той има каквито и да е съмнения относно възможността да изпълни предвидените му служебни задължения; или
 5. ако той е или предполага, че е изморен или се чувства непригоден до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена.
- д) Всеки член на екипажа отговаря на съответните изисквания за консумация на алкохол, които се установяват от оператора и са приемливи за органа 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 не следва да надвишава 0,2 промила при започването на полета;
 3. алкохол не следва 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 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 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 задържани лица, ако техният превоз излага на риск безопасността на самолета или на хората на борда;
 7. осигурява всички пътници да 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 полети;
 9. не разрешава член на екипажа да изпълнява каквато и да е дейност по време на излитане, първоначално набиране на височина, подход за кацане и кацане, освен задълженията, необходими за осигуряване на безопасна експлоатация на самолета;
 10. не разрешава:
 - i) полетното 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, че записаните разговори, които биха се изтрили при автоматичен режим, следва 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, който 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; и
 12. осигурява провеждането на предполетна инспекция.
- ж) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата. В такъв случай той 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 гарантира, 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, за да гарантира, че самолетът под негова отговорност не се рулира върху маневрената площ на летището 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 за ръководство на въздушното движение, фразеологията и процедурите и което може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

OPS 1.100

Допускане в пилотската кабина

- а) Операторът следва да гарантира, че лице, което не е член на полетния екипаж, 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 органа, отговорен за сертифицирането, лицензирането или инспекцията, ако това се изисква за изпълнение на неговите преки задължения; или
 3. допуснато и превозвано в съответствие с инструкциите, съдържащи се в ръководството за 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 заплата за безопасността на самолета или на пътниците.

OPS 1.120

Заплата за безопасността

Операторът предприема всички основателни мерки да гарантира, че никое лице самонадеяно или небрежно действа или бездейства:

1. така, че застрашава безопасността на самолета или на хората на борда;
2. така, че предизвиква или допуска да бъдат застрашени безопасността на което и да е лице или на имущество.

OPS 1.125

Налични на борда документи

- a) Операторът гарантира, че следните документи или копия от тях са налични на борда при всеки полет:
 1. удостоверение за регистрация;
 2. сертификатът 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 органа 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/и на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“.
- b) 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, да са лесно достъпни за екипажа на борда на самолета; и
3. действащо ръководство за летателна експлоатация на самолета да е налично на борда на самолета, освен ако органът 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

- a) 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, да са налични при всеки полет:
 1. експлоатационен план на полета, съдържащ като минимум информацията, необходима по OPS 1.1060;
 2. технически борден дневник на самолета, съдържащ като минимум информацията, изисквана съгласно част М, параграф М.А. 306 Технически дневник на оператора;
 3. подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД);
 4. съответната NOTAM/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 смята 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 в);
 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 органа и до оператора.
- b) Органът може да разреши информацията, описана в буква а), или части от нея да бъде представяна и на друг вид носител, различен от хартиен. Следва да бъде осигурен приемлив стандарт за достъпност, използваемост и надеждност.

OPS 1.140

Информация, съхранявана на земята

- a) Операторът осигурява, че

поне за времето на всеки полет или серия от полети:

 - i) информацията, съответстваща за полета и подходяща за вида експлоатация, се съхранява на земята; и
 - 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(ите) част(и) на техническия борден дневник;
 3. съответната за маршрута NOTAM 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 органа, 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 преценка това би застрашило безопасността на самолета.

OPS 1.150

Предоставяне на документи и записи

- а) Операторът:
1. осигурява на всяко лице, упълномощено от органа, достъп до всички документи и записи, свързани с полетната експлоатация или обслужването; и
 2. предоставя всички такива документи и/или записи, при поискване от органа, в определения срок от време.
- б) Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от лице, упълномощено от органа.

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 органа, 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 органа, 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; и
 - 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 органа 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 тук, 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 ⁽¹⁾ и запазващ всички функции и отговорности, посочени в подчаст В, остава оператор на самолета.
 2. Всички видове лизинг 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, следва да получи предварително одобрение от неговия отговорен орган. Всички условия, които са част от това одобрение, следва да бъдат включени в споразумението за лизинг.

⁽¹⁾ ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

- ii) Елементите от лизинговите споразумения, които са одобрени от органа, различни от лизингови споразумения, предвиждащи използване на самолет и пълен екипаж и не предвиждащи предаване на функции и отговорности, следва да бъдат считани, по отношение на отпадения 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 образувание, което не е оператор от Общността:
- 1. Вземане на сух лизинг
 - i) Оператор от Общността няма да взема на сух лизинг самолет от образувание, което не е оператор от Общността, освен ако това не е одобрено от органа. Всички условия, които са част от това одобрение, следва да бъдат включени в споразумението за лизинг.
 - ii) Операторът 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 органа и са приемливи за него.
 - 2. Вземане на мокър лизинг
 - i) Оператор от Общността няма да взема на мокър лизинг самолет от лице, което не е оператор от Общността, без одобрението на органа.
 - ii) Операторът 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. 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; и
 - Г) всяко изискване, приложимо от органа 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) органът е освободил оператора от изпълнение на съответните разпоредби на OPS част 1 и, след като чуждестранният регулаторен орган е приел писмено отговорността за наблюдение на обслужването и експлоатацията на самолета (самолетите), е извадил самолета от свидетелството за авиационен оператор на оператора; и
 - 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 В, остава операторът на самолета.

Допълнение 1 към OPS 1.005a)

Експлоатация на самолети с летателни характеристики клас 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 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 следва да установи правила за превоз на пътници на пилотска седалка.
 - ii) Командирът следва 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 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 не е необходимо да бъдат налични на борда следните документи:
 - 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 не е необходимо да бъде налична на борда информация за специални категории пътници, както е описано в OPS 1.135, буква а), точка 7.
 - iii) За полети по ПВП, през деня, от А до Б експлоатационният план на полета може да бъде в опростен вид и следва 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 следва да бъде осигурено в съответствие с OPS 1.300.
8. OPS 1.225 Експлоатационни минимума на летището: за полети по ПВП стандартните експлоатационни минимума за ПВП обикновено покриват това изискване. Когато е необходимо, операторът определя допълнителни изисквания, като отчита следните фактори: радиопокрытие, 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 гарантира, 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 горивото:
- i) За полети от А до А — операторът определя минималното съдържание на гориво, с което следва да завърши полетът. Този минимален, краен резерв от гориво не следва 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 остатък 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 от А) до Г).
13. OPS 1.265 Превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица: 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 задържани лица, операторът не е задължен да установи процедури за превоз на такива пътници.
14. OPS 1.280 Настаняване на пътниците: не е приложимо при полети по ПВП на самолети с един двигател.
15. OPS 1.285 Инструктаж за пътниците: демонстрация и информация се предоставят в зависимост от вида на експлоатацията. При експлоатация на самолет с един пилот той може да не бъде натоварен със задачи, които отвлечат вниманието му 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, извършвани по правилата за визуални полети. Необходимите инструкции за използването на летища и площадки за излитане и кацане следва 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 OPS 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 прилагат за полети, извършвани по ПВП.
21. OPS 1.410 Експлоатационни процедури — височина на пресичане на прага:
- Не се прилагат за полети, извършвани по ПВП.
22. OPS 1.430—1.460, включително допълненията:
- Не се прилагат за полети, извършвани по ПВП.
23. OPS 1.530 Излитане:
- i) Буква а) се прилага при следното допълнение. Органът 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 допълнение. 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, органът може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за летателна експлоатация на самолета, свързани със специални процедури, и са създадени от оператора и се основават на доказателства и/или документиран опит.
- ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка i), следва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:
- А) се определя типът на самолета;
- Б) се определя видът 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 изисква ограничение до самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.
- iii) Експлоатацията следва да бъде приета от държавата, в която е разположен самолетът.
24. OPS 1.535 Безопасна височина над препятствията при излитане — самолети с няколко двигателя:
- i) Буква а), точки 3, 4 и 5, буква б), точка 2, буква в), точки 1 и 2 и допълнението не са приложими за полети, извършвани по ПВП през деня.
- ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори или по ПВП, 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 резервно летище:
- i) Параграфът се прилага при следното допълнение. 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, органът може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за летателна експлоатация на самолета, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и се основават на доказателства и/или документиран опит.
 - ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка i), следва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:
 - A) се определя типът на самолета;
 - Б) се определя видът 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 изисква ограничение до самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.
 - iii) Експлоатацията следва да бъде приета от държавата, в която е разположен самолетът.
26. OPS 1.550 Кацане — сухи писти за излитане и кацане:
- i) Параграфът се прилага при следното допълнение. 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, органът може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за летателна експлоатация на самолета, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и се основават на доказателства и/или документиран опит.
 - ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка i), следва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:
 - A) се определя типът на самолета;
 - Б) се определя видът 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 изисква ограничение до самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.
 - iii) Експлоатацията следва 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 допълнение. 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 органа, ако изпълнението на тези изисквания налага допълнителен монтаж.
29. Част М, параграф М.А.704, Управленско описание за непрекъсната летателна годност
- Управленското описание за непрекъсната летателна годност може да бъде адаптирано към експлоатацията, която следва да се извършва.

30. Част М, параграф М. А.306, Технически дневник на оператора
- Органът 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), точки 2 и 4 и буква 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 следва да се прилагат изцяло, когато по OPS 1 се изискват двама пилоти.
32. OPS 1.945 Преподготовка и проверка:
- Буква а), точка 7 — полети в рейсови условия под контрол на инструктор може да се извършват на всеки самолет от приложимия клас. Броят на необходимите полети в рейсови условия под контрол на инструктор зависи от сложността на експлоатацията, която следва да се извърши.
 - Буква а), точка 8 не се изисква.
33. OPS 1.955 Назначаване като командир
- Буква б) се прилага, както следва. Органът 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 Преподготовка и проверка:
- 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.
 - 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).
 - 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 органа, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на умения за управление на ресурсите на екипажа.
 - Буква б), точка 2 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 месеца, една квалификационна проверка на оператора е достатъчна. Тази квалификационна проверка следва 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:
- 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.
 - 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 прецени, както следва:
 - 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 наблюдавач;
 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 лиценза, се намалява на 100 часа или сектора, 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 полетен план:
- 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 непрекъсната летателна годност
- Управленското описание за непрекъсната летателна годност може да бъде адаптирано към експлоатацията, която следва да се извършва.
43. OPS 1.1071 Технически борден дневник:
- Приложимо, както се изисква по част М, параграф М. А.306 Технически дневник на оператора.
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

СЕРТИФИЦИРАНЕ И НАДЗОР НА ОПЕРАТОРА

OPS 1.175

Общи правила за сертифициране 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.

- a) 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 позволява на органа да прегледа всички аспекти на сигурността на предложената експлоатация.
- в) Заявителят за получаване на свидетелство за авиационен оператор следва:
 1. да не притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от друг орган, освен ако това не е одобрено от съответните органи;
 2. да има основно място на стопанска дейност и, ако има, седалище, разположени в държавата, отговорна за издаване на свидетелството за авиационен оператор;
 3. да убеди органа, 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 органа 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 отменено, ако органът не е убеден, че операторът може да поддържа безопасна експлоатация.
- ж) Операторът следва да убеди органа, че:
 1. неговата организация и управленският му екип са подходящи и съответстват точно на мащаба и обхвата на експлоатацията; и
 2. са дефинирани процедури за надзор на експлоатацията.
- з) Операторът следва да е определил отговорен ръководител, приемлив за органа, който има административни правомощия за осигуряване на финансиране на цялостната експлоатация и техническото обслужване в съответствие със стандарта, изискван от органа.
- и) Операторът следва да е номинирал на постове лица, приемливи за органа, 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 органа, 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 органа.
- л) Операторът следва да гарантира, че всеки полет се извършва в съответствие с разпоредбите на ръководството за провеждане на полети.
- м) Операторът следва да организира подходящи наземни средства, за да осигури безопасното управление на полетите.
- н) Операторът следва да осигури, че неговите самолети са оборудвани и екипажите са квалифицирани, както се изисква за зоната и типа на експлоатация.
- о) Операторът следва 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 следва да предостави на органа копие от ръководството за провеждане на полети, както е посочено в подчаст П, заедно с всички изменения и преработки към него.
- р) Операторът следва 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 (CAO)

- 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. за 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 ⁽¹⁾ 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 органа в съответствие с част М, подчаст Ж; и
 - 3. операторът е убедил органа, 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 от ж) до о); и
 - v) изпълнява изискванията на OPS 1.175.
- б) Въпреки разпоредбите на OPS 1.185, буква е), операторът следва да уведоми органа във възможно най-кратък срок за всички промени в информацията, подадена в съответствие с OPS 1.185, буква а) по-долу.
- в) Ако органът 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.

⁽¹⁾ ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.

OPS 1.185

Административни изисквания

- а) Операторът гарантира, 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 наименование, адрес и адрес за кореспонденция на заявителя;
 2. описание на предложената експлоатация;
 3. описание на управленската организация;
 4. имена на отговорния ръководител;
 5. имена на лицата, заемаш 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 следва 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/ите за техническо обслужване на самолетите на оператора;
 3. техническият борден дневник;
 4. където е подходящо, техническата(ите) спецификация(и) на договора(ите) 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 следва 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 следва 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 следва да бъде подадено най-малко 30 дни, освен ако не е договорено друго, преди края на срока на валидност.
- е) При обстоятелства, различни от изключителните, органът следва да бъде уведомен поне 10 дни предварително за предложена промяна на лицата, заемаш 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 дейност) на оператора;
- б) дата на издаване и период на валидност;
- в) описание на типа разрешена експлоатация;
- г) тип/ове самолет/и, разрешен/и за използване;
- д) регистрационни знаци на разрешения/те самолет/и, като освен това операторите могат да получат одобрение за система за информиране на органа 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 CAT II/CAT III (включително одобрени минимума)
 - (MNPS) Минимални навигационни спецификации
 - (ETOPS) Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя
 - (RNAV) Зонална навигация
 - (RVSM) Намалени минимума за 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 разпоредби

Операторът следва да има солидна и ефективна управленска структура, за да осигури безопасното провеждане на авиационната експлоатация. Лицата, заемащи номинираните постове, следва 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, следва да се съдържа в ръководството за провеждане на полети и органът следва да бъде уведомяван писмено за всяка планирана или извършена промяна в назначенията или функциите.
2. Операторът следва 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 (CAO), не следва да бъде номинирано за този пост от друг притежател на свидетелство за авиационен оператор, освен ако това не е приемливо за органа.
4. Лицата, които са номинирани за постове, следва 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 следва да наеме на работа достатъчно полетен и кабинен екипаж, който е преминал обучение и проверки в съответствие с подчаст Н и подчаст О, ако е уместно.
2. Наземен персонал
 - i) Броят на наземния персонал зависи от естеството и мащаба на експлоатацията. В експлоатационните отдели и в отделите за наземно обслужване следва 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 следва да се възложи задачата да осигурява всеки нает възложител да отговаря на необходимите стандарти.
3. Надзор
 - i) Броят на лицата по надзор, които следва да бъдат определени, зависи от структурата на оператора и броя на наетия персонал.
 - ii) Задълженията и отговорностите на тези лица по надзора следва да бъдат определени и всички мерки следва да бъдат взети, така че те да могат да изпълняват отговорностите си по надзора.
 - iii) Надзорът на членовете на екипажите и на наземния персонал следва 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 следва да осигури работното пространство, налично във всяка експлоатационна база, да е достатъчно за персонала, зает с безопасността на полетната експлоатация. Следва да се отчетат нуждите на наземния състав във връзка с експлоатационния контрол, съхранението на важни записи и планирането на полети от екипажите.
2. Офис оборудването следва да осигурява възможност без закъснение да се разпространяват експлоатационни инструкции и друга информация до всички засегнати лица.

д) Документация

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

ПОДЧАСТ Г

ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ

OPS 1.192

Терминология

Термините, изброени по-долу, се използват в контекста на настоящия регламент.

- а) Подходящо летище: летище, което операторът счита за задоволително предвид приложимите експлоатационни изисквания и характеристиките на пистата за излитане и кацане; по времето, когато се очаква да бъде използвано, летището разполага със свободен капацитет и предлага необходимите спомагателни услуги, като например ОВД, задоволително осветление, комуникации, метеорологични доклади, аеронавигационни и аварийно-спасителни услуги.
- б) ETOPS (Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя): експлоатацията ETOPS при самолетите с два двигателя, одобрена от органа (одобрение за ETOPS), позволява опериране извън праговото разстояние, определено по OPS 1.245, буква а) от подходящо летище.
- в) Подходящо резервно летище по маршрута при ETOPS полети: подходящо летище, което в допълнение, по времето, когато се очаква да бъде използвано, разполага със служба за ОВД и поне една процедура за инструментален подход.
- г) Резервно летище по маршрута: подходящо летище по маршрута, което може да бъде изисквано на етапа на планиране.
- д) 3 % резервно летище по маршрута: резервно летище по маршрута, избрано с цел намаляване на горивото за случайни отклонения до 3 %.
- е) Изолирано летище: при условие че това е приемливо за органа, летището за местоназначение може да се разглежда като изолирано летище, ако горивото (за отклонение и краен резерв) за достигане до най-близкото подходящо резервно летище е повече от:
 - за самолети с бутални двигатели — количеството гориво за 45-минутен полет плюс 15 % от времето за полет на крейсерско полетно ниво или полет от два часа, която от двете величини е по-малка; или
 - за самолети с турбини двигатели — количеството гориво за полет от два часа в условия на нормален разход при крейсерска скорост над летището за местоназначение, включително резервното гориво при кацане.
- ж) Еквивалентна точка: точка, която може да бъде установена с помощта на разстояние до DME, подходящо разположени NDB или VOR, SRE или PAR, или всяка друга подходяща точка между 3 и 5 мили от прага, която установява независимо позицията на самолета.
- з) Критични фази на полета: критичните фази на полета са разбегът при излитане, профилът на полета при излитане, финалният подход, кацането, включително пробегът след кацане, както и всяка друга фаза на полета по преценка на командира.
- и) Гориво за случайни отклонения: горивото, необходимо за компенсиране на непредвидени фактори, които могат да окажат въздействие върху разхода на гориво до летището за местоназначение, като например отклонения на конкретния самолет от данните за очаквания разход на гориво, отклонения от прогнозираните метеорологични условия и отклонения от планирания маршрут и/или крейсерски полетни нива/височини.
- й) Отделни писти за излитане и кацане: писти за излитане и кацане на едно летище, които представляват отделни повърхности за кацане. Въпросните писти могат да се припокриват или пресичат по начин, който не би попречил на планираните видове експлоатация на едната писта, ако другата е блокирана. Всяка от пистите има отделна процедура за подход, базирана на отделно навигационно средство.
- к) Одобрена крейсерска скорост при един неработещ двигател: одобрената крейсерска скорост при един неработещ двигател за полети по ETOPS за планираната зона на експлоатация е скоростта в рамките на сертифицираните ограничения на самолета, избрана от оператора и одобрена от регулаторния орган.
- л) Зона за ETOPS: зоната за ETOPS обхваща въздушното пространство, в рамките на което одобреният за полети по ETOPS самолет остава по-дълго от определеното полетно време в спокойна атмосфера (при стандартни условия) при одобрената крейсерска скорост при един неработещ двигател на подходящо резервно летище по маршрута при полети по ETOPS.
- м) Диспечирание: плановите минимума при ETOPS се прилагат до диспечирането. Диспечирането се извършва при първото движение на самолета, задвижван от собствена тяга с цел излитане.

OPS 1.195

Оперативен контрол

Операторът:

- a) установява и поддържа метод за упражняване на оперативен контрол, одобрен от органа; и
- b) упражнява оперативен контрол за всеки полет, провеждан при условията на неговото свидетелство за авиационен оператор.

OPS 1.200

Ръководство за провеждане на полети

Операторът предоставя ръководство за провеждане на полети 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

- a) 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.
- b) 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.
- v) Операторът не може да изисква член на екипажа да изпълнява други дейности в критични етапи на полета, освен необходимите за безопасната експлоатация на самолета (вж. OPS 1.192).

OPS 1.215

Обслужване на въздушното движение

Операторът гарантира, 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 гарантира, 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

(Вж. OPS 1.192)

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

OPS 1.225

Експлоатационни минимуми на летищата

- a) 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 органа, следва да бъде добавено към посочените минимуми в съответствие с буква а) по-горе.
- в) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се смятат 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 излитане и подход

- a) Операторът осигурява използването на инструменталните процедури за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището.
- б) Независимо от буква а), командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане, при условие че са изпълнени критериите за поддръжане на минимална безопасна височина над препятствията и са отчетени всички експлоатационни условия. Финалният подход за кацане следва 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 органа.

OPS 1.235

Процедури за намаляване на шума

(Вж. OPS 1.192)

Операторът установява подходящи експлоатационни процедури при отлитане и долитане/подход за кацане за всеки тип въздухоплавателно средство в съответствие със следното:

- a) Операторът гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума, и
- б) Въпросните процедури са лесни и безопасни за експлоатация и не са свързани със значително увеличаване на натоварването на екипажа по време на критичните фази на полета, и
- в) За всеки тип самолет се определят две процедури за отлитане в съответствие с документ 8168 на ICAO (Процедури за аеронавигационни услуги, „PANS-OPS“), том I:
 - 1. Първа процедура за намаляване на шума при отлитане (NADP 1), предназначена да отговори на целта за намаляване на шума в близост до летището; и
 - 2. Втора процедура за намаляване на шума при отлитане (NADP 2), предназначена да отговори на целта за намаляване на шума на по-голямо разстояние от летището; и
 - 3. Освен това, всеки профил за набиране при NADP може да има само една последователност на действията.

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, буква а), точка 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 органа.

OPS 1.241

Експлоатация в определен обем въздушно пространство с намалени минимума 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 органа (одобрение за RVSM). (Вж. също OPS 1.872.)

OPS 1.243

Експлоатация в зони с определени навигационни изисквания

- а) Операторът гарантира, че самолет, който се експлоатира в зони или обеми от въздушно пространство, или по маршрути, за които са били определени навигационни изисквания, е сертифициран в съответствие с тези изисквания, и, ако е необходимо, че органът е предоставил съответното одобрение за експлоатация. (Вж. също OPS 1.865, буква в), точка 2, OPS 1.870 и OPS 1.872.)
- б) Операторът на самолет, който се експлоатира в зоните, посочени в буква а), гарантира, че всички процедури при извънредни случаи, определени от органа, отговорен за съответното въздушно пространство, са включени в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.245

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

(Вж. OPS 1.192)

- а) С изключение на случаите, когато има специално одобрение от органа 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 (при стандартни условия в спокойна атмосфера), освен в случай на:
1. самолети с летателни характеристики клас А със:
 - 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 с летателни характеристики клас А със:
- максимална одобрена конфигурация на пътническите места от 19 или по-малко; и
 - 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 органа — до 180 минути, за турбореактивни самолети с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б) по-долу;
3. самолети с летателни характеристики клас В или С:
- 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) по-долу; или
 - 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, не надвишаваща VMO, на базата на действителната въздушна скорост, която самолетът може да поддържа с един отказал двигател.
- в) Операторът следва да осигури, че следните данни, специфични за всеки тип или вариант самолет, са включени в ръководството за провеждане на полети:
- крейсерска скорост за един отказал двигател, определена в съответствие с буква б) по-горе; и
 - максималното разстояние от подходящо летище, определено в съответствие с букви а) и б) по-горе.
- Забележка:* Скоростите, 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)

(Вж. OPS 1.192)

- Операторът няма да извършва експлоатация извън праговото разстояние, определено в съответствие с OPS 1.245, освен ако няма одобрение за това от органа (одобрение за ETOPS).
- Преди провеждането на полет по ETOPS операторът осигурява, че по маршрута е налично подходящо резервно летище в рамките или на неговото одобрено време за отклонение, или на времето за отклонение, базирано на статуса на самолета по MEL, което е по-кратко. (Вж. също OPS 1.297, буква г).)

OPS 1.250

Установяване на минимални височини за полет

- 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 от Е до И.
- Всеки метод за установяване на минимални височини за полет следва да бъде одобрен от органа.
- Когато минималните височини за полет, установени от държавите, над които се прелита, са по-високи от тези, установени от оператора, се прилагат по-високите стойности.
- При установяването на минимални височини на полет операторът отчита следните фактори:
 - точността, с която може да бъде определена позицията на самолета;

2. вероятната неточност на използваните високомери;
 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

(Вж. допълнения 1 и 2 към OPS 1.255)

- а) Операторът следва 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; или
 - ii) специфичните данни за съответния самолет, получени от системата за следене на разхода 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 доставчика/доставчиците на аеронавигационно обслужване.
- в) Операторът осигурява, че предполетните изчисления за необходимото използваемо гориво за полет включват:
 1. гориво за рулиране; и
 2. гориво за изпълнение на полета; и
 3. резервно гориво, включващо:
 - i) гориво за случайни отклонения (вж. OPS 1.192); и
 - ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище (това не възпрепятства летището на излитане да бъде избрано като резервно летище); и
 - 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; и
 2. резервно гориво, включващо:
 - i) гориво за случайни отклонения; и
 - ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище (това не възпрепятства летището на излитане да бъде избрано като резервно летище); и
 - 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 следва да бъде уведомен, когато се предвижда превоз на пътници с намалена подвижност.

OPS 1.265

Превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица

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

OPS 1.270

Натоварване на ръчен багаж и карго

(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

Оставено целенасочено 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 осигурява, че:

а) общи разпоредби

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 са информирани за следното, ако е приложимо:

- i) правилата за тютюнопушене;
- ii) облегалките на креслата да са изправени и съгваемите 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; както 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 (прилага се OPS 1.825);

в) след излитане

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

- i) 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 съгваемите 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 не започва полет, ако не е убеден, 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 Л, 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 следва 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 от 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

- a) 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.
- b) Операторът следва да избере и определи в експлоатационния план на полета резервно летище на летището на излитане, в случай че не е възможно връщане на летището на излитане поради метеорологични или експлоатационни причини. Прямо летището на излитане резервното летище на излитане следва 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 на самолета, в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса; или
 - ii) одобреното полетно време по ETOPS на оператора, предмет на ограничения по MEL, до максимум два часа с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета, 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 на самолета, 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 на самолета не е включен вариант за полет с един отказал двигател с крейсерска скорост, скоростта, която следва да се използва при изчисленията, следва да бъде тази скорост, която се достига с останалия/те двигател/и, работещ/и на максимален непрекъснат режим.
- в) Операторът следва да избере поне едно резервно летище на летището за местоназначение за всеки полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, освен ако:
1. и за двете:
 - i) продължителността на планирания полет от излитането до кацането или, в случай на препланиране в полет, в съответствие с OPS 1.255, буква г), оставащото полетно време до летището за местоназначение не превишава шест часа, и
 - ii) летището за местоназначение е оборудвано с две отделни писти за излитане и кацане (вж. OPS 1.192), които са използвани, и съответните метеорологични доклади или метеорологични 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 летището за местоназначението височината на долната граница на облаци ще бъде най-малко 2 000 ft или височината на визуалния кръг след инструментален подход + 500 ft, което е по-голямо, а видимостта ще бъде най-малко 5 km;
- или
2. летището за местоназначение е изолирано.
- г) Операторът следва да избере две резервни летища за местоназначение, 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 минимума (вж. OPS 1.297, буква б); 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 определя летище за резервно на летището за излитане само когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или всяка комбинация от тях показват, 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 1.225. Задължително се отчита височината на долната граница на облаците, когато е възможно изпълнението само на неточни подходи за кацане и/или визуален кръг след инструментален подход. Отчитат се и всички ограничения, свързани с евентуален отказ на един двигател.
- б) Планови минимуми за летище за местоназначение (с изключение на изолирани летища за местоназначение). Операторът избира летище за местоназначение само когато:
1. съответните метеорологични доклади или прогнози за летището за местоназначение, или всяка комбинация от тях показват, че за период от един час преди и един час след очакваното време на пристигане в местоназначението метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите планови минимуми, както следва:
 - i) далечината на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR видимостта) е определена в съответствие с OPS 1.225; и
 - ii) за неточен подход за кацане или визуален кръг след инструментален подход височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от минималната височината за снижение (MDH); или
 2. избират се две резервни летища по OPS 1.295, буква г).
- в) Планови минимуми за:
- резервно летище, или
- изолирано летище, или
- 3 % резервно летище по маршрута, или
- резервно летище по маршрута, изисквано на етапа на планиране.

Операторът избира летище за някоя от посочените цели само когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или всяка комбинация от тях показват, 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 от таблица 1 по-долу.

Таблица 1

Планови минимуми — резервно летище, изолирано летище за местоназначение, 3 % резервно летище по маршрута и резервно летище по маршрута

Вид подход	Планови минимуми
Класове II и III	Клас I (<i>забележка 1</i>)
Клас I	Неточен подход (<i>забележки 1 и 2</i>)
Неточен подход	Неточен подход (<i>забележки 1 и 2</i>) плюс 200 ft / 1 000 m
Визуален кръг след инструментален подход	Визуален кръг след инструментален подход

Забележка 1 Далечина на видимост на ПИК (RVR).

Забележка 2 Височината на долната граница на облаците следва да е равна или по-висока от минималната височина за снижение (MDH).

- г) Планови минимуми за резервно летище по маршрута при ETOPS полети. Операторът определя летище за резервно летище по маршрута при ETOPS полети само ако съответните доклади за текущото време или метеорологичните прогнози, или всяка комбинация от тях показват, че за времето между очаквания час на кацане и един час след най-късния възможен час на кацане ще съществуват условията, изчислени чрез добавяне на допълнителните ограничения от таблица 2. Операторът включва в ръководството за провеждане на полети метода за определяне на експлоатационните минимуми на планираното резервно летище по маршрута при ETOPS полети.

Таблица 2

Планови минимуми — ETOPS

Вид подход за кацане	Долна граница за облаците на резервното летище	Метеорологичен минимум Видимост/RVR
Процедура на точен подход	Разрешена височина за вземане на решение (DH/DA) плюс увеличение от 200 ft	Разрешена видимост плюс увеличение от 800 метра
Процедура за неточен подход или визуален кръг след инструментален подход	Разрешена минимална височина за снижение (MDH/MDA) плюс увеличение от 400 ft	Разрешена видимост плюс увеличение от 1 500 метра

OPS 1.300

Предаване на ОВД полетен план

Операторът гарантира, че полет не може да започне, без да е предаден ОВД полетният му план или ако не е депозиран 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 слизване

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.305)

Операторът гарантира, че не се извършва презареждане/източване на гориво с 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 слизване. Във всички други случаи следва да се вземат необходимите предпазни мерки и на самолета следва 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 полетния екипаж
1. По време на излитане и кацане всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, заема своето място.
 2. През останалите фази на полета всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, остава на работното си място, освен ако неговото отсъствие не е необходимо за изпълнение на задълженията му, 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 полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, се намира в състояние на бдителност. Ако се установи 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 ограничената на времето за полет, нито ще се използва за оправдаване на период на дежурство.
- б) Членове на кабинния екипаж. Във всички части на самолета, заети от пътници, членовете на необходимия кабинен екипаж заемат определените им работни места по време на критичните фази на полета.

OPS 1.311

Минимален брой членове на кабинния екипаж, който се изисква да бъде на борда на самолета по време на наземна експлоатация с пътници на борда

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.311)

Операторът осигурява винаги, когато има пътници на борда на самолета, минималният изискван брой членове на кабинния екипаж в съответствие с OPS 1.990, букви а), б), в) и г) да бъде налице в пътническия салон, освен:

- а) когато самолетът е паркиран на земята, броят на присъстващите в пътническия салон членове на кабинния екипаж може да бъде намален под броя, определен в OPS 1.990, букви а), б) и в). При посочените обстоятелства изискваният минимален брой кабинен екипаж е или един член на кабинния екипаж на двойка аварийни изходи на нивото на пода за всеки пътнически салон, или един член на кабинния екипаж за всеки 50 или част от 50 пътници на борда — което е по-голямо от двете, при условие че:
1. операторът има установена процедура за евакуация на пътници при тази намалена численост на кабинния екипаж, която е приета от органа като осигуряваща еквивалентно ниво на безопасност; и
 2. не се извършва презареждане/източване на гориво; и
 3. старшият член на кабинния екипаж е провел предполетен разбор по въпросите на безопасността с кабинния екипаж; и
 4. старшият член на кабинния екипаж присъства в пътническия салон; и
 5. завършена е предполетната проверка на салона.
- Това намаляване на числеността на кабинния екипаж не е позволено, когато броят на членовете на кабинния екипаж се определя от OPS 1.990, буква г).
- б) При напускане на самолета, когато броят на оставащите пътници на борда е по-малък от 20, минималният брой членове на кабинния екипаж, който присъства в пътническия салон, може да бъде намален под изисквания минимален брой членове на кабинния екипаж в съответствие с OPS 1.990, букви а), б), в) и г), при условие че:
1. операторът има установена процедура за евакуация на пътници при тази намалена численост на кабинния екипаж, която е приета от органа като осигуряваща еквивалентно ниво на безопасност; и
 2. старшият член на кабинния екипаж присъства в пътническия салон.

OPS 1.313

Използване на пилотски слушалки

- а) Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, носи пилотски слушалки с микрофон или еквивалентни, изисквани от OPS 1.650, буква п) и/или 1.652, буква т), и ги използва като основно устройство, за да чува гласовите комуникации с обслужващите въздушното движение:
- на земята,
 - когато получава указания за отлитане чрез гласова комуникация,
 - когато двигателите работят,
 - по време на полет под преходна височина или 10 000 фута, прилага се по-високата стойност, и
 - когато командирът счете за необходимо.
- б) При условията на точка 1 по-горе микрофонът или неговият еквивалент се поставя в режим, който позволява неговото ползване за двупосочна радиокомуникация.

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 в интерес на безопасността се счита за необходимо по преценка на командира, сигурността на всеки член на екипажа се осигурява чрез всички предвидени предпазни колани и раменни колани.
 2. През останалите етапи на полета всеки член на полетния екипаж, когато е на работното си място в пилотската кабина, е със закопчан и затегнат предпазен колан.
- б) Пътници
1. Преди излитане и кацане и когато в интерес на безопасността се счита за необходимо, командирът осигурява всеки пътник на борда да заема място или лежанка със закопчан и затегнат предпазен колан или раменен колан, когато е предвиден такъв.
 2. Операторът създава условия, а командирът гарантира, 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/кухните на самолета

- а) Операторът установява процедури, гарантиращи, че преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп.
- б) Командирът осигурява преди излитане и кацане и когато по своя преценка счита, че е в интерес на безопасността, всяко оборудване и багаж да 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 гарантира, 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 специално разрешено в съответствие с процедурите, дефинирани в ръководството за провеждане на полети;
 3. извън определените за пушене зони и в тоалетната/ите;
 4. в багажните помещения и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери; и
 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:
1. предприема изпитане; или
 2. продължава след точката, от която влиза в действие коригиран полетен план в случай на препланиране в полет, само ако разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището за местоназначение и/или резервното/ите летище/а, посочено/и в OPS 1.295, в момента на кацане съответстват на или са по-добри от плановите минимума, посочени в OPS 1.297.
- б) При полет по правилата за полети по прибори командирът продължава към планираното летище за местоназначение само когато последната налична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището за местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимума.
- в) При полет по правилата за полети по прибори командирът продължава след:
1. точката за вземане на решение при прилагане на процедурата при намалено количество гориво за случайни отклонения (вж. допълнение 1 към OPS 1.255); или
 2. предварително определената точка при прилагане на процедурата при предварително определена точка (вж. допълнение 1 към OPS 1.255),

само когато наличната информация показва, че в очакваното време на долитане метеорологичните условия на летището за местоназначение и/или на изискваното/ите резервно/и летище/а, посочено/и в OPS 1.295, съответстват на или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимума, посочени в OPS 1.225.

- г) При полет по правилата за визуални полети командирът предприема изпитане само ако съответните метеорологични доклади или прогнози, или всяка комбинация от тях показват, че метеорологичните условия по маршрута или по тази част от него, по която полетът следва да бъде изпълнен по правилата за визуални полети, в съответния момент ще бъдат такива, че да позволяват спазване на правилата за изпълнение на визуални полети.

OPS 1.345

Лед и други замърсители — наземни процедури

- a) Операторът установява процедури, които следва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на самолета/ите.
- б) Командирът няма да предприеме 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 летателна експлоатация на самолета.

OPS 1.346

Лед и други замърсители — полетни процедури

- a) Операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.
- б) Командирът няма да предприеме 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 започва или продължава полет в случай на препланиране по време на полет само когато е убеден, че самолетът е зареден най-малко с планираното количество използваемо 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 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

Операторът установява процедура, гарантираща, че по време на полет се изпълняват процедури за контрол и управление на разхода на гориво според следните критерии:

- a) Процедури за контрол на разхода на гориво по време на полет.
 1. Командирът следва да осигури, че по време на полет се правят редовни проверки на горивото. Оставашото използваемо гориво следва да се записва и да се оценява, като:
 - i) се сравнява действителният разход с планирания;
 - ii) се проверява дали оставашото използваемо гориво е достатъчно за завършване на полета, в съответствие с буква б) „Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет“ по-долу; и
 - iii) се определя очакваното използваемо гориво, оставащо при долитане на летището за местоназначение;
 2. съответните данни следва да бъдат записвани.
- б) Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет.
 1. Полетът следва бъде изпълнен така, че очакваното използваемо гориво, оставащо при долитане на летището за местоназначение, да не е по-малко от:
 - i) необходимото количество гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане, или
 - ii) резервното гориво при кацане, ако няма изискване за определяне на резервно летище.
 2. Ако при проверка, извършена по време на полет, бъде установено, че оставашото очаквано използваемо гориво при долитане на летището за местоназначение е по-малко от:
 - i) необходимото количество гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане, тогава при вземане на решение за продължаване на полета до летището за местоназначение или за отклонение и изпълнение на безопасно кацане с не по-малко от резервното гориво при кацане, командирът следва да вземе предвид въздушния трафик и експлоатационните условия, които преобладават на летището за местоназначение, на резервното летище и на всяко друго подходящо летище, или
 - ii) резервното гориво при кацане, ако не се изисква определяне на резервно летище, тогава командирът следва да предприеме необходимите действия и да продължи към подходящо летище, за да изпълни безопасно кацане с не по-малко от резервното гориво при кацане.
 3. Командирът обявява аварийна ситуация, когато изчисленото използваемо гориво при кацане на най-близкото подходящо летище, където е възможно да бъде изпълнено безопасно кацане, е по-малко от резервното гориво при кацане.
 4. Допълнителни условия при конкретни процедури.
 - i) На полети, изпълнявани по процедурата за намалено резервно гориво, за да продължи към летище 1 за местоназначение, командирът следва да осигури оставашото използваемо гориво в точката на вземане на решение да представлява поне сумата от:

гориво за изпълнение на полета от точката на вземане на решение до летище 1 за местоназначение; и

гориво за случайни отклонения, равно на 5 % от горивото за изпълнение на полета от точката на вземане на решение до летище 1 за местоназначение; и

гориво, необходимо за достигане на летище, резервно на летище 1 за местоназначение, ако се изисква определяне на резервно летище на летище 1 за местоназначение; и

резервно гориво при кацане.

- ii) На полети, изпълнявани по процедурата за предварително определена точка, за да продължи към летището за местоназначение, командирът следва да осигури оставащото използваемо гориво в предварително определената точка да представлява поне сумата от:

гориво за изпълнение на полета от предварително определената точка до летището за местоназначение; и

гориво за случайни отклонения от предварително определената точка до летището за местоназначение, изчислено в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.255, подточка 1.3; и

гориво, изисквано съгласно допълнение 1 към OPS 1.255, подточка 3.1, буква г).

OPS 1.380

Оставено целенасочено празно

OPS 1.385

Използване на допълнителен кислород

Командирът гарантира, че членове на полетния екипаж, 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

- a) 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. гарантира, 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 съхраняването на 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, буква а), точка 1, не е функциониращо или не е изпълнена процедурата, описана в OPS 1.680, буква а), точка 2.
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 екипаж 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:

- a) 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, следва да гарантира, че незабавно се предприемат всички коригиращи действия, посочени от RA, освен ако това не излага на риск безопасността на самолета.

Коригиращите действия следва да:

- i) не бъдат в противоречие с посоченото от RA;
 - ii) съответстват на посоченото в RA, дори ако това противоречи на вертикалния елемент на инструкциите от органа за контрол на въздушното движение;
 - iii) бъдат възможният минимум, за да отговорят на посоченото в RA.
- в) Определени са предписания за комуникацията между бордовата система за избягване на сблъсък и органа за контрол на въздушното движение.
 - г) Когато конфликтът се разреши, самолетът незабавно се подчинява отново на инструкциите на разрешението на органа за контрол на въздушното движение или на неговото разрешение.

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

- a) 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 минимума (вж. OPS 1.192).
- б) Когато RVR не е налична, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.430, буква 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 минимума, подходът може да бъде продължен до височината за вземане на решение (Decision Altitude/Height — DA/H) или минималната височина за снижение (Minimum Descent Altitude/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 1 000 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 1 000 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 минимума.
- д) Подходът може да бъде продължен под 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.

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

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

OPS 1.410

Експлоатационни процедури — височина на пресичане на прага

Операторът следва 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

Полетен борден дневник

Командирът осигурява попълването на техническия и полетния борден дневник.

OPS 1.420

Докладване на събития

- a) 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:

- A) пребиваването на въздухоплавателното средство;
- B) пряк контакт с произволна част от въздухоплавателното средство, включително части, които впоследствие са отделени от въздухоплавателното средство; или
- B) пряко излагане на реактивната струя;

освен когато се касае за наранявания в резултат на естествени причини, самонаранявания или наранявания, нанесени от друго лице, или когато нараняванията са нанесени на пътници без билети, които се крият извън зоните, които обикновено са на разположение 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.

- б) 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, буква 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 органа за всеки инцидент, който застрашава или би застрашил безопасността на експлоатацията.
 3. Докладите следва да бъдат предадени в срок 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 е бил отговорен за полета, да бъдат записвани в техническия борден дневник. Ако недостигът или превишаването на технически ограничения застрашава или би могло да застраши безопасността на експлоатацията, командирът следва допълнително да предаде доклад до органа в съответствие с буква б), точка 2 по-горе.
 5. В случай на инциденти, докладвани в съответствие с буква б), точки 1, 2 и 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 следва 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 органа.

- 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 е бил отговорен 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 гарантира, че органът в държавата на оператора, най-близкият подходящ орган (ако не, органът 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 органа в държавата на оператора в срок 72 часа от момента на възникване на произшествието или сериозния инцидент.

- г) Специфични доклади.

Събитията, за които следва 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 своето 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 екипаж;
 - iii) отказ на оборудване за обслужване на въздушното движение.

В допълнение командирът уведомява органа 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 доклад ACAS до органа, 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 е разбрал, че е възникнало сблъскване с птици, след кацане командирът подава писмен доклад за сблъскване с птици до органа, когато въздухоплавателното средство, за което той е отговорен, 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. Инциденти и произшествия с опасни товари. Операторът докладва на органа и на съответния орган в държавата, където се е случило събитието, за инциденти и произшествия с опасни товари, както предвижда допълнение 1 към OPS 1.1225. Първият доклад се изпраща в рамките на 72 часа след събитието, освен ако изпращането му не бъде осуетено от извънредни обстоятелства, и включва известната до този момент информация. Ако е необходимо, във възможно най-кратък срок следва да се изготви последващ доклад, в който се посочва установената допълнителна информация. (Вж. също OPS 1.1225.)
5. Незаконна намеса на борда. След акт на незаконна намеса на борда на въздухоплавателното средство командирът, или в негово отсъствие — операторът, подава доклад, веднага щом това е практически възможно, до местния орган и до органа в държавата на оператора. (Вж. също 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 1.255

Политика за горивото

Операторът следва да базира политиката за гориво на компанията, включително изчисляването на количеството гориво, необходимо да бъде на борда за изпълнение на полет, на следните критерии за планиране:

1. Основна процедура

Използваемото гориво, необходимо да бъде на борда за изпълнение на полет, следва да е в следното количество:

1.1. Гориво за рулиране, което не може да бъде по-малко от количеството, което се очаква да бъде използвано преди излитане. Вземат се предвид местните условия на летището на излитане и разходът на гориво на спомагателната силова установка.

1.2. Гориво за изпълнение на полета, което включва:

- a) гориво за излитане и набор от превишението на летището до първоначалното крейсерско ниво/височина, като се отчете очакваният маршрут на отлитане; и
- б) гориво за полета от крайната точка на набор до началната точка на снижение, включително всеки стъпаловиден набор/снижение; и
- в) гориво от началната точка на снижение до началото на подхода за кацане, като се вземе предвид очакваната процедура на долитане; и
- г) гориво за подход и кацане на летището за местоназначение.

1.3. Гориво за случайни отклонения, освен предвиденото в точка 2 „Намалено гориво за случайни отклонения“, което е по-високата стойност от буква а) или б) по-долу:

- a) или:
 - i) 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; или
 - ii) не по-малко от 3 % от планираното гориво за полета или, в случай на промяна на полетния план по време на полета, 3 % от горивото за полета за остатъка от полета, при условие че резервното летище по маршрута е налично в съответствие с допълнение 2 към OPS 1.255; или
 - iii) количеството гориво, достатъчно за 20-минутен полет на базата на планирания за полета разход на гориво, при условие че операторът е установил програма за наблюдение на разхода на гориво за отделните самолети и ползва валидни данни, определени с помощта на такава програма за изчисляване на горивото; или
 - iv) количеството гориво, базирано на статистически метод, одобрен от органа, който осигурява подходящо статистическо покритие на отклонението между планираното и действителното количество гориво за изпълнение на полета. Въпросният метод се използва за наблюдение на разхода на гориво за всяка комбинация от двойка градове/самолет и операторът използва тези данни за статистически анализ с цел изчисляване на горивото за случайни отклонения за дадена комбинация от двойка градове/самолет.
- б) количеството гориво за 5-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 1 500 ft (450 m) над летището за местоназначение при стандартни условия.

1.4. Горивото до резервното летище:

- a) включва:
 - i) гориво за минаване на втори кръг от приложимата минимална височина за снижение MDA/DH при летището за местоназначение до височината за втори кръг, като се отчете цялата процедура по минаване на втори кръг; и
 - ii) гориво за набор от височината за минаване на втори кръг до крейсерско ниво/височина, като се отчете очакваният маршрут на отлитане; и
 - iii) гориво за поддържане на крейсерска скорост от крайната точка на набор до началната точка на снижение, като се отчете очакваният маршрут; и
 - iv) гориво за снижение от началната точка на снижение до началото на подхода за кацане, като се вземе предвид очакваната процедура на долитане; и

- v) гориво за изпълнение на подход и кацане на резервното летище за местоназначение, определено съгласно OPS 1.295;
- б) когато в съответствие с OPS 1.295, буква г) се изискват две резервни летища за местоназначение — да е достатъчно за продължаване на полета до резервното летище, което изисква по-голямо количество гориво за достигането му.
- 1.5. Резервно гориво при кацане:
- а) за самолети с бутални двигатели — гориво за 45-минутен полет; или
- б) за самолети с турбинни двигатели — гориво за 30-минутен полет при скорост за полет в зона за изчакване на височина от 1 500 ft (450 m) над превишението на летището при стандартни условия, изчислено на базата на оценка на масата при долитане на резервното летище или на летището за местоназначение, когато няма изискване за определяне на резервно летище.
- 1.6. Минимално допълнително гориво, което следва да позволява:
- а) снижение на самолета, според необходимото, и продължаване на полета до подходящо резервно летище при отказ на двигател или разгерметизация, в зависимост от това, кое от двете изисква по-голямо количество гориво на базата на предположението, че подобен отказ се случва в най-критичната точка по маршрута, и
- i) летене в продължение на 15 минути в зона за изчакване на височина от 1 500 ft (450 m) над превишението на летището при стандартни условия; и
- ii) извършване на подход и кацане,
- но допълнително гориво се изисква само когато минималното количество гориво, изчислено в съответствие с подточки от 1.2 до 1.5, не е достатъчно при подобни обстоятелства, и
- б) летене в продължение на 15 минути в зона за изчакване на височина от 1 500 ft (450 m) над превишението на летището при стандартни условия, когато полетът се изпълнява без определяне на резервно летище.
- 1.7. Допълнително гориво, чието количество се определя по преценка на командира.
2. Процедура за намалено гориво за случайни отклонения
- Ако политиката за горивото на оператора включва предполетно планиране до летище 1 за местоназначение (търговско местоназначение) при процедура за намалено гориво за случайни отклонения, която използва точка за вземане на решение по маршрута, и летище 2 за местоназначение (незадължително местоназначение за презареждане), количеството използваемо гориво на борда за изпълнение на полет се определя от по-високата стойност от подточка 2.1 или 2.2 по-долу:
- 2.1. Сумата от:
- а) гориво за рулиране; и
- б) гориво за изпълнение на полета до летище 1 за местоназначение през точката за вземане на решение; и
- в) гориво за случайни отклонения, равно на не по-малко от 5 % от предвидения разход на гориво от точката на вземане на решение до летище 1 на местоназначение; и
- г) гориво до резервното летище или без такова, ако точката на вземане на решение се намира на по-малко от шест часа от летище 1 за местоназначение и изискванията на OPS 1.295, буква в), точка 1, подточка ii) са спазени; и
- д) резервно гориво при кацане; и
- е) допълнително гориво; и
- ж) допълнително гориво, ако се изисква от командира на самолета.
- 2.2. Сумата от:
- а) гориво за рулиране; и
- б) гориво за изпълнение на полета до летище 2 за местоназначение през точката за вземане на решение; и
- в) гориво за случайни отклонения, равно на не по-малко от количеството, изчислено в съответствие с подточка 1.3 по-горе от летището на излитане до летище 2 за местоназначение; и
- г) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище 2 за местоназначение; и

- д) резервно гориво при кацане; и
- е) допълнително гориво; и
- ж) допълнително гориво, ако се изисква от командира на самолета.

3. Процедура при предварително определена точка

Ако политиката за горивото на даден оператор включва планиране до резервно летище, когато разстоянието между летището за местоназначение и резервното летище е такова, че полетът може да бъде премаршрутиран само през предварително определена точка към едно от въпросните летища, количеството използваемо гориво на борда за отлитане е по-голямата стойност от подточка 3.1 или 3.2 по-долу:

3.1. Сумата от:

- а) гориво за рулиране; и
- б) гориво за изпълнение на полета от летището на излитане до летището за местоназначение през предварително определената точка; и
- в) гориво за случайни отклонения, изчислено според подточка 1.3 по-горе; и
- г) допълнително гориво, ако е необходимо, но не по-малко от:
 - i) за самолети с бутални двигатели — количеството гориво за 45-минутен полет плюс 15 % от времето за полет на крейсерско полетно ниво или полет от два часа, която от двете величини е по-малка; или
 - ii) за самолети с турбинни двигатели — количеството гориво за полет от два часа в условия на нормален разход при крейсерска скорост над летището за местоназначение.

Това гориво не може да бъде по-малко от резервното гориво при кацане; и

- д) допълнително гориво, ако се изисква от командира на самолета; или

3.2. Сумата от:

- а) гориво за рулиране; и
- б) гориво за изпълнение на полета от летището на излитане до резервното летище през предварително определената точка; и
- в) гориво за случайни отклонения, изчислено според подточка 1.3 по-горе; и
- г) допълнително гориво, ако е необходимо, но не по-малко от:
 - i) за самолети с бутални двигатели: гориво за 45-минутен полет; или
 - ii) за самолети с турбинни двигатели: гориво за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 1 500 ft (450 m) над превъзването на резервното летище при стандартни условия.

Това гориво не може да бъде по-малко от резервното гориво при кацане; и

- д) допълнително гориво, ако се изисква от командира на самолета.

4. Процедура при полет до изолирано летище

Ако политиката за горивото на оператора включва планиране до изолирано летище, последната възможна точка на отклонение до което и да е налично резервно летище по маршрута се използва като предварително определена точка. (Вж. точка 3 по-горе.)

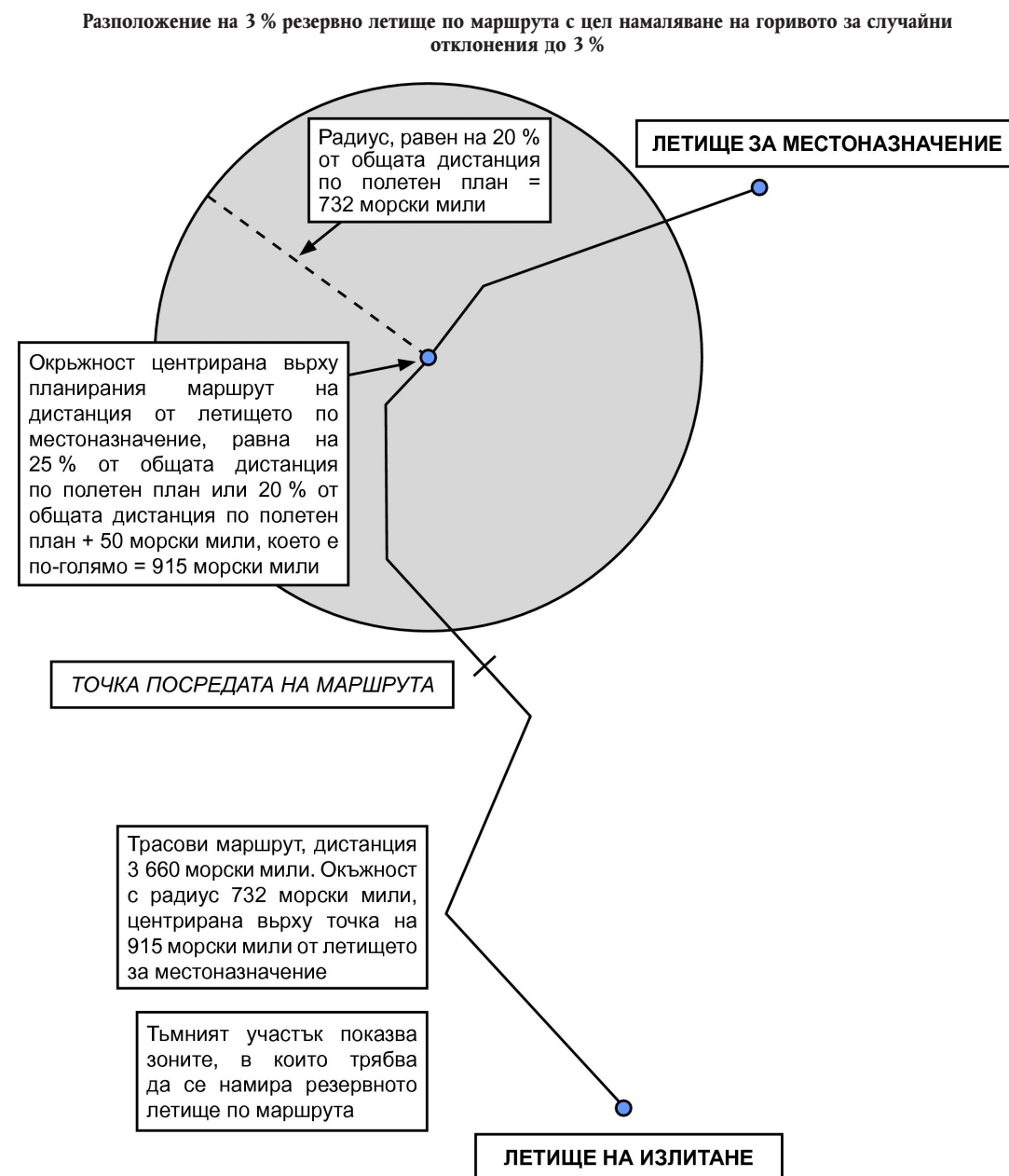
Допълнение 2 към OPS 1.255

Политика за горивото

Разположение на 3 % резервно летище по маршрута с цел намаляване на горивото за случайни отклонения до 3 % (вж. допълнение 1 към OPS 1.255, подточка 1.3, буква а), подточка ii) и OPS 1.192).

3 % резервно летище по маршрута следва да е разположено в рамките на окръжност, която има радиус, равен на 20 % от общата дистанция по полетен план, като центърът на окръжността лежи върху планирания маршрут на дистанция от летището за местоназначение, равна на 25 % от общата дистанция по полетен план или поне 20 % от общата дистанция по полетен план плюс 50 морски мили, което е по-голямо, като всички дистанции се изчисляват в условията на спокойна атмосфера (вж. фигура 1).

Фигура 1



Допълнение 1 към OPS 1.270

Натоварване на ръчен багаж и карго

Процедурите, установени от оператора за осигуряване, че ръчният багаж и каргото са достатъчно и безопасно натоварени, следва 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 следва да бъдат поставяни там, където могат да ограничат достъпа до аварийното оборудване; и
7. проверки следва 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 слизване

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

1. едно квалифицирано лице следва да остане на определено място по време на експлоатационните процедури за презареждане/източване на гориво с пътници на борда. Това квалифицирано лице следва да бъде способно да направлява аварийните процедури, свързани с противопожарната защита и гасенето на пожари, поддръжайки 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 следва да бъдат предупредени, че ще се извършва зареждане или източване на гориво;
4. светлинните знаци „Затегнете предпазните колани“ следва да бъдат изключени;
5. светлинните знаци „Не пушете“ следва 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. минималният изискван брой членове на кабинния екипаж, определен в OPS 1.990, следва да е на борда и да има готовност 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 зоните за разгъване на евакуационните пързалки се поддържат свободни; и
10. осигурена е безопасна и бърза евакуация.

*Допълнение 1 към OPS 1.311***Минимален брой членове на кабинния екипаж, който се изисква да бъде на борда на самолета по време на наземна експлоатация с пътници на борда**

При експлоатация по OPS 1.311 операторът установява процедури за експлоатация с цел осигуряване на:

1. наличие на електрозахранване на борда на самолета;
 2. начин старшият член на кабинния екипаж да стартира евакуация, или поне един член на полетния екипаж присъства в пилотската кабина;
 3. в ръководството за провеждане на полети са уточнени работните места и свързаните с тях задължения на членовете на кабинния екипаж; и
 4. членовете на кабинния екипаж наблюдават местоположението на обслужващите и товарещите превозни средства на и в близост до аварийните изходи.
-

ПОДЧАСТ Д

ЕКСПЛОАТАЦИЯ ПРИ ВСЯКАКВИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ

OPS 1.430

Експлоатационни минимуми на летища — общи разпоредби

(Вж. допълнение 1 (старо) и допълнение 1 (ново) към OPS 1.430)

- а) 1. За всяко летище, планирано за използване, операторът установява експлоатационни минимуми, които не са по-ниски от стойностите, дадени в допълнение 1 (старо) или допълнение 1 (ново), според случая. Методът за определяне на тези минимуми следва да бъде приемлив за органа. 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. Използването на усъвършенствани системи за визуализация на полетните данни (HUD, HUDLS или EVS) може да позволи експлоатация при по-ниска видимост от тази, която се свързва обикновено с експлоатационните минимуми на летището. Държавите, които обявяват експлоатационни минимуми за летищата, могат също да обявяват правила относно минимумите при намалена видимост, свързани с използването на HUD или EVS.
- а) 2. Независимо от буква а), точка 1 по-горе, правените по време на полет изчисления на минимумите за ползване на непланирани резервни летища и/или за подходи по EVS се извършват според приемлив за органа 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 полетния екипаж и неговите компетентност и опит;
 3. размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане, които могат да бъдат избрани за използване;
 4. съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства (вж. допълнение 1 (ново) към OPS 1.430, таблица ба);
 5. оборудването, налично на самолета, за целите на навигацията и/или контрола на траекторията на полета, както е подходящо, по време на излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег 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;
 8. методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
 9. техниката на полета, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.
- в) Категориите на самолетите, използвани в настоящата подчаст, следва да се определят в съответствие с метода, даден в допълнение 2 към OPS 1.430, буква в).
- г) 1. Всички подходи се изпълняват като стабилизирани такива, ако органът не е одобрил друго за конкретен подход към конкретна писта за излитане и кацане.
- г) 2. Всички неточни подходи се изпълняват с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (continuous descent final approach — CDFa), ако органът не е одобрил друго за конкретен подход към конкретна писта за излитане и кацане. При изчисляване на минимумите в съответствие с допълнение 1 (ново) операторът осигурява приложимият минимум RVR да се увеличава с 200 m за самолетите от категория A/B (Cat A/B) и с 400 m за самолетите от категория C/D (Cat C/D) при подходи, които не се изпълняват с техниката за CDFa, при условие че получената стойност за RVR/CMV не надвишава 5 000 m.
- г) 3. Независимо от изискванията на буква г), точка 2 по-горе, органът може да освободи даден оператор от изискването да увеличава RVR, когато не се прилага техниката за CDFa.

- г) 4. Описаното в буква г), точка 3 освобождаване следва да се ограничи до местата, където съществува явен обществен интерес от поддържане на настоящата експлоатация. Освобождаването следва да се основава на опита на оператора, програмата за обучение и квалификацията на полетния екипаж. Освобождаването следва да се преразглежда периодично и да се прекрати в момента, в който техническите възможности са подобрени и позволяват прилагането на техниката за CDFA.
- д) 1. Операторът следва да осигури прилагането или на допълнение 1 (старо) или на допълнение 1 (ново) към OPS 1.430. Операторът обаче следва да осигури допълнение 1 (ново) към OPS 1.430 да се прилага не по-късно от три години от датата на публикуване.
- д) 2. Независимо от изискванията на буква д), точка 1 по-горе, органът може да освободи даден оператор от изискването да увеличи RVR над 1 500 m за самолети от категория A/B или над 2 400 m за самолети от категория C/D при одобряване на експлоатацията на конкретна писта за излитане и кацане, на която не е възможно изпълнението на подход с техниката за CDFA или за която не могат да бъдат изпълнени критериите на буква в) от допълнение 1 (ново) към OPS 1.430.
- д) 3. Описаното в буква д), точка 2 освобождаване следва да се ограничи до местата, където съществува явен обществен интерес от поддържане на настоящата експлоатация. Освобождаването следва да се основава на опита на оператора, програмата за обучение и квалификацията на полетния екипаж. Освобождаването следва да се преразглежда периодично и да се прекрати в момента, в който техническите възможности са подобрени и позволяват прилагането на техниката за CDFA.

OPS 1.435

Терминология

Термините, използвани в настоящата подчаст, имат следните значения:

1. Визуален кръг след инструментален подход (Circling). 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 от категория, по-ниска от стандартна категория I, различни от стандартна категория II, категории 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 сигнализираната височина 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.
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.
9. Финален подход с непрекъснато снижение (CDFA). Специфична техника за изпълнение на сегмент от финалния подход при процедурата на неточен инструментален подход, като непрекъснато снижение без хоризонтален участък от абсолютна/относителна височина на или над абсолютната/относителната височина на точката на финалния подход до точка на приблизително 15 m (50 ft) над прага на пистата за кацане или точката, в която следва да започне маневрата за изравняване за експлоатирания тип самолет.
10. Стабилизиран подход. Подход, който се изпълнява по управляван и подходящ начин по отношение на конфигурацията, енергията и управлението на траекторията на полета от предварително определена точка или абсолютна/относителна височина до точка, намираща се на 50 фута над прага на пистата за излитане и кацане или точката, от която започва маневрата за изравняване, ако тя е разположена по-високо.
11. Горен (челен) дисплей (HUD). Индикаторна система, изобразяваща информация в предното външно зрително поле на пилота, която не ограничава в значителна степен видимостта навън.

12. Система за насочване при кацане с индикация върху горен дисплей (HUDLS). Цялостна бордова система, осигуряваща на пилота насочване с индикация върху горен дисплей по време на подхода и кацането и/или преминаването на втори кръг. Включва всички датчици, компютри, източници на електрозахранване, индикатори и средства за управление. HUDLS се използва обикновено като основно средство за насочване при височина на вземане на решение от 50 ft.
13. Хибридна система за насочване при кацане с индикация върху горен дисплей (хибридна HUDLS). Система, състояща се от основна система за автоматично кацане с пасивен отказ и вторична независима HUD/HUDLS, даваща възможност на пилота да завърши кацането ръчно след отказ на основната система.

Забележка: Обикновено вторичната независима HUD/HUDLS осигурява насочване под формата на команди, но може също така да предоставя информация за ситуацията (или отклонението).
14. Усъвършенствана система за наблюдение (EVS). Електронно средство за визуализиране в реално време на външната ситуация чрез използване на датчици за образ.
15. Конвертирана метеорологична видимост (CMV). Стойност (еквивалентна на RVR), която се получава от обявената метеорологична видимост, конвертирана в съответствие с изискванията на настоящата подчаст.
16. Експлоатация, по-ниска от стандартна категория I. Инструментален подход и кацане при експлоатация категория I, ползваща височина на вземане на решение (DH) категория I, с по-ниска от свързаната обикновено с приложимата височина на вземане на решение (DH) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане RVR.
17. Експлоатация, различна от стандартна категория II. Инструментален подход и кацане при експлоатация категория II, на писта за излитане и кацане, която не разполага с някои или всички елементи от осветителната система за точен подход категория II съгласно приложение 14 на ICAO.
18. Система за кацане по глобалната навигационна сателитна система GNSS (GLS). Изпълнение на подход с помощта на допълнителна информация от GNSS за осигуряване насочване на въздухоплавателното средство на базата на неговата странична и вертикална позиция по GNSS. (Използва геометрични данни за височината по профила на финалния подход.)

OPS 1.440

Експлоатация при намалена видимост — общи експлоатационни правила

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.440)

- a) Операторът няма да извършва експлоатация категория II, която се различава от стандартната 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 органа;
 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 органа;
 4. полетният екипаж включва най-малко двама пилоти; и
 5. височината на вземане на решение се определя чрез радиовисокомер.
- b) Операторът няма да извършва излитане при намалена видимост при по-малко от 150 m RVR (за самолети категории A, B и C) или 200 m RVR (при самолети категория D), освен ако това не е одобрено от органа.
- в) Операторът няма да извършва експлоатация, по-ниска от стандартна категория I, освен ако това не е одобрено от органа.

OPS 1.445

Експлоатация при намалена видимост — ограничения на летището

- a) Операторът няма да използва летище за експлоатация категория II или III, освен ако това летище не е одобрено за такава експлоатация от държавата, на чиято територия се намира.
- b) Операторът проверява, че са установени и ще бъдат въведени в сила процедури при намалена видимост (LVP) на тези летища, където следва да се извършва експлоатация при намалена видимост.

OPS 1.450

Експлоатация при намалена видимост — обучение и квалификация

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.450)

Операторът осигурява, че преди да пристъпи към излитане при намалена видимост при експлоатация, по-ниска от стандартна категория I или различна от стандартна категория II, категории II и III, или подход с използване на EVS:

1. всеки член на полетния екипаж:
 - i) отговаря на изискванията за обучение и проверка, посочени в допълнение 1, включително обучение на полетен тренажор за експлоатация до граничните стойности на RVR/CMV и височина на вземане на решение, съответстваща на одобрението на оператора; и
 - ii) е квалифициран в съответствие с допълнение 1;
2. обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от органа и включена в ръководството за провеждане на полети. Това обучение е в допълнение към обучението, посочено в подчаст H; и
3. квалификацията на полетния екипаж е специфична за експлоатацията и типа на самолета.

OPS 1.455

Експлоатация при намалена видимост — експлоатационни процедури

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.455)

- a) Операторът следва да установи процедури и инструкции, които да се използват при излитане при намалена видимост, подходи с използване на EVS, експлоатация, по-ниска от стандартна категория I, експлоатация, различна от стандартна категория II, експлоатация категории II и III. Тези процедури следва да бъдат включени в ръководството за провеждане на полети и да съдържат задълженията на членовете на полетния екипаж по време на рулиране, излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег и преминаване на втори кръг, както е подходящо.
- b) Командирът се убеждава, че:
 1. състоянието на визуалните и не визуалните средства е задоволително, преди да предприеме излитане при намалена видимост, подход с използване на EVS, подход за кацане по категория, по-ниска от стандартна категория I, по категория, различна от стандартна категория II, или 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, подход за кацане по категория, по-ниска от стандартна категория I, по категория, различна от стандартна категория II, или по категория II или III; и
 3. членовете на полетния екипаж 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), подход за кацане с използване на EVS, подход за кацане по категория, по-ниска от стандартна категория I, по категория, различна от стандартна категория II, или по категория II или III.

OPS 1.460

Експлоатация при намалена видимост — минимално оборудване

- a) Операторът следва да включи в ръководството за провеждане на полети минималното оборудване, което следва да бъде функциониращо при започване на излитане при намалена видимост, подход за кацане по категория, по-ниска от стандартна категория I, по категория, различна от стандартна категория II, подход за кацане с използване на EVS или подход по категория II или III в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на самолета или друг одобрен документ.
- b) Командирът се убеждава, че състоянието на самолета и на съответните бордови системи е подходящо за специфичната експлоатация, която следва 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 (старо) към OPS 1.430

Експлоатационни минимума на летищата

- а) Минимума за излитане
1. Общи разпоредби
 - i) Определените от оператора минимума за излитане следва 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, следва 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 минимума 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 следва да се избера 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 няколко двигателя, 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 1 500 ft над летището, като безопасно прелита над препятствията при допустими превишения, минимумите за излитане, установени от оператора, следва 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	200/250 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 експлоатация през нощта 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, може да се замени по преценка на пилота.

Забележка 4: Необходимата стойност за RVR следва 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 няколко двигателя, 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 минимума 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, следва 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 по-горе или таблица 2 по-долу.

Таблица 2

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

RVR/видимост при излитане — траектория на полета	
Предполагаема височина на отказ на двигател над пистата за излитане и кацане при излитане RVR/видимост	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: 1 500 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 може да определи, че действителните условия удовлетворяват приложимите минимуми за излитане.
4. Изключения от буква а), точка 3, подточка i):
- i) след одобрение от органа и при условие че са удовлетворени изискванията в букви от 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 А, В и С) 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 високоинтензивно 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 високоинтензивно 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; 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 органа 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 А, В и С) 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 на съоръжение
- i) Операторът следва 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 помощни средства за неточен подход за кацане

Системни минимуми на съоръжение	
Производство	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 следва 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)/минималната височина на прелитане над препятствия (OCL) за категорията на самолета, или 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 глिसада;
 - vii) зоната за опиране или маркировката на зоната за опиране;
 - viii) светлините на зоната за опиране;
 - ix) светлините по краищата на пистата за излитане и кацане; или
 - x) други визуални ориентири, приети от органа.
4. Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при неточни подходи за кацане, са дадени по-долу:

Таблица 4а

RVR за неточен подход за кацане — пълно оборудване

Минимума 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

Минимума 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	1 500 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 следва 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 следва 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 следва 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°. При по-големи наклони на снижаване обикновено се изисква визуалният контрол на глисадата (например PAR) 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 з) 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 следва да бъдат включени най-малко осветителните тела/осветлението от страни на пистата за излитане и кацане, на прага и на края на пистата за излитане и кацане.
- в) Точен подход — експлоатация категория I.
- Общи разпоредби. Експлоатация 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.
 - Височина за вземане на решение. Операторът следва да осигури, че височината за вземане на решение, която следва да се използва за точен подход за кацане категория I, е не по-малка от:
 - минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена;
 - минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир;
 - относителната височина на прелитане над препятствия (OCH)/минималната височина на прелитане над препятствия (OCL) за категорията на самолета; или
 - 200 ft.

3. Визуални ориентир. Пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение категория I, определена в съответствие с буква в), точка 2, освен в случаите, когато най-малко един от следните визуални ориентирни 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 опиране или маркировката на зоната за опиране;
 - viii) светлините на зоната за опиране; или
 - ix) светлините по краищата на пистата за излитане и кацане.
4. Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при експлоатация категория I, са:

Таблица 5

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

Минимума 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)
200 ft	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: Пълното оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода — при 720 m или повече с висока/средна интензивност (H/M), осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините следва да са включени.

Забележка 2: Средното оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода — при 420—719 m с висока/средна интензивност (H/M), осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага и осветление на края на пистата за излитане и кацане. Светлините следва да са включени.

Забележка 3: Основното оборудване включва маркировка на пистата за излитане и кацане, осветление на подхода — при по-малко от 420 m с висока/средна интензивност (H/M), всякаква дължина на осветлението с ниска интензивност (L) 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 следва да са включени.

Забележка 4: Отсъствието 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 з) по-долу.

Забележка 6: Таблицата е приложима към конвенционални подходи с ъгъл на глисадата, по-малък или равен на 4° (градуса).

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 следва да изчисли минималната 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 следва да бъде по-малка от минималната височина, използвана за автопилота, умножена по коефициент 1,25.
6. Нощна експлоатация. При нощна експлоатация следва да бъдат включени най-малко осветителните тела/осветлението от страни на пистата за излитане и кацане, на прага и на края на пистата за излитане и кацане.
- г) Точен подход — експлоатация категория II.
1. Общи разпоредби. Експлоатация категория II е прецизен инструментален подход за кацане и кацане с използване на ILS или MLS със:
- височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и
 - далечина на видимост на пистата за излитане и кацане, не по-малка от 300 m.
2. Височина за вземане на решение. Операторът следва да осигури, че височината за вземане на решение при експлоатация категория II е не по-малка от:
- минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена;
 - минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир;
 - относителната височина на прелитане над препятствия (OCH)/минималната височина на прелитане над препятствия (OCL) за категорията на самолета,
 - височината за вземане на решение, до която е допуснат да лети екипажът; или
 - 100 ft.
3. Визуални ориентир. Пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение 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 опиране, 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 следва да съдържа страничен елемент от наземната осветителна схема, т.е. светлинен хоризонт на подхода или прага за приземяване, или линия от осветителните елементи на зоната за опиране.
4. Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при експлоатация категория II, са:

Таблица 6

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

Минимум за категория II		
С включен автопилот под височината за вземане на решение (вж. забележка 1)		
Височина на вземане на решение	RVR/категория на самолета А, В и С	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 „с включен автопилот 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 оказват 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 категория III

1. Общи разпоредби. Експлоатацията категория III се подразделя, както следва:

i) Експлоатация категория III А. Точен инструментален подход и кацане при използване на ILS или MLS със:

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 категория III В. Точен инструментален подход и кацане при използване на ILS или MLS със:

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, 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 следва да се счита, че попада операторът.

2. Височина за вземане на решение. За експлоатация, при която се използва височина за вземане на решение, операторът следва 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; и

iii) операторът има одобрение за експлоатация категория III без височина за вземане на решение.

Забележка: В случая на писта от категория CAT III може да се приеме, че е възможна експлоатация, при която не може да се поддържа височина за вземане на решение, при условие че специфично ограничение е публикувано в AIP или от NOTAM.

4. Визуални ориентери

i) За експлоатация категория III А и категория III В 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 д), 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 опиране, 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 категория III В с работоспособен 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 д), точка 2, освен ако има визуален ориентир, съдържащ най-малко един светлинен елемент по осовата линия.

iii) За експлоатация категория III без височина за вземане на решение не съществува изискване за визуален контакт с пистата за излитане и кацане преди момента на опиране.

5. Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при експлоатация 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 пробег

Минимум за категория III			
Категория на подхода	Височина за вземане на решение (ft) (забележка 2)	Система за контрол/насочване на пробег	RVR (m)
III A	По-малка от 100	Не се изисква	200
III B	По-малка от 100	Отказ — пасивен	150 (забележка 1)
III B	По-малка от 50	Отказ — пасивен	125
III B	По-малка от 50 или без височина на вземане на решение	Отказ — работоспособен	75

Забележка 1: За самолети, сертифицирани в съответствие с CS-AWO за експлоатация при всякакви метеорологични условия 321, буква б), точка 3).

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) Визуален кръг след инструментален подход

1. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора за визуален кръг след инструментален подход:

Таблица 8

Видимост и минимална височина за вземане на решение за изпълнение на визуален кръг след инструментален подход в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
Минимална височина за вземане на решение (MDH)	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Минимална метеорологична видимост	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Полети по кръга с определени курсове е приета процедура по смисъла на настоящата точка.

- 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) Конвертиране на докладвана метеорологична видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR)

1. Операторът следва да осигури, че конвертирането 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 се докладва, че RVR 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 конвертиране може да бъде използвана.

2. При всички други обстоятелства, освен посочените в буква з), точка 1, операторът следва да осигури, че за конвертирането на метеорологичната видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR) се използва следната таблица:

Таблица 9

Конвертиране на видимостта в далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)

Работещи осветителни тела	RVR = обявена метеорологична видимост ×	
	ден	нощ
Високоинтензивно (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 1 (ново) към OPS 1.430

Експлоатационни минимуми на летищата

- а) Минимуми за излитане
1. Общи разпоредби
 - i) Определените от оператора минимуми за излитане следва 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, следва 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 приложените 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 следва 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 няколко двигателя, 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 1 500 ft над летището, като безопасно прелита над препятствията при допустими превишения, минимумите за излитане, установени от оператора, следва 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 по-долу:

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	200/250 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 следва 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 няколко двигателя, 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, следва 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 по-горе или таблица 2 по-долу.

Таблица 2

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

Далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)/видимост при излитане	
Предполагаема височина на отказ на двигател над пистата за излитане и кацане при излитане RVR/видимост	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: 1 500 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 може да определи, че действителните условия удовлетворяват приложимите минимума за излитане.
4. Изключения от буква а), точка 3), подточка i):
- i) след одобрение от органа и при условие че са удовлетворени изискванията в букви от 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 А, В и С) 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 високоинтензивно 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 високоинтензивно осветление от страни 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; 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 органа операторът на самолет, използващ или:
- А) одобрена система за странично управление на излитането; или
- Б) одобрена HUD/HUDLS за излитане, може да намали минимумите за излитане до по-малко от 125 m RVR (за самолети от категории А, В и С) 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 категория III.
- б) Експлоатация категория I, експлоатация с използване на APV и неточен подход
- Експлоатация категория I е точен инструментален подход за кацане и кацане с използване на ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) или PAR с височина на вземане на решение, не по-ниска от 200 ft и далечина на видимостта на пистата за излитане и кацане, не по-малка от 550 m, освен ако такъв не е приет от органа.
 - Неточният подход е инструментален подход, ползващ някое от съоръженията, изброени в таблица 3 (системни минимума), с MDH или DH, не по-ниски от 250 ft и RVR/CMV, не по-ниска от 750 m, освен ако такава не е приета от органа.

3. Експлоатацията с използване на APV представлява инструментален подход, при който се ползва странично и вертикално насочване, но не отговаря на установените за точен подход и кацане изисквания, с DH, не по-ниска от 250 ft и далечина на видимост на пистата за излитане и кацане не по-малко от 600 m, освен ако такава не е приета от органа.
4. Височина за вземане на решение (DH). Операторът следва да осигури височината за вземане на решение, която следва да се използва за подход за кацане, да е не по-малка от:
 - i) минималната височина, до която могат да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир; или
 - ii) относителната височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията на самолета; или
 - iii) публикуваната височина за вземане на решение според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо; или
 - iv) 200 ft за подход категория I; или
 - v) системните минимуми от таблица 3; или
 - vi) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета или в еквивалентен документ, ако е дадена;която стойност е по-висока.
5. Минимална височина на снижаване (MDH). Операторът следва да осигури, че минималната височина на снижаване при подход за кацане е не по-малка от:
 - i) относителната височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията на самолета; или
 - ii) системните минимуми от таблица 3; или
 - iii) минималната височина за снижаване, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена;която стойност е по-висока.
6. 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 опиране или маркировката на зоната за опиране;
 - viii) светлините на зоната за опиране;
 - ix) светлините по краищата на пистата за излитане и кацане; или
 - x) други визуални ориентири, приети от органа.

Таблица 3

Системни минимуми на съоръжения

Системни минимуми на съоръжение	
Съоръжение	Най-ниски DH/MDH
Курсов предавател със или без DME	250 ft
SRA (простира се до ½ NM)	250 ft
SRA (простира се до 1 NM)	300 ft
SRA (простира се до 2 NM или повече)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

- в) Критерии за установяване на RVR/конвертирана метеорологична видимост (вж. таблица 6)
1. За да покрие най-ниските позволени стойности на RVR/CMV, изброени в таблица 6 (приложими към всяко групиране на подходите), инструменталният подход следва да отговаря поне на следните изисквания по отношение на съоръженията и свързаните условия:
 - i) инструментални подходи с определен вертикален профил до и включително 4,5° за самолети категории А и В или 3,77° за самолети категории С и D, освен ако органът не е одобрил други ъгли на подхода, където съоръженията са следните:
 - А) ILS/MLS/GLS/PAR; или
 - Б) APV; и

където пътната линия на финалния подход е изместена с не повече от 15 градуса за самолети категории А и В или с не повече от 5 градуса за самолети категории С и D.
 - ii) инструментални подходи, изпълнявани с техниката CDFA, с номинален вертикален профил до и включително 4,5° за самолети категории А и В или 3,77° за самолети категории С и D, освен ако органът не е одобрил други ъгли на подхода, където съоръженията са NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA или RNAV/LNAV, със сегмент на финалния подход от поне 3NM, отговарящи също на следните критерии:
 - А) пътната линия на финалния подход е изместена с не повече от 15 градуса за самолети категории А и В или с не повече от 5 градуса за самолети категории С и D; и
 - Б) точката на финалния подход (FAF) или друга подходяща точка, в която започва снижаване, е определена или разстоянието до прага на пистата за излитане и кацане (THR) е определено чрез FMS/RNAV или DME; и
 - В) ако точката за минаване на втори кръг се определя чрез засичане на време, разстоянието от FAF до THR е ≤ 8 NM;
 - iii) инструменталните подходи, при които се ползват съоръженията NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA или RNAV/LNAV, които не отговарят на критериите от буква в), точка 1, подточка ii) по-горе, или с MDH ≥ 1 200 ft.
 2. Минаването на втори кръг след изпълнение на подход с техниката CDFA се извършва при достигане на абсолютната/относителната височина за вземане на решение или на точката за минаване на втори кръг, в зависимост от това, коя от тях бъде достигната първа. Страничната част от процедурата по минаване на втори кръг следва да бъде изпълнена през точката за минаване на втори кръг, освен ако в схемата на подхода не е посочено друго.
- г) Определяне на минимуми за RVR/CMV/видимост при експлоатация категория I, подход с използване на APV и неточен подход
1. Минималната RVR/CMV/видимост е най-високата от стойностите, получени от таблица 5 или таблица 6, но не по-висока от максималните стойности, изброени в таблица 6, където това е приложимо.

2. Стойностите от таблица 5 са получени по следната формула:

$$\text{Необходима далечина на видимост по пистата за излитане и кацане (RVR)/видимост (m)} = [(DH/MDH \text{ (ft)} \times 0,3048) / \tan \alpha] - \text{дължина на светлините на подхода (m)}$$

Забележка: α е ъгълът при пресмятането, който има стойност по подразбиране 3,00 градуса, увеличавани стъпаловидно.

3. След одобрение от органа формулата може да се използва с действителния наклон на подхода и/или действителната дължина на светлините на подхода за конкретна писта за излитане и кацане.
4. Ако подходът се изпълнява със сегмент на хоризонтален полет на или над MDA/H, се добавят 200 метра за самолети категории А и В и 400 метра за самолети категории С и D към минималните стойности на RVR/CMV, получени от таблици 5 и 6.

Забележка: Добавената стойност съответства на времето/разстоянието, което е необходимо за установяване на самолета на финалното снижаване.

5. RVR, по-ниска от 750 метра, както е показано в таблица 5, може да бъде използвана:
- при подход категория I към писти за излитане и кацане с FALS (вж. по-долу), светлини в зоната за опирание на пистата за излитане и кацане (RTZL) и светлини по осовата линия на пистата за излитане и кацане (RCLL), при условие че DH е не повече от 200 ft; или
 - при подход категория I към писти за излитане и кацане без RTZL и RCLL, когато се използва одобрена HUDLS или еквивалентна одобрена система или когато се изпълнява подход с включен автопилот или подход с ползване на полетни указатели (flight-director-flown approach) при височина на вземане на решение (DH), равна или по-висока от 200 ft. ILS не следва да бъде обявявано като ограничено средство; или
 - при подход APV към писти за излитане и кацане с FALS, RTZL и RCLL, когато се използва одобрен HUD.
6. Органът може да одобри стойности за RVR, които са по-ниски от посочените в таблица 5, при HUDLS и изпълнение на автоматично кацане в съответствие с буква д) от настоящото допълнение.
7. Визуалните средства включват стандартна маркировка на пистата за излитане и кацане през деня и осветление на подхода и пистата за излитане и кацане (осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага, осветление на края на пистата за излитане и кацане и, в някои случаи, осветление на зоната за опирание и/или осветление по осовата линия на пистата за излитане и кацане). Приемливите конфигурации на осветлението на подхода са класифицирани и изброени в таблица 4 по-долу.
8. Независимо от изискванията на буква г), точка 7, органът може да одобри стойности за RVR във връзка с основно оборудване на осветителната система на подхода (BALS), използвани при писти за излитане и кацане, при които дължината на светлините на подхода е ограничена до под 210 m поради терена или водно препятствие, но където има поне един напречен елемент на светлините на подхода.
9. При експлоатация през нощта или при всеки вид експлоатация, който изисква съобразяване с осветлението на пистата за излитане и кацане и на подхода, осветлението следва да е включено и функциониращо, освен в случаите, изброени в таблица 6а.

Таблица 4

Осветителни системи на подхода

Клас на оборудването по OPS	Дължина, конфигурация и интензивност на осветлението
FALS (Full Approach Light System), пълно оборудване на осветителната система на подхода	ICAO: осветителна система за точен подход CAT I (HIALS 720 m \geq) дистанционно кодирана осова линия, линия от осветителни елементи по осовата линия (Barrette Centreline)
IALS (Inter-mediate Approach Light System), средно оборудване на осветителната система на подхода	ICAO: обикновена осветителна система на подхода (HIALS 420—719 m) един източник, линия от осветителни елементи
BALS (Basic Approach Light System), основно оборудване на осветителната система на подхода	всяка друга осветителна система на подхода (HIALS, MIALS или ALS 210—419 m)
NALS (No Approach Light System), отсъства оборудване на осветителната система на подхода	всяка друга осветителна система на подхода (HIALS, MIALS или ALS < 210 m) или без осветление на подхода

Таблица 5

RVR/CMV (вж. таблица 11), съпоставени с ДН/MDH

ДН или MDH			Клас на осветителното оборудване			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Вж. буква г), точки 5, 6 и 10 за RVR < 750 m			
ft			метри			
200	—	210	550	750	1 000	1 200
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481	—	500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 ft и повече			5 000	5 000	5 000	5 000

Таблица 6

Приложими минимални и максимални стойности за RVR/конвертирана метеорологична видимост (вж. таблица 11) за всеки инструментален подход до минимумите на CAT I (най-високи и най-ниски стойности на изключване):

Съоръжение/условия	RVR/CMV (m)	Категория на самолета			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR и APV	Мин.	Според таблица 5			
	Макс.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV с процедура, отговаряща на критериите от буква в), точка 1, подточка ii):	Мин.	750	750	750	750
	Макс.	1 500	1 500	2 400	2 400
За NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — ако не отговаря на критериите от буква в), точка 1, подточка ii) по-горе, или — с DH или MDH \geq 1 200 ft	Мин.	1 000	1 000	1 200	1 200
	Макс.	Според таблица 5, ако се лети по техниката CDFA, в другите случаи се прилага добавяне на 200/400 m към стойностите от таблица 5, но до получаване на не повече от 5 000 m.			

Таблица 6а

Оборудване с отказ или класифицирано в по-нисък клас — въздействие върху минимумите за кацане

Оборудване с отказ или класифицирано в по-нисък клас (забележка 1)	Въздействие върху минимумите за кацане				
	категория III B (забележка 2)	категория III A	категория II	категория I	неточен подход
Резервен предавател на ILS	Не е позволено		Без въздействие		
Външен маркер	Без въздействие, ако е заменен с публикувана еквивалентна позиция				Не е приложимо
Среден маркер	Без въздействие				Без въздействие, освен ако не се използва като точка за минаване на втори кръг
Система за измерване на RVR при зоната за опиране	Може да бъде временно заменена от RVR в средната точка, ако това е одобрено от държавата, в която е летището. RVR може да бъде докладвана на базата на наблюдение от човек			Без въздействие	
RVR в средната точка или зоната на спиране	Без въздействие				
Анемометър за използваната ПИК	Без въздействие, ако е наличен друг наземен указател на вятъра				
Измервател на височината на облаците	Без въздействие				
Осветление на подхода	Не е позволено за експлоатация при височина за вземане на решение > 50 ft	Не е позволено	Минимуми, както при отсъствие на оборудване		
Осветление на подхода без последните 210 m	Без въздействие	Не е позволено	Минимуми, както при отсъствие на оборудване		
Осветление на подхода без последните 420 m	Без въздействие			Минимуми, както при средно оборудване	

Оборудване с отказ или класифицирано в по-нисък клас (забележка 1)	Въздействие върху минимумите за кацане				
	категория III B (забележка 2)	категория III A	категория II	категория I	неточен подход
Резервно захранване за осветлението на подхода	Без въздействие				
Пълна осветителна система на ПИК	Не е позволено			Ден — минимума, както при отсъствие на оборудване Нощ — не е позволено	
Осветление на страните на ПИК	Само през деня; не е позволено през нощта				
Осветление на осовата линия	Ден — RVR 300 m Нощ — не е позволено		Ден — RVR 300 m Нощ — 550 m		Без въздействие
Разстояние между светлинните на осовата линия, увеличено до 30 m	RVR 150 m	Без въздействие			
Светлини в зоната за опиране	Ден — RVR 200 m Нощ — 300 m		Ден — RVR 300 m Нощ — 550 m		Без въздействие
Резервно захранване за осветлението на ПИК	Не е позволено			Без въздействие	
Осветителна система на пътеките за рулиране	Без въздействие — освен закъснения, поради намалената скорост на придвижване				

Забележка 1: Условия, приложими към таблица ба:

- Не са допустими множество откази на осветлението на пистата за излитане и кацане, освен посочените в таблица ба.
- Недостатъците на осветлението на подхода и на пистата за излитане и кацане се разглеждат поотделно.
- Експлоатация категория II или III. Не е позволена комбинация от недостатъци на осветлението на пистата за излитане и кацане и оборудването за измерване на RVR.
- Отказите, различни от откази на ILS, имат въздействие само върху RVR, а не върху DH.

Забележка 2: При експлоатация категория III B без DH операторът осигурява за самолетите, които имат разрешение да изпълняват полети без DH при най-ниските ограничения за RVR, да е спазено следното в допълнение към съдържанието на таблица ба:

- далечина на видимост на ПИК (RVR). На летището следва да има поне една стойност за RVR;
- осветление на пистата за излитане и кацане
 - няма осветление по страните на ПИК или няма осветление по осовата линия — ден — RVR 200 m; нощ — не е позволено;
 - няма осветление на зоната за опиране — без ограничения;
 - Няма резервно захранване на осветлението на ПИК — ден — RVR 200 m; нощ — не е позволено.

10. Експлоатация с един пилот. При експлоатация с един пилот операторът следва да изчисли минималната RVR/видимост за всички подходи в съответствие с OPS 1.430 и настоящото допълнение.

- RVR, по-ниска от 800 метра, както е показано в таблица 5, може да се използва при подходи категория I, при условие че се използва някое от следните средства поне до приложимата DH:

A) подходящ автопилот, съчетан с ILS или MLS, които не са обявени като ограничени средства; или

B) одобрена HUDLS (включително EVS, където е уместно) или еквивалентна одобрена система.

- При липса на RTZL и/или RCLL минималните RVR/CMV са поне 600 m.

- RVR от по-малко от 800 метра, както е показано в таблица 5, може да се прилага при експлоатация APV на ПИК с FALS, RTZL и RCLL, когато се използва одобрена HUDLS или еквивалентна одобрена система, или когато се изпълнява автоматичен подход до DH, равна на или по-голяма от 250 ft.

д) Експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I.

1. Височина за вземане на решение.

Височината за вземане на решение при експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, не бива да бъде по-малка от:

- i) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена; или
- ii) минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир; или
- iii) относителната височина на прелитане над препятствия (ОСН) за категорията на самолета; или
- iv) височината за вземане на решение, до която е допуснат да лети екипажът; или
- v) 200 ft,

която стойност е по-висока.

2. Вид на оборудването.

ILS/MLS, които поддържат експлоатация, по-ниска от категория I, следва да бъдат без ограничения, да имат курс на долитане по продължение на осовата линия (с изместване на траекторията на финалния подход от $\leq 3^\circ$) и ILS да бъде сертифициран за:

- i) клас I/T/1 за експлоатация до минимум 450 m RVR; или
- ii) клас II/D/2 за експлоатация до по-малко от 450 m RVR.

Единични съоръжения ILS са допустими само ако осигуряват ниво 2 на опериране.

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

Най-ниските минимума, които следва да се използват от оператора при експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, са посочени в таблица 66 по-долу:

Таблица 66

Минимума за RVR/CMV при експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, съпоставени с осветителната система на подхода

Минимума при експлоатация, по-ниска от стандартна категория I						
DH(ft)			Клас на осветителното оборудване			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (метри)			
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

Забележка 1: Визуалните средства включват стандартна маркировка на пистата за излитане и кацане през деня, осветление на подхода, осветление на страните на пистата за излитане и кацане, осветление на прага, осветление на края на пистата за излитане и кацане и при експлоатация под 450 m включват осветление на зоната за опиране и/или осветление по осовата линия на пистата за излитане и кацане.

4. Визуални ориентир. Пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение, освен в случаите, когато може да се получи и поддържа траен визуален ориентир, съдържащ участък от най-малко 3 последователни светлини от осовата линия на осветлението на подхода или на осветлението в зоната за опиране, или осветлението по осовата линия на пистата за излитане и кацане, или на осветлението по страните на пистата за излитане и кацане, или комбинация от тях. Този визуален ориентир следва да съдържа страничен елемент от наземната осветителна схема, т.е. напречен елемент от осветителната система на подхода или прага за приземяване, или линия от осветителните елементи от осветлението в зоната за опиране, освен ако експлоатацията се извършва при одобрена HUDLS, която е използвана поне до 150 ft.

5. Одобрение.

За извършване на експлоатация, по-ниска от стандартна категория I:

- i) се изпълнява подход с включен автопилот до автоматично кацане; или одобрена HUDLS се използва поне до 150 ft над прага.
- ii) самолетът следва да бъде сертифициран в съответствие с CS-AWO за извършване на експлоатация категория II;
- iii) системата за автоматично кацане следва да бъде одобрена за експлоатация категория III A;
- iv) изискванията за доказване на работоспособността следва да бъдат изпълнени според допълнение 1 към OPS 1.440, буква з);
- v) следва да бъде преминато обучението, описано в допълнение 1 към OPS 1.450, буква з), което включва обучение и проверка в полетен симулатор с използване на подходящите наземни и визуални средства при най-ниските приложими стойности за RVR;
- vi) операторът следва да осигури наличието и прилагането на процедури при ниска видимост на предвиденото за кацане летище; и
- vii) операторът следва да бъде одобрен от органа.

е) Точен подход — експлоатация категория II и експлоатация, различна от стандартна категория II

1. Общи разпоредби.

- i) Експлоатация категория II е точен инструментален подход за кацане и кацане с използване на ILS или MLS със:
 - A) височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и
 - B) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане, не по-малка от 300 m.
- ii) Експлоатация, различна от стандартна категория II, е точен инструментален подход за кацане и кацане с използване на ILS или MLS, които отговарят на изискванията към оборудването, предвидени в подточка iii) по-долу, със:
 - A) височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; (вж. таблица 7б по-долу), и
 - B) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане не по-малка от 350/400 m (вж. таблица 7б по-долу).
- iii) ILS/MLS, които поддържат експлоатация, различна от стандартна категория II, следва да бъдат без ограничения, да имат курс на долитане по продължение на осовата линия (с изместване на траекторията на финалния подход от $\leq 3^\circ$) и ILS да бъде сертифициран за:
 - A) клас I/T/1 за експлоатация до 450 m RVR и DH от 200 ft или повече; или
 - B) клас II/D/2 за експлоатация при RVR под 450 m или DH, по-ниска от 200 ft.

Единични съоръжения ILS са допустими само ако осигуряват ниво 2 на опериране.

2. Височина за вземане на решение. Операторът следва да осигури, че височината за вземане на решение за:

- i) експлоатация при категория, различна от стандартна категория II и категория II, не е по-малка от:
 - A) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена; или
 - B) минималната височина, до която може да се използват средствата за точен подход, без да е необходим визуален ориентир; или
 - B) относителната височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията на самолета; или
 - Г) височината за вземане на решение, до която е допуснат да лети екипажът; или
 - Д) 100 ft,която стойност е по-висока.

3. Визуални ориентири. Пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение категория II или различна от стандартна категория II, определена в съответствие с буква г), точка 2, освен в случаите, когато има траен визуален ориентир, съдържащ участък от най-малко 3 последователни светлини от осовата линия на осветлението на подхода или на осветлението в зоната за опирание, или осветлението по осовата линия на пистата за излитане и кацане, или на осветлението по страните на пистата за излитане и кацане, или комбинация от тях. Този визуален ориентир следва да съдържа напречен елемент от наземната осветителна схема, т.е. напречен елемент от осветителната система на подхода или прага за приземяване, или линия от осветителните елементи в зоната за опирание, освен ако се използва одобрена HUDLS до опирание.
4. i) Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при експлоатация категория II, са:

Таблица 7а

RVR при експлоатация категория II в зависимост от височината за вземане на решение (DH)

Минимум за категория II		
DH (ft)	С включен автопилот/одобрена HUDLS под DH (забележка 1а)	
	далечина на видимост на ПИК (RVR) категории на самолета А, В и С	далечина на видимост на ПИК (RVR) категория на самолета D
100—120	300 m	300/350 m (забележка 2)
121—140	400 m	400 m
141 ft и повече	450 m	450 m

Забележка 1а: Позоваването на „изпълнен с включен автопилот под DH/одобрена HUDLS“ в тази таблица означава продължено използване на автоматичната система за управление на полета до височина от 80 % от 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, могат да се използват 300 m.

- ii) Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при експлоатация, различна от стандартна категория II, са:

Таблица 7б

Минимума за RVR при експлоатация от категория, различна от стандартна категория II, съпоставени с осветителната система на подхода

Минимума при експлоатация, различна от стандартна категория II					
DH (ft)	Автоматично кацане или одобрена HUDLS, използвани при опирание				
	Клас на осветителното оборудване				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Виж буква г), точки 5, 6 и 10 за RVR < 750 m				
	CAT A—C	CAT D	CAT A—D	CAT A—D	CAT A—D
RVR метри					
100—120	350	400	450	600	700
121—140	400	450	500	600	700
141—160	450	500	500	600	750
161—199	450	500	550	650	750

Забележка: Визуалните средства, необходими за извършване на експлоатация, различна от стандартна категория II, включват стандартна маркировка на ПИК през лъня и осветление на подхода и ПИК (осветление на страните на ПИК, осветление на прага, осветление на края на ПИК). За експлоатация при RVR от 400 m или по-малко следва да има осветление по осовата линия. Конфигурациите на осветлението на подхода са класифицирани и изброени в таблица 4 по-горе.

- iii) за извършване на експлоатация от категория, различна от стандартна категория II, операторът следва да осигури, че са установени и се прилагат подходящи процедури при ниска видимост на предвиденото за кацане летище.
- ж) Точен подход — експлоатация категория III
1. Общи разпоредби. Експлоатацията категория III се подразделя, както следва:
 - i) експлоатация категория III А. Точен инструментален подход и кацане при използване на ILS или MLS със:
 - А) височина на вземане на решение, по-малка от 100 ft; и
 - Б) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане не по-малка от 200 m.
 - ii) експлоатация категория III В. Точен инструментален подход и кацане при използване на ILS или MLS със:
 - А) височина на вземане на решение, по-малка от 100 ft, или без височина на вземане на решение; и
 - Б) далечина на видимост на пистата за излитане и кацане под 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 следва да се счита, че попада експлоатацията.

 - 2. Височина за вземане на решение. За експлоатация, при която се използва височина за вземане на решение, операторът следва да осигури височината за вземане на решение да е не по-малка от:
 - i) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, ако е дадена; или
 - 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; и
 - ii) навигационните средства на подхода и оборудването на летището могат да поддържат експлоатация без височина за вземане на решение; и
 - iii) операторът има одобрение за експлоатация категория III без височина за вземане на решение.

Забележка: В случая на писта от категория III може да се приеме, че може да се поддържа експлоатация без височина за вземане на решение, освен ако не е публикувано специфично ограничение в AIP или от NOTAM.
 - 4. Визуални ориентирни
 - i) За експлоатация категория III А и категория III В с пасивен отказ на системите за управление на полета или с използване на одобрена HUDLS пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение, определена в съответствие с буква ж), точка 2, освен ако има траен визуален ориентир, съдържащ участък от най-малко 3 последователни светлини от осовата линия на осветлението на подхода или на осветлението от зоната за опиране, или осветлението по осовата линия на пистата за излитане и кацане, или на осветлението по страните на пистата за излитане и кацане, или комбинация от тях.
 - ii) За експлоатация категория III В с работоспособен отказ на системите за управление на полета или хибридна система за кацане с работоспособен отказ (включваща например HUDLS), използващи височина за вземане на решение, пилотът не може да продължава подхода под височината за вземане на решение, определена в съответствие с буква д), точка 2, освен ако има траен визуален ориентир, съдържащ най-малко един светлинен елемент по осовата линия.
 - 5. Изисквана RVR. Най-ниските минимума, които следва да бъдат използвани от оператора при експлоатация категория III, са:

Таблица 8

RVR при експлоатация категория III в зависимост от височината за вземане на решение (DH) и системата за контрол/насочване на пробег

Минимуми за категория III			
Категория	Височина за вземане на решение (ft) (забележка 2)	Система за контрол/насочване на пробег	RVR (m)
III A	По-малка от 100	Не се изисква.	200
III B	По-малка от 100	Отказ — пасивен	150 (забележка 1)
III B	По-малка от 50	Отказ — пасивен	125
III B	По-малка от 50 или без височина за вземане на решение	Отказ — експлоатационен (забележка 3)	75

Забележка 1: За самолети, сертифицирани в съответствие с CS-AWO 321, буква б), точка 3, или еквивалентни изисквания.

Забележка 2: Презапасяването на системата за управление на полета се определя по CS-AWO чрез минималната сертифицирана височина за вземане на решение.

Забележка 3: Въпросната система с работоспособен отказ може да се състои от хибридна система с работоспособен отказ.

з) Усъвършенствани системи за наблюдение

1. Пилот, който използва усъвършенствана система за наблюдение, сертифицирана за целите на настоящата точка и използвана в съответствие с процедурите и ограниченията от одобреното ръководство за летателна експлоатация, може:
 - i) да продължи подхода за кацане под DH или MDH до 100 фута над превишението на прага на ПИК, при условие че поне един от следните визуални ориентир е показан и може да се идентифицира от усъвършенствената система за наблюдение:
 - A) елементи на осветителната система на подхода; или
 - B) прагът на ПИК, идентифициран поне от следното: началото на повърхността за кацане на ПИК, осветлението на прага, опознавателните светлини на прага; и зоната за опиране, идентифицирана поне от следното: повърхността за кацане на зоната за опиране на ПИК, осветлението на зоната за опиране, маркировката на зоната за опиране или осветлението на ПИК.
 - ii) да намали изчислените за подхода RVR/CMV от стойността в таблица 9, колона 1 до стойността от колона 2:

Таблица 9

Подход, при който се използват намалени стойности за EVS RVR/CMV, сравнени с нормалните стойности за RVR/CMV

Изисквани нормално RVR/CMV	RVR/CMV за подходи с използване на EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

Изисквани нормално RVR/CMV	RVR/CMV за подходи с използване на EVS
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

2. Буква з), точка 1 по-горе може да се прилага само към експлоатация при използване на ILS, MLS, PAR, GLS и APV с DH, не по-ниска от 200 фута или подход, изпълнен с одобрено указване за вертикалния профил до MDH или DH, не по-ниски от 250 фута.
 3. Пилотът може да продължи подхода за кацане под 100 фута над превишението на прага на предвидената ПИК само при условие че вижда ясно и може да идентифицира поне един от изброените по-долу визуални ориентири без помощта на усъвършенстваната система за наблюдение:
 - А) Осветлението или маркировката на прага; или
 - Б) Осветлението или маркировката на зоната за опиране.
- и) Оставено целенасочено празно
- й) Визуален кръг след инструментален подход
1. Минимална височина на снижаване (MDH). MDH за изпълнение на визуален кръг след инструментален подход е по-високата стойност от:
 - и) публикуваната OCH за визуален кръг след инструментален подход за съответната категория самолети; или

- ii) минималната височина за визуален кръг след инструментален подход, получена от таблица 10 по-долу; или
 - iii) DH/MDH на предшестващата процедура на инструментален подход.
2. Минимална височина на снижаване (MDA). MDA за визуален кръг след инструментален подход се изчислява, като към MDA се добавя публикуваното превишение на летището, както е определено в точка 1 по-горе.
 3. Видимост. Минималната видимост за визуален кръг след инструментален подход е по-високата стойност от:
 - i) видимостта за визуален кръг след инструментален подход за съответната категория самолети, ако е публикувана; или
 - ii) минималната видимост, получена от таблица 10 по-долу; или
 - iii) RVR/CMV, получени от таблици 5 и 6 за предшестващата процедура на инструментален подход.
 4. Независимо от изискванията на точка 3 по-горе, органът може да освободи даден оператор от изискването да увеличава видимостта над стойностите от таблица 10.
 5. Описаното в точка 4 освобождаване следва да се ограничи до местата, където съществува явен обществен интерес от поддържане на настоящата експлоатация. Освобождаването следва да се основава на опита на оператора, програмата за обучение и квалификацията на полетния екипаж. Освобождаването следва да се преразглежда периодично.

Таблица 10

Минимална видимост и MDH за визуален кръг след инструментален подход в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеорологична видимост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

6. Полети по кръга с определени курсове е приета процедура по смисъла на настоящата точка.
- к) Визуален подход. Операторът няма да използва далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR), по-малка от 800 m, при визуален подход.
 - л) Конвертиране на докладвана метеорологична видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR)/CMV.
 1. Операторът следва да осигури конвертирането на обявена метеорологична видимост в далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)/CMV да не се използва за излитане, за изчисляване на някой друг изискван минимум за RVR под 800 m 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 контекста на настоящата точка.
 2. При всички други обстоятелства, освен посочените в буква л), точка 1, операторът следва да осигури за конвертирането на метеорологичната видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR) да се използва следната таблица:

Таблица 11

Конвертиране на метеорологичната видимост в далечина на видимост на пистата на излитане и кацане (RVR)/CMV

Работещи осветителни тела	RVR/CMV = (обявена метеорологична видимост) ×	
	ден	нощ
Високоинтензивно (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, буква 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. Категориите на самолетите, съответстващи на стойностите на VAT, са дадени в таблицата по-долу: Категория на самолета

Категория на самолета	VAT
A	по-малко от 91 kt
B	между 91 и 120 kt
C	между 121 и 140 kt
D	между 141 и 165 kt
E	между 166 и 210 kt

Конфигурацията за кацане, която следва 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 органа.
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 разпоредби. Следните процедури се прилагат при въвеждането и одобрението на експлоатация при намалена видимост.
- б) Експлоатационна демонстрация. Целта на експлоатационната демонстрация е да се определи или потвърди използването и ефективността на приложимите процедури за системите за управление на полета на въздухоплавателните средства (включително HUDLS, ако това е приложимо), 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 следва 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 органа.
 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 следва да покаже, че различните варианти имат задоволителни експлоатационни характеристики, но не е задължен да проведе пълна експлоатационна демонстрация за всеки вариант. Органът 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 следва 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 демонстрации. Всеки заявител следва 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 органа 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 следва 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 следва да се съхранява в продължение на 12 месеца:
 - и) 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 минимума 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:
 - A) дефекти на бордовото оборудване;
 - Б) трудности с наземното оборудване;
 - В) минавания на втори кръг поради инструкции от органа за контрол на въздушното движение; или
 - Г) други причини.
 3. За всеки самолет операторът следва да установи процедура за следене на експлоатационните характеристики на системата за автоматично кацане или HUDLS до момента на опиране, съобразно случая.

- 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 категория II или III А, след като е натрупал минимален опит от шест месеца при експлоатация категория I на типа самолет.
 - ii) При навършване на шест месеца експлоатация категория II или III А на типа самолет операторът може да бъде одобрен за експлоатация категория III В. Когато даде такова одобрение, органът може да наложи по-високи минимума спрямо най-ниските приложими минимума 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 следва да се избира така, че да не изисква промяна в експлоатационните процедури.
 2. i) 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 органа.
 - ii) Оператор, одобрен за експлоатация категория II или III, който прилага процедури за подход с включен автопилот със или без автоматично кацане и впоследствие въведе ръчно изпълнявана експлоатация категория II или III с използване на HUDLS, се счита за „нов оператор категория II/III“ за целите на разпоредбите относно демонстрационния период.
- ж) Техническо обслужване на оборудване за категория II, категория III и излитане при намалена видимост (LVTO). Операторът следва да установи инструкции за поддръжка на насочващите системи на борда на самолета, във връзка с производителя и които да са включени в програмата за техническо обслужване на самолета на оператора, както е посочено в част М, параграф М.А.302, и които следва да бъдат одобрени от органа.
- з) Летища и писти за излитане и кацане с необходимите качества
1. Всяка комбинация от тип на самолет/писта за излитане и кацане следва 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 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/писта за излитане и кацане следва да бъде проверена чрез експлоатация при стандартна категория I или по-добри условия, преди да се започне експлоатация, по-ниска от стандартна категория I, категория II или категория, различна от стандартна категория II или категория III.
 3. Ако операторът има различни варианти на самолет от един и същ тип в съответствие с точка 4 по-долу, 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 самолет в съответствие с точка 4 по-долу, операторът следва да покаже, че вариантите имат задоволителни експлоатационни характеристики, но не е задължен да проведе пълна експлоатационна демонстрация за всяка комбинация вариант/писта за излитане и кацане.
 4. За целите на буква з) тип самолет или вариант на тип самолет се счита за същия тип/вариант на самолет, ако въпросният тип/вариант притежава същото или подобно:
 - i) технологично ниво, включително:
 - А) FGS и свързаните средства за изобразяване на информация или за управление;
 - Б) FMS и ниво на интегриране с FGS;
 - В) използване на HUDLS;
 - ii) експлоатационни процедури, включително:
 - А) сигнализирана височина;
 - Б) ръчно кацане/автоматично кацане;
 - В) експлоатация без височина за вземане на решение;
 - Г) използване на HUD/HUDLS при хибридна експлоатация;

- iii) характеристики на обслужването, включително:
 - A) ръчно кацане след автоматично насочен подход или използване на HUDLS;
 - Б) ръчно минаване на втори кръг след автоматичен подход;
 - В) автоматичен/ръчен пробег.
 - 5. Оператори, използващи същия тип/клас на самолет или вариант на тип в съответствие с точка 4 по-горе, могат да се възползват от опита и записите на други оператори, изпълнявайки изискванията на настоящата точка.
 - 6. Операторите, които извършват експлоатация, различна от стандартна категория II, следва да спазват допълнение 1 към OPS 1.440 — Експлоатация при намалена видимост — общи експлоатационни правила, приложими към експлоатация категория II.
-

Допълнение 1 към OPS 1.450

Експлоатация при намалена видимост — обучение и квалификация

- а) Общи разпоредби: Операторът следва 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 органа.
1. Членове на полетния екипаж без опит за категория II или III следва 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 подобен тип експлоатация (с включен автопилот/автоматично кацане, HUDLS/хибридна HUDLS или EVS) или за категория II с ръчно кацане, ако е възможно при друг оператор от Общността, могат да преминат:
 - i) съкратен курс за наземно обучение, ако експлоатират различен тип/клас от тези, на които са придобили предишния си опит за категория II или III;
 - ii) съкратен курс за наземно обучение, полетен симулатор и/или обучение в полет, ако експлоатират същия тип/клас и вариант на същия тип или клас, на който са придобили предишния си опит за категория II или III. Съкратеният курс следва да включва най-малко изискванията от буква г), точка 1, точка 2, подточка i) или подточка ii) и, където е уместно, и точка 3, подточка i). След получаване на одобрение от органа операторът може да намали броя на изискванията по буква г), точка 2, подточка i) подходи/кацания, ако типът/класът или вариантът на типа или класа притежава същите или подобни:
 - А) технологично ниво — система от органи за управление/система за насочване (FGS); и
 - Б) експлоатационни процедури;
 - В) характеристики за обслужване (вж. точка 4 по-долу);

като тези на предишния експлоатиран тип или клас, в противен случай следва да бъдат изпълнени изцяло изискванията на буква г), точка 2, подточка i);
 - Г) използване на HUDLS/хибридна HUDLS;
 - Д) използване на EVS.
 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 при промяна:

- i) на тип/клас на самолета следва да включва най-малко изискванията от буква г), точка 1, точка 2, подточка i) или ii) и, където е уместно, и точка 3, подточка i);
- ii) на различен вариант на самолет в рамките на същия квалификационен клас за тип или клас, притежаващ същите или подобни:
 - А) технологично ниво — система от органи за управление/система за насочване (FGS); и
 - Б) експлоатационни процедури — интегритет;
 - В) характеристики за обслужване (вж. точка 4 по-долу);
 - Г) използване на HUDLS/хибридна HUDLS;
 - Д) използване на EVS

като тези на предишния експлоатиран тип или клас, тогава курс за разликите или курс за запознаване, съответстващ на промяната на варианта, изпълнява изискванията за съкратен курс;

- iii) на различен вариант на самолет в рамките на същия квалификационен клас за тип или клас, който притежава съществено различаващи се:
- A) технологично ниво — система от органи за управление/система за насочване (FGS); и
 - Б) експлоатационни процедури — интегритет;
 - В) характеристики за обслужване (вж. точка 4 по-долу);
 - Г) използване на HUDLS/хибридна HUDLS;
 - Д) използване на EVS,
- тогава се изпълняват изискванията от буква г), точка 1, точка 2, подточка i) или подточка ii) и, където е уместно, и точка 3, подточка i). След получаване на одобрение от органа операторът може да намали броя на изискваните по буква г), точка 2, подточка i) подходи/кацания.
4. Операторът следва да осигури, че при експлоатация категория II или III с различен/и вариант/и на самолет в рамките на същия квалификационен клас за тип или клас разликите и/или приликите на съответните самолети оправдават подобна експлоатация, като се вземе предвид поне следното:
- i) технологично ниво, включително:
 - A) FGS и свързаните средства за изобразяване на информация или за управление;
 - Б) системата за управление на полета и нейната интеграция или липса на такава в FGS;
 - В) използване на HUD/HUDLS с хибридни системи и/или EVS;
 - ii) експлоатационни процедури, включително:
 - A) система с пасивен отказ/система с работоспособен отказ, сигнализирана височина;
 - Б) ръчно кацане/автоматично кацане;
 - В) експлоатация без височина за вземане на решение;
 - Г) използване на HUD/HUDLS при хибридни системи;
 - iii) характеристики на обслужването, включително:
 - A) ръчно кацане след автоматично насочен подход с HUDLS и/или EVS;
 - Б) ръчно минаване на втори кръг след автоматичен подход;
 - В) автоматичен/ръчен пробег.
- б) Наземно обучение. Операторът следва 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 конкретната бордова система, включително символите при HUD и характеристиките на EVS, ако това е приложимо.
 - 5. влиянието на валежите, натрупването на лед, ниското ниво на среза на вятъра и турбуленцията;
 - 6. влиянието на специфични неизправности на самолета/системата;

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 следва 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 радиовисокомери, и влиянието на профила на терена в зоната на подхода върху показанията на радиовисокомера и върху системите за автоматичен подход/кацане;
 12. значението на сигнализираната височина, ако е приложима, и действията в случай на отказ или неизправност над и под сигнализираната височина;
 13. квалификационните изисквания за пилотите да получат и поддържат одобрение за извършване на излитане при намалена видимост и за експлоатация 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 следва 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) наблюдение на:
 - A) сигнализаторите на автоматичните системи за управление на полета и за автоматично кацане, като се акцентира върху действията, които следва да бъдат предприети в случай на отказ или неизправност на тези системи; и
 - B) състоянието на сигнализаторите за статуса на HUD/HUDLS/EVS насочването, ако е уместно, включително долните дисплеи.
 - iv) действия, които следва 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 глосадния или курсовия преподавател; 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 следва 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 следва 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 категория II или III. Ако системата на самолета включва използването на хибридни или други специализирани системи (като HUD/HUDLS или усъвършенствано оборудване за наблюдение), то членовете на полетния екипаж следва 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 категории II и III, също следва да бъдат практикувани.
5. За самолети, за които няма конкретни полетни тренажори, операторите следва да осигурят провеждането на фазата на полетно обучение, специфично за визуалните сценарии при експлоатация категория II, на друг специално одобрен полетен тренажор. Това обучение следва 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, HUDLS и/или EVS, 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 пробег; и
 - iv) нормална експлоатация на съответна система със и без използване на визуални ориентир на височината на вземане на решение.
7. Последващите фази на обучение следва 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 и/или HUD/HUDLS/EVS на ниско ниво изискват:
 - A) връщане към ръчен режим за контрол на изравняване, кацане и пробег или преминаване на втори кръг; или
 - B) 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 опиране до 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 следва да се практикува продължаване за ръчно кацане, ако горният дисплей (над главата на пилота) показва влошен режим на работа на автоматичната система или показва само режим на изравняване; и
 - v) неизправности и процедури, специфични за типа или варианта на типа на самолета.
8. Програмата за обучение следва да осигурява практика при нередности в обслужването, които изискват връщане към по-високи минимума.
9. Програмата за обучение следва да включва обслужване на самолета, когато, по време на подход категория III с пасивен отказ, отказът предизвиква разединяване на автопилота на височината за вземане на решение или под нея, когато последната докладвана 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 следва да включва отказите на системите и отказите на двигателите, които водят до продължаване или до прекратяване на излитането.
11. Програмата за обучение следва да включва, където е приложимо, подходи, при които отказите на оборудването за HUDLS и/или EVS на ниско ниво изискват:
 - i) връщане към долните дисплеи за управление на минаването на втори кръг; или
 - ii) връщане към полет при липса на или преминало в по-нисък режим на работа HUDLS за управление на минаването на втори кръг от височината на вземане на решение или под нея, включително тези, които могат да доведат до опиране до пистата за излитане и кацане.

12. Операторът следва да осигури, че при предприемане на излитане при ниска видимост, експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, различна от стандартна категория II, и категории II и III с използване на HUD/HUDLS или хибридни HUD/HUDLS, или EVS, програмата за обучение и проверка включва, където е приложимо, използване на HUD/HUDLS при нормална експлоатация по време на всички фази на полета.
- г) Изисквания за обучение за извършване на излитане при намалена видимост, експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, различна от стандартна категория II, подход с използване на EVS и експлоатация категории II и III. Операторът следва да осигури, че всеки член на полетния екипаж преминава обучение за следните процедури при намалена видимост, ако се преминава към нов тип/клас или вариант на самолет, с който ще се извършват излитания при намалена видимост и експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, различна от стандартна категория II, подход с използване на EVS с RVR от 800 m или по-малко и експлоатация 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), точки 2, 3 и 4 по-горе.
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 6 (8 за HUDLS със или без EVS) подхода и/или кацания на полетен тренажор. Изискването за 8 подхода при HUDLS може да бъде намалено на 6 при изпълнение на хибридна експлоатация с HUDLS. Вж. точка 4, подточка i) по-долу.
 - ii) Когато няма наличен полетен тренажор за дадения самолет, са необходими минимум 3 (5 за HUDLS и/или EVS) подхода, включващи поне 1 преминаване на втори кръг на самолета. При хибридна експлоатация с HUDLS са необходими минимум 3 подхода, включващи поне 1 преминаване на втори кръг.
 - iii) Съответно допълнително обучение, ако се изисква специализирано оборудване, като усъвършенствано оборудване за наблюдение. Когато изпълнението на подхода с използване на EVS се извършва при RVR, по-ниска от 800 m, са необходими минимум 5 подхода, включващи поне 1 преминаване на втори кръг на самолета.
 3. Квалификация на полетния екипаж. Изискванията за квалификация на полетния екипаж са специфични за всеки оператор и всеки тип на експлоатирувания самолет.
 - i) Операторът следва да осигури всеки член на полетния екипаж да преминава проверка, преди да започне експлоатация 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 рейсови условия под надзор. Операторът следва да осигури всеки член на полетен екипаж да премине следния полет в рейсови условия под надзор (LIFUS):
 - i) за категория II, когато се изисква ръчно кацане или подход с HUDLS до опиране, поне:
 - А) 3 кацания без автопилот;
 - Б) 4 кацания с HUDLS до опиране;

с изключение на случая, когато само 1 ръчно кацане (2 с HUDLS до опиране) е необходимо при извършване на обучението, изисквано според буква г), точка 2 в полетен тренажор, използван за преобразуване за нулево полетно време;
 - ii) за категория III, минимум 2 автоматични кацания, освен когато:
 - А) е необходимо само 1 автоматично кацане, когато се провежда обучението според буква г), точка 2 в полетен тренажор, използван за преобразуване за нулево полетно време;
 - Б) не е необходимо автоматично кацане по време на LIFUS, когато се провежда обучението според буква г), точка 2 в полетен тренажор, използван за преобразуване за нулево полетно време (ZFT) и членът на полетния екипаж е преминал успешно квалификационния курс при ZFT;

- В) членът на полетния екипаж, обучен и квалифициран в съответствие с буква Б, е квалифициран да изпълнява LIFUS при най-ниските одобрени DA(H) и RVR, както е посочено в ръководството за провеждане на полети;
- iii) за подходи категория III с използване на HUDLS до опиране, минимум 4 подхода.
- д) Тип на самолет и командирски опит.
1. Преди започване на експлоатация категория II следните допълнителни изисквания са приложими за командирите или пилотите, на които може да е възложено изпълнението на полета, които експлоатират нов тип/клас самолет:
- i) 50 часа или 20 сектора на типа самолет, включително полет в рейсови условия под надзор; и
- ii) трябва да бъдат добавени 100 метра към приложимите минимума за RVR при категория II, когато експлоатацията изисква ръчно кацане категория II или използване на HUDLS до опиране до изпълнение на:
- A) общо 100 часа или 40 сектора, включително LIFUS на типа самолет; или
- B) общо 50 часа или 20 сектора, включително LIFUS на типа самолет, където членът на полетния екипаж е имал предишна квалификация за ръчно кацане категория II, получена от превозвач от Общността;
- B) при експлоатация с HUDLS, изискванията относно секторите от буква д), точка 1 и точка 2, подточка i) се прилагат във всички случаи, часовете за типа/класа не изпълняват изискванията.
2. Преди започване на експлоатация категория III следните допълнителни изисквания са приложими за командирите или пилотите, на които е възложено изпълнението на полета, които експлоатират нов тип самолет:
- i) 50 часа или 20 сектора на типа самолет, включително полет в линия под надзор; и
- ii) 100 m следва да бъдат добавени към приложимите минимума 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 категория II или III с оператор на Общността, до достигането на 100 часа или 40 сектора, включително полет в рейсови условия под надзор, на съответния тип самолет.
3. Органът 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 следва 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; и
- 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 следва да осигури, че обучението, изисквано по точка 1 по-горе, се извършва на полетен тренажор. Това обучение следва да включва използването на всички специални процедури и оборудване. Когато няма наличен полетен тренажор за дадения самолет, органът 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 следва 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 следва 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 има разрешение. Необходимият брой подходи, изпълнени в полетен тренажор, в срока на валидност на квалификационните проверки от оператора (както е описано в OPS 1.965, буква б) следва да бъде най-малко 2 (4, когато се използват HUDLS и/или EVS до опиране), един от които следва да бъде кацане при най-ниската одобрена RVR; освен това 1 (2 при HUDLS и/или експлоатация с използване на EVS) от въпросните подходи 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 на 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 категория III операторът следва да използва полетен тренажор.
 3. Операторът следва да осигури, че за експлоатация категория III на самолети със система за управление на полета с пасивен отказ, включително HUDLS, 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. Органът може да разреши периодичното обучение и проверка за експлоатация 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 настоящата точка.
- з) Допълнителни изисквания към обучението при оператори, които извършват експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, подходи с използване на EVS и експлоатация, различна от стандартна категория II.
1. Операторите, извършващи експлоатация при категория, по-ниска от стандартна категория I, следва да изпълняват изискванията от допълнение 1 към OPS 1.450 — Експлоатация при намалена видимост — обучение и квалификация, приложими към експлоатация категория II и включващи изискванията за HUDLS (ако е целесъобразно). Операторът може да съчетае тези допълнителни изисквания, където е целесъобразно, при условие че експлоатационните процедури са съвместими. При подготовката изискваният общ брой подходи не може да бъде повече от изискванията към OPS, подчаст H, при условие че обучението се провежда с прилагане на най-ниската приложима RVR. При периодичното обучение и проверки операторът също може да съчетае отделните изисквания, при условие че горното изискване към експлоатационните процедури е спазено и поне един подход при минимумите на категория, по-ниска от стандартна категория, се изпълнява поне веднъж всеки 18 месеца.
 2. Операторите, извършващи експлоатация, различна от стандартна категория II, следва да изпълняват изискванията от допълнение 1 към OPS 1.450 — Експлоатация при намалена видимост — обучение и квалификация, приложими към експлоатация категория II и включващи изискванията за HUDLS (ако е целесъобразно). Операторът може да съчетае тези допълнителни изисквания, където е целесъобразно, при условие че експлоатационните процедури са съвместими. При подготовката изискваният общ брой подходи не може да бъде по-малък от изисквания за преминаване на обучение за категория II с използване на HUD/HUDLS. При периодичното обучение и проверки операторът също може да съчетае отделните изисквания, при условие че горното изискване към експлоатационните процедури е спазено и поне един подход при минимумите на категория, различна от стандартна категория II, се изпълнява поне веднъж всеки 18 месеца.
 3. Операторите, извършващи експлоатация с използване на EVS с RVR от 800 m или по-малко, следва да изпълняват изискванията от допълнение 1 към OPS 1.450 — Експлоатация при намалена видимост — обучение и квалификация, приложими към експлоатация категория II и включващи изискванията за HUD (ако е целесъобразно). Операторът може да съчетае тези допълнителни изисквания, където е целесъобразно, при условие че експлоатационните процедури са съвместими. При подготовката изискваният общ брой подходи не може да бъде по-малък от изисквания за преминаване на обучение за категория II с използване на HUD. При периодичното обучение и проверки операторът също може да съчетае отделните изисквания, при условие че горното изискване към експлоатационните процедури е спазено и поне един подход с използване на EVS се изпълнява поне веднъж всеки 12 месеца.

Допълнение 1 към OPS 1.455

Експлоатация при намалена видимост — експлоатационни процедури

- а) Общи разпоредби. Експлоатацията при намалена видимост включва:
1. ръчно излитане (със или без електронни системи за насочване или HUDLS/хибридни HUD/HUDLS);
 2. подход с включен автопилот под височината на вземане на решение с ръчно изравняване, кацане и пробег;
 3. подход, изпълнен с използване на HUDLS/хибридни HUD/HUDLS и/или EVS;
 4. подход с включен автопилот, последван от автоматично изравняване, автоматично кацане и пробег с изключен автопилот; и
 5. подход с включен автопилот, последван от автоматично изравняване, автоматично кацане и автоматичен пробег, 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 следва ясно да определи задълженията на членовете на полетния екипаж по време на излитане, подход, изравняване, пробег и преминаване на втори кръг в ръководството за летателна експлоатация. Особено внимание следва да се обърне върху отговорностите на полетния екипаж по време на прехода от невизуални към визуални условия, както и върху процедурите, които следва да се използват при влошена видимост или при настъпване на отказ (неизправност). Специално внимание следва 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 дава възможност да участва пълноценно в процеса по надзор и вземане на решение.
 2. Операторът следва да определи подробни експлоатационни процедури и инструкции в ръководството за провеждане на полети. Инструкциите следва да бъдат съвместими с ограниченията и задължителните процедури, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на самолета, 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, пробег и преминаване на втори кръг;
 - iv) процедури, които трябва да се следват в случай на отказ, предупреждения, включващи HUD/HUDLS/EVS 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 от 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, използвани за:
 - A) категория, по-ниска от стандартна категория I;
 - Б) категория, различна от стандартна категория II;
 - В) подходи с използване на EVS; и
 - Г) 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 сертификата за летателна годност; и
 - 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)	F G	
			Над 900 m (3 000 ft) AMSL или над 300 m (1 000 ft) над терена, което е по-голямо
Разстояние от облаците	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално	Без облаци и с видимост на повърхността	
Видимост при полета	8 km при и над 3 050 m (10 000 ft) AMSL (забележка 2) 5 km под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	5 km (забележка 3)	

Забележка 1: Минимумите на VCM за самолети с летателни характеристики 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 следва да се използва вместо 10 000 ft.

Забележка 3: Самолети категории 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

- a) Операторът гарантира, 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 (летателни характеристики клас А).
- б) Операторът гарантира, 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 гарантира, 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 разпоредби

- a) Операторът гарантира, 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 ревизирият 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 на самолета, се използват за определяне на съответствие с изискванията на одобрената подчаст, допълнени, при необходимост, с други данни, приемливи за органа, 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 на самолета, 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

- a) Следните термини, използвани в подчастите Е, Ж, З, И и Й, имат следното значение:
 - 1. Необходима дистанция за прекратено излитане (ASDA). Дължината на наличния разбег при излитане плюс дължината на спирателния път, ако този спирателен път е обявен за наличен от съответния 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) утъпкан 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 ѝ 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 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 екипаж, одобрен от органа 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.
 9. Разполагаема дистанция за разбег (TORA). Дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като налична от съответния 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, определено в изискванията за летателна годност, при които самолетът е бил сертифициран, или както е посочено от органа, ако той установи, че тези определения са неподходящи за установяване на съответствие с ограниченията на летателните характеристики.

ПОДЧАСТ Ж

ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАС А

OPS 1.485

Общи разпоредби

- 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 органа, 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 приложените изисквания за сертифициране на големи самолети, приемливи за органа.

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, от което следва да се извърши излитане.
- б) При определяне на максимално допустимата излетна маса операторът следва да изпълни следните изисквания:
1. необходимата дистанция за прекратено излитане не следва да превишава наличната дистанция за прекратено излитане;
 2. необходимата дистанция за излитане не следва 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 при излитане не следва да превишава разполагаемата дължина на разбега;
 4. съответствие с настоящата точка следва 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 следва да не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.
- в) При установяване на съответствие с буква б) операторът следва да отчети 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 опашна 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 гарантира, че чистата траектория на самолета при излитане преминава над препятствията с повишение не по-малко от 35 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс $0,125 \times D$, 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 $0,125 \times D$.
- б) Когато се установява съответствие с буква а), операторът следва 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 опашна компонента на вятъра.
- в) Когато се установява съответствие с буква а):
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 повишението в края на разполагаема дистанция за разбег при излитане. След това, до достигане на височина 400 ft, се приема, че самолетът изпълнява завой 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;
 2. за всяка точка от чистата траектория на полета, на която самолетът е с наклон повече от 15° , следва да е осигурено разстояние до препятствията в границите на хоризонталните разстояния, посочени в букви а), г) и д) от настоящата точка, и височина над тях не по-малка от 50 ft; и
 3. операторът следва да използва специални процедури, предмет на одобрение от органа, 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, буква в), точка 3);
 4. Отчита се 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 следва 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 следва 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 гарантира, 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 буква б) или в) за всички точки по маршрута. Траекторията на полета следва да има положителен градиент на височина 1 500 ft над повишението на летището, където ще се изпълни кацането след отказ на двигател. При метеорологични условия, изискващи използването на противобледенителни системи, е необходимо да бъде отчетен и ефектът от тяхното използване върху чистата траектория на полета.

- б) Чистата траектория на полета следва да има положителен градиент на височина най-малко 1 000 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 следва 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 повишение не по-малко от 2 000 ft над терена или препятствията в рамките на 9,3 km (5 NM) от двете страни на направлението на полета в съответствие с точки от 1 до 4 по-долу:
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, следва 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 следва 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 следва да гарантира, 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 от б) до е) по-долу.
- б) Чистата траектория на полет по маршрут с два отказали двигателя следва 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 2 000 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 следва 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 следва да има положителен градиент на височина 1 500 ft над летището, където се приема, че ще бъде изпълнено кацането след отказ на два двигателя.
- д) Разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва безопасна процедура.
- е) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, следва 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 1 500 ft над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути.

OPS 1.510

Кацане — летище по местоназначение и резервни летища

- а) Операторът осигурява, че масата за кацане на самолета, определена в съответствие с OPS 1.475, буква 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 проверява дали 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 следва да бъде одобрено от органа.
- в) При инструментални подходи с височина за вземане на решение под 200 ft операторът следва да провери дали очакваната маса на самолета при кацане позволява градиент на набор на височина за преминаване на втори кръг с отказал критичен двигател и със скорост и 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 следва да бъде одобрено от органа.

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, буква а) за разчетното време на кацане на летището по 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, органът може да одобри използването на по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане спрямо посочените в буква а), точки 1 и 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, буква а), точка 3);
 4. когато се установява съответствие с буква а), точки 1 и 2, органът 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 допълнения 1 и 2 заедно с други допълнителни условия, които органът счита за необходими, за да гарантира приемливо ниво на безопасност в дадения случай.
- б) Когато се установява съответствие с буква а), операторът следва 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 опашната компонента; и
 3. наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане, ако е по-голям от $\pm 2\%$.
- в) Когато се установява съответствие с буква а), следва 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 предпологаемите 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 по 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 следва да се убеди, че кацането може да бъде изпълнено в пълно съответствие с изискванията на OPS 1.510 и букви а) и б) по-горе.

- 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 гарантира, 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 следва да бъде поне 115 % от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с OPS 1.515.
- б) Операторът гарантира, 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 следва 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 органа, 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, буква 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 буква б), но не по-къса от необходимата по OPS 1.515, буква 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, буква а), точки 1 и 2 няма да се прилагат за буква б) по-горе.

Допълнение 1 към OPS 1.495, буква в), точка 3

Одобряване на увеличени ъгли на наклон

- а) За да се използват увеличени ъгли на наклон, изискващи специално одобрение, следва да са изпълнени следните изисквания:
1. ръководството за летателна експлоатация за типа самолет следва 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. следва да има налични визуални ориентири за навигационна точност;
 3. метеорологичните минимума и ограниченията, свързани с вятъра, следва да бъдат определени за всяка писта за излитане и кацане и да бъдат одобрени от органа;
 4. следва да е проведено обучение в съответствие с OPS 1.975.
-

Допълнение 1 към OPS 1.515, буква а), точка 3

Процедури за стръмен подход за кацане

- а) Органът може да одобри прилагане на процедури за стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от $4,5^\circ$, 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 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. следва да има определени и одобрени метеорологични минимума за кацане за всяка писта, която следва да се използва за стръмен подход. Необходимо е да се отчитат следните фактори:
 - i) разположението на препятствията;
 - ii) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните помощни 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 специално опознаване на летището;
 - vi) ограниченията и процедури на ръководството за летателна експлоатация; и
 - vii) критериите за преминаване на втори кръг.

Допълнение 1 към OPS 1.515, буква а), точка 4

Скъсени дистанции за кацане

- а) За целите на OPS 1.515, буква а), точка 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. Органът може да одобри такава експлоатация в съответствие със следните критерии:
1. Демонстриране 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 минимума на летището видимостта/RVR не следва да бъде по-малка от 1,5 km. Освен това ограниченията, свързани с вятъра, следва да бъдат посочени в ръководството за провеждане на полети;
 - iii) минимален пилотски опит, изисквания за обучение и познаването на летището следва да бъдат посочени за този вид експлоатация в ръководството за провеждане на полети.
 3. Приема се, че височината на пресичане над началото на използваемата дължина на обявената безопасна зона е 50 ft.
 4. Допълнителни критерии. Органът 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, буква а), точка 4

Изисквания за летателното поле при кацане на скъсени дистанции

- а) Използването на безопасна зона следва да бъде одобрено от летишните власти.
 - б) Използваемата дължина на обявената безопасна зона според разпоредбите на OPS 1.515, буква а), точка 4 и настоящото допълнение не следва да надвишава 90 m.
 - в) Широчината на обявената безопасна зона не следва 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 следва 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 зона на безопасност, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции.
 - д) Наклонът на обявената зона на безопасност не следва да надвишава 5 % над посоката на кацане и 2 % под нея.
 - е) За целите на тази експлоатация изискването от OPS 1.480, буква а), точка 5 не е необходимо да се прилага спрямо декларираната безопасна зона.
-

ПОДЧАСТ 3

ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАС В

OPS 1.525

Общи разпоредби

- 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:* Ограничения за експлоатацията на самолети с един двигател са дадени в OPS 1.240, буква а), точка б.
- б) Операторът приема 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 гарантира, 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, от което следва да се извърши излитане.
- б) Операторът гарантира, че непроменената дистанция за излитане, както е посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, 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 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;
 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 опашна компонента на вятъра.

OPS 1.535

Безопасна височина над препятствията при излитане — самолети с няколко двигателя

- а) Операторът осигурява, че чистата траектория на полета при излитане за самолети с няколко двигателя, определена в съответствие с настоящата буква, преминава над препятствията с превишение не по-малко от 50 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс $0,125 \times D$, 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 $0,125 \times D$. Когато се установява съответствие с настоящата буква, следва да се направят следните допускания:
1. траекторията за излитане започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по OPS 1.530, буква 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 летателна експлоатация на самолета.
- б) 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 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, буква б), точка 1 и буква в), точка 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, буква б), точка 1 и буква в), точка 1);
 2. 900 m за полети при всички останали условия.
- г) Когато се установява съответствие с букви а), б) и в) по-горе, операторът следва 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 опашна компонента на вятъра.

OPS 1.540

Полет по маршрута — самолети с няколко двигателя

- 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 провеждане на полети 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 буква а):
1. не следва 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 органа.
- б) Когато се установява съответствие с буква а):
1. не следва 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, буква 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, буква 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. Органът може да одобри използването на по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане в съответствие с тази точка 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, буква а).
 2. Органът може да одобри използването на по-къси дистанции за кацане в съответствие с критериите на допълнение 2 към OPS 1.550, буква а).
- б) Когато се установява съответствие с буква а), операторът следва 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 опашната компонента;
 3. състоянието и типа на покритието 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) следва 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 по 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 гарантира, 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 1.550.
- б) Операторът гарантира, 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 органа за тези условия, следва 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, буква 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, буква б)

Общи разпоредби — набиране на височина при излитане и кацане

- а) Набиране на височина при излитане
1. Всички двигатели работят
 - і) Стабилният градиент при набиране на височина след излитане следва 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/я 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
 - і) Стабилният градиент на набиране на височина при 400 ft над пистата за излитане и кацане следва да се измерва положително при:
 - А) неработещ критичен двигател с витло във флюгирано положение;
 - Б) останалият двигател работи с мощност на излитане;
 - В) прибран колесник;
 - Г) задкрилките на крилата в положение/я на излитане; и
 - Д) скорост при набиране на височина, равна на скоростта, достигната на височина 50 ft.
 - ii) Стабилният градиент на набиране на височина следва да бъде не по-малък от 0,75 % при 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:
 - А) неработещ критичен двигател с витло във флюгирано положение;
 - 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 работят
 - і) Стабилният градиент при набиране на височина следва 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 следва да бъде не по-малък от 0,75 % при височина 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:
- A) неработещ критичен двигател с витло във флюгирано положение;
 - 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, буква б), точка 1 и буква в), точка 1

Траектория за излитане — навигация за визуално насочване

За да разреши навигация за визуално насочване, операторът следва да осигури, че метеорологичните условия, преобладаващи по време на експлоатацията, включително долната граница на облаци и видимостта, са такива, че препятствията и/или наземните референтни точки могат да се видят и идентифицират. Ръководството за летателна експлоатация следва 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 следва да бъде добре дефинирана по отношение на наземните референтни точки, така че траекторията, която следва да се прелети, да може да бъде анализирана относно изискванията за прелитане над препятствия;
- б) процедурата следва 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 следва да бъде предоставено на екипажа; и
- г) следва 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, буква а)

Процедури за стръмен подход за кацане

- а) Органът може да одобри прилагането на процедури за стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от $4,5^\circ$, 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 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. във всяко летище, на което следва да се изпълняват процедури за стръмен подход за кацане, следва да е налице подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща най-малко система за визуално определяне на глисадата; и
 3. следва да има определени и одобрени метеорологични минимума за кацане за всяка писта, която следва да се използва за стръмен подход. Необходимо е да се отчитат следните фактори:
 - i) разположението на препятствията;
 - ii) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните помощни 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 специалното опознаване на летището;
 - vi) ограниченията и процедурите на ръководството за летателна експлоатация; и
 - vii) критериите за преминаване на втори кръг.

Допълнение 2 към OPS 1. 550, буква а)

Скъсени дистанции за кацане

- а) За целите на OPS 1.550, буква а), точка 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. Органът може да одобри такава експлоатация в съответствие със следните критерии:
1. използването на декларираната безопасна зона следва да бъде одобрено от летищните власти;
 2. в границите на обявената безопасна зона не следва 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 следва 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 следва да надвишава 90 m;
 5. широчината на декларираната безопасна зона не следва 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, буква а), точка 5 не е необходимо да се прилага спрямо декларираната безопасна зона;
 8. метеорологични минимума следва да бъдат определени и одобрени за всяка писта за излитане и кацане, която се използва, като тези минимума няма да бъдат по-малки от по-голямата от двете стойности — за минимума при полети по правила за визуални полети или при неточен подход;
 9. следва да бъдат определени изисквания за пилотите (вж. OPS 1.975, буква а);
 10. Органът може да наложи такива допълнителни условия, каквито сметне 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 разпоредби

Операторът гарантира, 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 органа, ако одобрените данни за летателните характеристики от ръководството за летателна експлоатация на самолета са недостатъчни.

OPS 1.565

Излитане

- а) Операторът гарантира, 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, от което следва да се извърши излитане.
- б) Операторът гарантира, че за самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за полети, 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 следва да се изпълни излитането.
- в) Операторът гарантира, че за самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за полети и включват отчети за отказ на двигател, в съответствие със спецификациите в ръководството за летателна експлоатация се изпълняват следните изисквания:
1. необходимата дистанция за прекратено излитане не следва да превишава наличната дистанция за прекратено излитане;
 2. необходимата дистанция за излитане не следва 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 при излитане не следва да превишава разполагаемата дължина на разбега;
 4. съответствие с настоящия параграф следва да бъде установено при използване само на 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 не следва да 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 следва 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 гарантира, че траекторията на полета при излитане за самолети с един неработещ двигател преминава над препятствията с превишение, не по-малко от 50 ft плюс $0,01 \times D$, или встрани от тях на разстояние, не по-малко от 90 m плюс $0,125 \times D$, 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 $0,125 \times D$.
- б) Траекторията на полета при излитане следва да започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по OPS 1.565, буква б) или в), и завършва на височина 1 500 ft.
- в) Когато се установява съответствие с буква а), операторът следва 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 опашна 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 буква 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 следва да бъдат отчетени; или
 2. 600 m за полети при всички останали условия.
- е) Когато се установява съответствие с буква 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 следва 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 работят

- 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 провеждане на полети 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 OPS 1.595 или OPS 1.600, както е подходящо, 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 следва 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 следва 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 безопасна процедура.

OPS 1.585

Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели

- а) Операторът гарантира, 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 от б) до д).
- б) Траекторията на полет по маршрут с два отказали двигателя следва 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, следва 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 настоящата буква 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 следва 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 безопасна процедура.

OPS 1.590

Кацане — летище за местоназначение и резервни летища

Операторът гарантира, че масата за кацане на самолета, определена в съответствие с OPS 1.475, буква 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 гарантира, че масата на самолета при кацане, определена в съответствие с OPS 1.475, буква 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 следва 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 опашната 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) следва 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 гарантира, 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 гарантира, 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 органа за тези условия, следва да не надвишава наличната дистанция за кацане.

ПОДЧАСТ Й

МАСА И ЦЕНТРОВКА

OPS 1.605

Общи разпоредби

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.605)

- а) Операторът гарантира, че по време на всички етапи от експлоатацията на самолета разпределението на товара, масата и центровката съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за летателна експлоатация или в ръководството за провеждане на полети, ако то е по-ограничително.
- б) Операторът следва 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. Натрупваният се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации следва да бъде отчитан и съответно документиран. Освен това самолетите следва да бъдат претеглени отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- в) Операторът следва 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 следва също да бъде определено.
- г) Операторът следва 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 следва 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 кетъринга 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, следва 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 при 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 следва 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. действително измерените маси, включително багажът 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 органа.
- б) Операторът следва 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 от 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, следва 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, следва 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 буква бобетата, заемащи отделни пътнически места, следва 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.

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

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 настоящата точка вещи като палто, чадър, малка дамска чанта, прочитни материали или малка камера не се считат за ръчен багаж.

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 следва 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, буква е); и
 - iii) междуконтинентален полет, различен от полет в европейския регион, означава полет, който започва и завършва на различни континенти.

Таблица 3

20 или повече места

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 от 1 до 3, той следва да уведоми органа за причините и да получи неговото предварително одобрение. Операторът също така следва 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, буква ж). След като органът 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 таблици от 1 до 3, следва да се използват по-високите стойности.
- з) За всеки полет, с който се превозват значителен брой пътници, чиято маса, включително ръчният багаж, се очаква да надвиши стандартната маса на пътниците, операторът следва 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 следва да определи действителната маса на този багаж чрез претегляне или чрез добавяне на съответно увеличение за масата.
- й) Операторът гарантира, 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 масата и центровката

(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 следва 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, следва да впише имената си в документа. Лицето, контролиращо натоварването на самолета, следва да потвърди чрез своя подпис, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и центровката. Този документ следва да бъде достъпен за командира, като приемането му от него се удостоверява с неговия подпис. (Вж. също OPS 1.1055, буква а), точка 12.)
 - б) Операторът следва да определи процедури за промени на товара в последната минута.
 - в) Операторът може да използва процедури, които са алтернативни на изискваните от букви а) и б), като тези алтернативни процедури са предмет на одобрение от органа.
-

Допълнение 1 към OPS 1.605

Маса и центровка — общи разпоредби

(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 следва да бъдат установявани периодично. Максималният интервал между две претегляния следва да бъде определен от оператора и следва да отговаря на изискванията от OPS 1.605, буква б). В допълнение, масата и местоположението на центъра на тежестта на всеки самолет следва да бъдат установявани наново чрез:
 - A) претегляне; или
 - B) 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 $\pm 0,5$ % 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 с едни 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
 - A) Ако сухата експлоатационна маса на всеки претеглен самолет или изчислената суха експлоатационна маса на всеки самолет от групата/парка се различава с повече от $\pm 0,5$ % от максималната маса за кацане на установената суха експлоатационна маса на групата/парка или местоположението на центъра на тежестта се различава с повече от $\pm 0,5$ % от САХ на групата/парка, този самолет се изважда от групата/парка. Могат да бъдат създадени различни групи самолети, всяка с различни средни маси.
 - B) В случаите, когато масата на самолета е в допустимите граници на сухата експлоатационна 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.
 - B) 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 САХ, следва да бъдат експлоатирани с индивидуалните стойности на масата и местоположението на центъра на тежестта или следва да бъдат предмет на специално проучване и одобрение.
 - iii) Използване на стойности за група/парк от самолети
 - A) След претегляне на самолета или след възникване на промени в неговото оборудване или конфигурация операторът следва да се увери, че този самолет остава в допустимите граници, посочени в точка 2, подточка ii).
 - B) 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 точка 2, подточка ii). Ако тези индивидуални стойности попадат извън допустимите граници, операторът следва да определи нови стойности за групата/парка, изпълнявайки условията на точка 2, подточки i) и ii), или следва да експлоатира тези самолети с техните индивидуални стойности.

- В) За да добави самолет към групата/парка от самолети, експлоатирани с групови стойности, операторът следва 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 следва да бъдат актуализирани поне в края на всяка оценка на масата на групата/парка.
3. Брой на самолетите, които следва 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, следва 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
от 4 до 9	$(n + 3)/2$
10 или повече	$(n + 51)/10$

- ii) Когато се избират самолети, които да бъдат претеглени, следва 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 следва да не надвишава 48 месеца.
4. Процедура за претегляне
- i) Претеглянето следва 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:
- A) проверка за цялост на самолета и оборудването;
- B) определяне на правилното отчитане на течностите;
- B) уверяване, че самолетът е празен; и
- Г) осигуряване на извършването на претеглянето в затворено помещение.
- iii) Всяко оборудване, използвано за претегляне, следва да бъде точно калибрирано и занулено и да се използва в съответствие с инструкциите на производителя. Всяка скала следва да се калибрира от производителя, от гражданска организация за мерки и теглилки или от съответно утълномощена организация в рамките на две години или в рамките на периода, определен от производителя на оборудването за претегляне, който срок е по-малък. Оборудването следва 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 органа за стандартни маси за други товари.
- в) Натоварване на самолета
1. Операторът следва да гарантира, че натоварването на самолетите се извършва под контрола на квалифициран персонал.
 2. Операторът следва да гарантира, че товарът се натоварва в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на самолета.
 3. Операторът следва 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 следва да се отчитат възможните отклонения от приетото разпределение на товара. Ако се прилага свободно заемане на места от пътниците, операторът следва да използва процедури за осигуряване на коригиращи действия от страна на полетния и кабинния екипаж, 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, следва да бъдат приемливи за органа.
 2. Център на тежестта в полет. В допълнение към буква г), точка 1 операторът следва 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, буква е)

Определяне на областта за полети в европейския регион

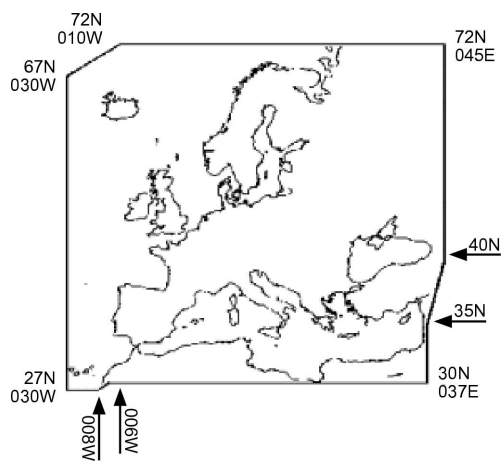
За целите на OPS 1.620, буква е) полетите в границите на европейския регион, различни от вътрешните полети, са тези, които се изпълняват в областта, ограничена от линиите между следните точки:

— 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

Европейски регион



Допълнение 1 към OPS 1.620, буква ж)

Процедура за установяване на ревизирувани стандартни стойности на масата за пътниците и багажа

- а) Пътници
1. Метод за претегляне на образци. Средната маса на пътниците и техния ръчен багаж следва да бъде определена чрез претегляне на произволни образци. Изборът на произволни образци по своята същност и брой следва 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 образца. Планът за проучване на претеглянията следва 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:
 - A) с капацитет на пътнически места 40 и повече — общо 2 000 пътници; или
 - B) с капацитет на пътнически места по-малко от 40 — общо капацитетът на пътническите места, умножен по 50.
 3. Маси на пътниците. Масите на пътниците следва да включват 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, букви 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 следва 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, следва да бъдат записвани съответната категория пътници (например мъже, жени, деца) и номерът на полета.
- б) Регистриран багаж. Статистическата процедура за определяне на ревизирувани 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 следва да бъдат претеглени.
- в) Определяне на ревизирувани стандартни стойности на масата за пътниците и багажа
1. Когато вместо използване на действителни маси, определени чрез претегляне, се предпочита използването на ревизирувани 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 ревизирувани стандартни стойности за масата на мъже и жени.
 3. На по-малки самолети, за да се получат ревизируваните стандартни стойности на масата, към осреднената маса на пътниците следва 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 органа 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 следва да се прави най-малко на пет години.
5. Ревизираните стандартни стойности за масата на пътниците, когато всички те са възрастни, следва 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 следва да бъдат подадени до органа и следва 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 следва 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 гориво;
- 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 центровка, като това е предмет на одобрение от органа.

2. Промяна в последната минута. Ако настъпи промяна в последната минута след попълване на документацията за масата и центровка, това следва да се доведе до знанието на командира и промяната в последната минута следва да бъде въведена в документацията за масата и центровка. Максимално допустимата стойност на промяна в броя на пътниците или товара, приемлива като промяна в последната минута, следва да бъде включена в ръководството за провеждане на полети. Ако тази максимално допустима стойност се надвиши, следва да се подготви нова документация за масата и центровка.

- б) Компютризирани системи. Когато документацията за масата и центровка се създава от компютризирана система за маса и центровка, операторът следва да провери интегритета на изходните данни. Той следва да установи система за проверка, че измененията във входните данни са въведени правилно в компютризираната система и че тази система работи правилно в непрекъснат режим, като проверява изходните данни на интервали, не по-големи от шест месеца.
 - в) Борбови системи за маса и центровка. Операторът следва да получи одобрението на органа, ако желае да използва компютърна система за маса и центровка като основен източник за изпращане на документацията за масата и центровка.
 - г) Връзка за данни. Когато документацията за масата и центровка се изпраща към самолета чрез връзка за данни, копие от окончателния протокол за масата и центровка, приет от командира, следва да бъде налично на земята.
-

ПОДЧАСТ К

ПРИБОРИ И ОБОРУДВАНЕ

OPS 1.630

Общи положения

- а) Операторът гарантира, 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; и
 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 Европейски 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, буква а), точка 4;
 3. точни хронометри съгласно OPS 1.650, буква б) и OPS 1.652, буква б);
 4. държатели за карти и схеми съгласно OPS 1.652, буква н);
 5. комплект за оказване на първа помощ съгласно OPS 1.745;
 6. аварийен медицински пакет съгласно OPS 1.755;
 7. мегафони съгласно OPS 1.810;
 8. пиротехническо сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет съгласно OPS 1.835, букви а) и в); и
 9. морски котви и оборудване за акостиране, закотвяне и маневриране на хидроплани и амфибии във водата съгласно OPS 1.840;
 10. обезопасителни средства за деца, посочени в OPS 1.730, буква а), точка 3.
- г) Ако определено оборудване е предвидено за ползване от един член на полетния екипаж на работното му място по време на полет, то следва да бъде достъпно от работното място на този член на екипажа. В случаите, когато част от оборудването е предвидена да се използва от повече от един член на полетния екипаж, тя следва да бъде монтирана така, че оборудването да е достъпно за експлоатация от всяко работно място, от което се изисква да бъде експлоатирано.
- д) Онези прибори, които се използват от един член на полетния екипаж, следва 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 и линията на погледа, които той 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 следва 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 стояеми 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, ако той не е оборудван със:

- a) 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; и
 4. електрически фенерчета за всеки член на полетния екипаж, в готовност за използване и достъпни за членовете на полетния екипаж, когато са на работното си място.
- b) 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; и
 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 5 700 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 букви:

- a) магнитен компас;
- b) точен хронометър, показващ времето в часове, минути и секунди;
- в) чувствителен барометричен високомер, 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;
- г) индикатор на въздушната скорост, градуиран във възли;
- д) индикатор на 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 температурата на външния въздух, 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), точки 4, 5 и 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 със следните отделни прибори:
 - 1. чувствителен барометричен високомер, 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 на 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 следва 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 5 700 kg, или имаша 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 вдвоени прибори, то включва отделни индикатори за всеки пилот и отделни превключватели или други съответстващи на оборудването елементи за контрол;
- н) всички самолети се оборудват със средства, показващи нарушено захранване на изискуемите пилотажно-навигационни 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 букви:

- а) магнитен компас;
- б) точен хронометър, показващ времето в часове, минути и секунди;
- в) два чувствителни барометрични високомера, 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 високомери следва 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 5 700 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) стабилизирани 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 5 700 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 високомер, 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 високомера, изисквани по буква в). Тези високомери следва 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 5 700 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. стабилизирани индикатор на направлението;
- л) самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места допълнително се оборудват с един резервен стабилизирани 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 на самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 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 следва ясно да бъде указано, когато резервният индикатор на положението на самолета се захранва от аварийен 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;

- o) ако резервният индикатор на положението на самолета е сертифициран в съответствие с CS 25.1303, буква б), точка 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, разположен на шурвала, 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

- a) Операторът няма да експлоатира турбовитлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 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 5 700 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

- a) Операторът няма да експлоатира самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 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 следва 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 следва 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 5 700 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 5 700 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 5 700 kg, с максимално одобрена конфигурация до девет пътнически места бордовият метеорологичен радиолокатор може да бъде заменен с друго оборудване, одобрено от органа, 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, следва 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

- а) Операторът няма да експлоатира самолет над 15 000 m (49 000 ft), освен ако:
1. той не е оборудван с уред за измерване и непрекъснато указване на получената доза общи космически лъчения (например общата доза на йонизираща и неутронна радиация от галактически и слънчев произход), както и натрупаната доза за всеки полет, или
 2. не е въведена приемлива за органа система за бордово измерване на радиацията на всеки три месеца.

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

- a) 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, следва:
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 леснодостъпен от него;
 3. да бъде леснодостъпна за използване от всяко работно място на полетния екипаж в пилотската кабина;
 4. да бъде леснодостъпна за използване от всяко работно място на кабинния екипаж в близост до всеки отделен аварийен 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

- a) 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, следва:
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 леснодостъпна за използване от всяко работно място на полетния екипаж в пилотската кабина;
 3. за всеки необходим аварийен изход на нивото на пътническия салон, до който има работно място за кабинния екипаж, да има микрофон, който е леснодостъпен 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; и
 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва 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, където е необходимо, 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва 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 таблица 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 следва да записва всички специфични параметри, свързани с нови или уникални проектни или експлоатационни характеристики на самолета, както е определено от органа 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, следва да бъдат модифицирани; или
 - iii) сигналите са несъвместими със системата за запис,ако това е приемливо за органа.
- 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 следва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и следва 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 следва 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, буква в), ако това е одобрено от органа, при условие че:
 1. съответствие с изискванията на OPS 1.715, буква 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 1.720, буква 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 следва 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; и
 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 органа, параметри 14 и 15б от таблица А от 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 органа, следните параметри не е необходимо да бъдат записвани: 156 от таблица А от допълнение 1 към OPS 1.720 и 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 от таблица Б от 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 органа.
- 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 следва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и следва 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 следва 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 следва 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 А 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 156, 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 органа: параметри 13, 14 и 156 от таблица Б от 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 е наличен и не е необходима 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 от 6 до 156, 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 органа.
- 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 следва автоматично да започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и следва 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 следва 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 следва 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 самолетът е с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и следва 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 самолетът е с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg и следва 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 със:
 - 1. седалка или легло за всяко лице на борда на възраст две години или повече;
 - 2. предпазен колан със или без диагонален презраменен колан или раменен колан за всяка пътническа седалка, предназначена за всеки пътник на възраст две години или повече;
 - 3. обезопасително средство за деца, приемливо за органа, за всяко дете;
 - 4. с изключение на случаите, посочени в буква в), 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 в), 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. места за членовете на кабинния екипаж, 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 екипаж, независимо къде са седнали, други местоположения за сядане на кабинния екипаж 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 екипаж, за времето, когато предпазните колани следва 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 със:

- 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 отворят 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 следва да бъде леснодостъпно за използване;
- в) ако е необходимо да се преминава през врата или завеса, отделяща пътническия салон от други зони, за да се достигне до аварийен изход от всяка пътническа седалка, съответната врата или завеса следва 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 аварийен изход, като на табелата е указано, че в процеса на излитане и кацане вътрешната врата или завесата следва да бъдат в отворено положение; и
- 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 леснодостъпни за използване, в съответствие със следната таблица:

Брой на монтираните пътнически места	Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ
от 0 до 99	1
от 100 до 199	2
от 200 до 299	3
300 и повече	4

- б) Операторът гарантира, че комплектите за първа помощ са:
- периодично инспектирани, за да се гарантира до възможната степен, че съдържанието им е в нужното за използване състояние; и
 - редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите, или когато е необходимо според обстоятелствата.

OPS 1.755

Аварийен медицински комплект

- a) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 30 пътнически места, освен ако той не е оборудван с аварийен 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.
- b) Командирът осигурява медикаментите от аварийния медицински комплект да се използват само от квалифицирани медици или лица с подобна квалификация.
- v) Условия за съхранение по време на полет
 1. Аварийният медицински комплект следва 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 гарантира, че аварийните медицински комплекти са:
 - 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

Кислород за първа помощ

- a) Операторът няма да експлоатира самолет с херметична кабина на височина, по-голяма от 25 000 ft, когато се изисква наличие на кабинен екипаж, 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, и следва да е достатъчно за остатъка от полета след разхерметизация на самолета на височина над 8 000 ft, но не надвишаваща 15 000 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 екипаж да използва наличния запас от кислород. Кислородните апарати могат да бъдат преносими.
- b) 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.
- v) 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)

- a) Общи разпоредби
 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 съгласно 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 органа, 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), следва да се считат за пътници за целите на осигуряването с кислород.
- iii) Кислородните маски се разполагат на леснодостъпно 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, следва да бъдат от вида маски за бързо поставяне (quick donning).
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 следва 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 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, леснодостъпни за всяко лице в самолета, независимо от неговото местоположение. Общият брой на накрайниците за подаване на кислород следва да надвишава броя на местата най-малко с 10 %. Тези допълнителни накрайници за подаване на кислород следва 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, леснодостъпно за всяко лице в самолета, независимо от неговото местоположение. Общият брой на накрайниците за подаване на кислород следва да надвишава броя на местата най-малко с 10 %. Тези допълнителни накрайници за подаване на кислород следва 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 разпоредби
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 провеждане на полети.
 3. Самолетите, планирани за експлоатация на височина, по-голяма от 10 000 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. Членовете на кабинния екипаж в допълнение към минимално необходимия брой членове на кабинния екипаж и допълнителните 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 пътнически 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, буква б), точка 1 или по OPS 1.775, буква б), точка 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, следва да бъде удобно разположено в пилотската кабина и леснодостъпно за незабавно използване от всеки член на полетния екипаж на работното му място.
- в) Защитното оборудване за дишане, предназначено за кабинния екипаж, следва да бъде инсталирано в близост до работното място на всеки член на кабинния екипаж.
- г) Допълнително леснодостъпно преносимо защитно оборудване за дишане следва да бъде осигурено и разположено непосредствено или в близост до преносимите пожарогасители, изисквани по OPS 1.790, букви в) и г), с изключение на това, че когато пожарогасителят е разположен в товарното отделение, защитното оборудване за дишане следва да се съхранява извън това отделение, но в близост до входа му.
- д) Използването на защитното оборудване за дишане не следва 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 следва да бъдат подходящи за типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и следва да гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипаж;

- б) следва да се осигури, че най-малко един преносим пожарогасител, съдържащ пожарогасителния агент Халон 1211 (CBrClF₂) или негов еквивалент, е удобно разположен в пилотската кабина за ползване от полетния екипаж;
- в) следва 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 леснодостъпен преносим пожарогасител следва 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, което е достъпно за членовете на екипажа по време на полет; и
- д) минимално количество на преносимите пожарогасители, които следва да бъдат удобно разположени в пътническия/те салон/и:

Максимална одобрена конфигурация на пътническите места	Брой пожарогасители
от 7 до 30	1
от 31 до 60	2
от 61 до 200	3
от 201 до 300	4
от 301 до 400	5
от 401 до 500	6
от 501 до 600	7
601 или повече	8

Когато се изискват два или повече пожарогасителя, те следва да бъдат равномерно разпределени в пътническия салон.

- е) Най-малко един от необходимите пожарогасители, разположени в пътническия салон на самолет с максимална одобрена пътническа конфигурация за най-малко 31, но не повече от 60 пътнически места, и най-малко два от пожарогасителите, разположени в пътническия салон на самолет с максимална одобрена пътническа конфигурация за 61 и повече пътнически места, следва да съдържат пожарогасителния агент Халон 1211 (CBrClF₂) или негов еквивалент.

OPS 1.795

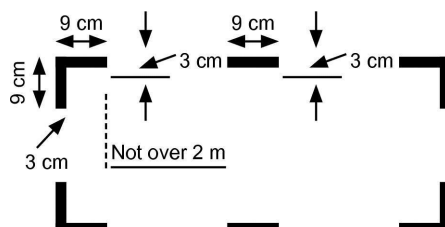
Брадва или средство за разсичане

- а) Операторът няма да експлоатира самолет с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 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 следва да бъдат видими за пътниците.

OPS 1.800

Маркиране на зоните за разсичане

Операторът гарантира, че ако определените зони на тялото на самолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани върху самолета, маркировката им следва да съответства на показаната на фигурата по-долу. Цветовете на маркировките следва 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, следва да се използват междинни линии с размери 9 cm × 3 cm, 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 прилага точка 1 или 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 запкрилките са в положение на излитане или кацане, в зависимост от това в коя позиция те са по-високо от земята.
- в) Самолетите, за които се изисква да имат отделен аварийен 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,
- следва 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 леснодостъпно 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
от 61 до 99	1
100 или 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 следва 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 следва 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 следва 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 следва да включва 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 следва 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 9 пътнически места или по-малко, освен ако не е оборудван със 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

Аварийен предавател

- а) Операторът няма да експлоатира самолет за превоз на пътници с одобрена пътническа конфигурация от повече от 19 пътнически места, освен ако не е оборудван поне със:
- 1. един автоматичен аварийен предавател (ELT) или два аварийни предавателя от който и да е вид; или
 - 2. два ELT, единият от които автоматичен, за самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.
- б) Операторът няма да експлоатира самолет за превоз на пътници с одобрена пътническа конфигурация от 19 или по-малко пътнически места, освен ако не е оборудван поне със:
- 1. един ELT от който и да е вид; или
 - 2. един автоматичен ELT, за самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.
- в) Операторът следва да гарантира, че всички ELT на борда на самолета отговарят на горепосочените изисквания съгласно съответните разпоредби от приложение 10 на ICAO, том III.

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 следва да се съхранява на място, където да бъде леснодостъпна 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 следва да се съхранява на място, където да бъде леснодостъпна 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 букви 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, следва 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 със:
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 ICAO, 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 ICAO;
- б) най-малко един автоматичен аварийен предавател, който може да излъчва на честотите за бедствие, посочени в приложение 10 на ICAO, 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 буква, 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/и критичен/ни двигател/и 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 — остава на 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 със:
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 правила 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 следва да бъдат записани**Таблица А1 — 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 ВЪЗДУШНИТЕ СПИРАЧКИ
14	ОБЩА ИЛИ ВЪНШНА ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА
15	ПОЛОЖЕНИЕ НА АВТОПИЛОТА, АВТОМАТИЧНАТА ТЯГА
16	УСКОРЕНИЕ ПО НАДЪТЪЖНАТА 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 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 НАДЪТЪЖНАТА ОС

Таблица Б — 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 — 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	ВЕРТИКАЛНО ОТКЛОНЕНИЕ ОТ ЛЪЧА (ПРЕВИШЕНИЕ НА ГЛИСАДА ИЛИ MLS)
22	ХОРИЗОНТАЛНО ОТКЛОНЕНИЕ ОТ ЛЪЧА (КУРСОВ ИЗЛЪЧВАТЕЛ ИЛИ АЗИМУТ НА MLS)
23	ПРЕПИТАНЕ 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 ПОСТА 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 МАХ
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 следва 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 (САМО ЗА ТУРБОРЕАКТИВНИ САМОЛЕТИ)
13	ПОЗИЦИЯ НА ЗЕМНИТЕ ИНТЕРСЕКТОРИ И/ИЛИ ВЪЗДУШНИТЕ СПИРАЧКИ
14	ВЪНШНА ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА ИЛИ ТОТАЛНА ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА
15a	ПОЛОЖЕНИЕ НА АВТОПИЛОТА (ВКЛЮЧЕН/ИЗКЛЮЧЕН)
15b	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 НАДЪТЪЖНАТА ОС
17	УСКОРЕНИЕ ПО НАПРЕЧНАТА ОС
18	ОСНОВНИ ОРГАНИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ — 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	ИЗБРАНА 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 следва 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 ИНТЕРСЕКТОРИ И/ИЛИ ВЪЗДУШНИТЕ СПИРАЧКИ
14	ВЪНШНА ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА ИЛИ ТОТАЛНА ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА
15a	ПОЛОЖЕНИЕ НА АВТОПИЛОТА (ВКЛЮЧЕН/ИЗКЛЮЧЕН)
15b	РЕЖИМИ НА АВТОПИЛОТА, АВТОМАТИЧНАТА ТЯГА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ РЕЖИМИ И СЪСТОЯНИЕ НА СИСТЕМАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОЛЕТА
16	УСКОРЕНИЕ ПО НАДПЪЖНАТА ОС
17	УСКОРЕНИЕ ПО НАПРЕЧНАТА ОС
18	ОСНОВНИ ОРГАНИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ — 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	ИЗБРАНА 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) РЕЗЕРВ ЗА	б) 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 (<i>забележка 2</i>); ii) 2 часа за самолети, сертифицирани за полет на височини над 25 000 ft (<i>забележка 3</i>).
2. Всички членове на кабинния екипаж	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft, но не по-малко от 30 минути (<i>забележка 2</i>), и цялото полетно време на височини в границите 10 000—13 000 ft след първите 30 минути на тези височини.
3. 100 % от пътниците (<i>забележка 5</i>)	Цялото полетно време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути (<i>забележка 4</i>).
4. 30 % от пътниците (<i>забележка 5</i>)	Цялото полетно време на височини в границите 14 000—15 000 ft.
5. 10 % от пътниците (<i>забележка 5</i>)	Цялото полетно време на височини в границите 10 000—14 000 ft след първите 30 минути на тези височини.

Забележка 1: При определяне на резерва следва да се отчитат налягането в пилотската кабина и профилът 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, буква а), точка 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 настоящата 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 (вж. забележката)	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.
4. 10 % от пътниците (вж. забележката)	Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft.

Забележка: За целите на настоящата 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 гарантира, че полет не се започва, ако комуникационното и навигационното оборудване, което се изисква съгласно настоящата 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 полетния екипаж от работното му място по време на полет, то следва да е достъпно за експлоатация от работното му място. В случаите, когато част от оборудването е предвидена да се използва от повече от един член на полетния екипаж, тя следва 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 навигационното 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 настоящата подчаст не са предвидени допълнителни изисквания. Комуникационното 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

Радиооборудване

- а) Операторът не експлоатира самолет, ако не е оборудван с радио, изискуемо за съответния тип експлоатация.
- б) Когато съгласно настоящата подчаст се изискват две независими (отделни и самостоятелни) радиосистеми, всяка система следва да има монтирана независима антена, с изключение на случаите, в които се използват неподвижно закрепени безжични 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), следва също така да осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

OPS 1.855

Пулт за превключване на аудиоканалите

Операторът не експлоатира самолет по правилата за полети по прибори, ако не е оборудван с пулт за превключване на аудиоканалите, достъпен за всеки член на полетния екипаж, който го експлоатира.

OPS 1.860

Радиооборудване 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:

- a) да извършва комуникация със съответните наземни станции;
- b) 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; и
- v) 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

- a) 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 транспондер за вторична радиолокация (SSR транспондер) в съответствие с изискванията за обслужване на въздушното движение в зоната/ите на експлоатация.
- b) Радиооборудване. Операторът осигурява, че радиооборудването 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.
- v) При експлоатация по къси маршрути във въздушното пространство на NAT MNPS, без да се пресича Северният Атлантук, самолетът може да бъде оборудван с една комуникационна система с голям обхват (система HF), само при условие че за съответното въздушно пространство са публикувани алтернативни процедури за комуникация.
- г) Навигационно оборудване. Операторът гарантира, 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 система DME 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) допълнителна 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.

- д) 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 подточка vii), при условие че е снабден с алтернативно оборудване, одобрено от органа за маршрута, по който ще се изпълнява полетът. Надеждността и точността на алтернативното оборудване следва да позволяват безопасна навигация по планирания маршрут.
- е) 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.
- ж) Операторът осигурява самолетите, изпълняващи полети по ETOPS, да са оборудвани със средства за комуникация, които дават възможност за комуникация със съответната наземна станция при нормални и планирани извънредни височини. За маршрутите по ETOPS, по които съществуват съоръжения за гласова комуникация, последната следва да бъде осигурена. За всички полети по ETOPS, надвишаващи 180 минути, следва да бъде инсталирана надеждна съобщителна технология на базата на гласова комуникация или предаване на данни. Там, където не съществуват съоръжения за гласова комуникация и където гласовата комуникация не е възможна или е с лошо качество, следва да бъдат осигурени алтернативни системи за комуникация.

OPS 1.866

Транспондер

- а) Операторът не експлоатира самолет, ако не е снабден със:
1. SSR транспондер, указващ барометричната височина; и
 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 ICAO под формата на допълнителни регионални процедури.
- б) Навигационното оборудване, което се изисква съгласно настоящия параграф, следва да е видимо и използваемо от всяко пилотско място.
- в) За неограничена експлоатация в MNPS въздушно пространство самолетът следва да е оборудван с две независими системи за далечна навигация (LRNS).
- г) За експлоатация в MNPS въздушно пространство по специално определени маршрути самолетът следва 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 самолетите, експлоатирани във въздушно пространство с намалени минимуми за вертикална сепарация (RVSM), да са оборудвани със:
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.

OPS 1.873

Управление на електронните навигационни данни

- а) Операторът не бива да използва навигационна база данни, която поддържа бордово навигационно приложение като основно средство за навигация, освен ако доставчикът на навигационната база данни не притежава писмо за потвърждение (LoA) от тип 2 или еквивалентно на него.
- б) Ако доставчикът на навигационната база данни на оператора не притежава писмо за потвърждение (LoA) от тип 2 или еквивалентно на него, операторът не следва да използва продуктите с електронните навигационни данни, освен ако органът не е одобрил процедурата на оператора за гарантиране на еднакви стандарти на интегритет между прилагания процес и предоставяните продукти.
- в) Операторът не следва да използва продуктите с електронните навигационни данни за други приложения за навигация, освен ако органът не е одобрил процедурата на оператора за гарантиране на еднакви стандарти на интегритет между прилагания процес и предоставяните продукти, които са приемливи за предвидената употреба на данните.
- г) Операторът продължава да наблюдава както процеса, така и продуктите, съгласно изискванията на OPS 1.035.
- д) Операторът прилага процедури, които гарантират навременното разпределение и включване на актуалните и непроменени електронни навигационни данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от това.

ПОДЧАСТ М

ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ НА САМОЛЕТА

OPS 1.875

Общи разпоредби

- 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 непрекъсната летателна годност на самолета, необходими за спазване на изискванията за сертифициране на оператора съгласно OPS 1.180, са тези, описани в част М.

ПОДЧАСТ Н

ПОЛЕТЕН ЕКИПАЖ

OPS 1.940

Състав на полетния екипаж

(Вж. допълнения 1 и 2 към OPS 1.940)

- а) Операторът гарантира, че
1. полетният екипаж и броят на членовете на екипажа на определените за екипаж работни места съответстват и не са по-малко от минимума, определен в ръководството за летателна експлоатация на самолета;
 2. полетният екипаж включва допълнителни членове, когато това се изисква от вида на експлоатацията, и не е намаляван под броя, определен в ръководството за провеждане на полети;
 3. всички членове на полетния екипаж притежават съответните валидни свидетелства, приемливи за органа, и подходящата квалификация и компетентност, за да изпълняват възложените им задължения;
 4. процедурите са установени по приемлив за органа начин, за да се предотврати съставянето на полетен екипаж от неопитни членове;
 5. един пилот от полетния екипаж, квалифициран като командир в съответствие с правилата за издаване на свидетелства на авиационния персонал, е назначен за командир, 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, полетният екипаж включва член на екипажа, който притежава свидетелство за правоспособност на борден инженер или е подходящо квалифициран член на полетен екипаж и приемлив за органа;
 7. изискванията на подчаст Н се спазват в случаите, когато се използват услугите на членове на полетния екипаж, които са самостоятелно заети и/или работят като нещатни сътрудници или на непълно работно време. В тази връзка особено внимание следва да се обърне на общия брой типове или видове въздухоплавателни средства, които е позволено да експлоатира член на полетния екипаж за целите на търговския въздушен превоз, който не следва да надвишава изискванията, определени в OPS 1.980 и OPS 1.981, включително когато неговите услуги се използват от друг оператор. Членове на полетния 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 полетния екипаж не е завършил предварително първоначален курс по управление на ресурсите на екипажа.
- б) Минимални изисквания за полетния екипаж при провеждане на полети по ППП или нощни полети. За провеждане на полети по ППП или нощни полети операторът гарантира, че:
1. за всички самолети с турбовитлови двигатели с одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места и за всички самолети с турбореактивни двигатели минималният полетен 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 полетен екипаж е двама пилоти.

OPS 1.943

Първоначално обучение по управление на ресурсите на екипажа

- а) Когато член на полетния екипаж не е преминал предварително първоначално обучение по управление на ресурсите на екипажа на оператора (или новоназначени служители, или персонал на оператора), тогава операторът гарантира, че членът на полетния 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 полетния 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 ATPPL (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 органа, 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 гарантира, че:
 - 1. член на полетния 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 полетния екипаж преминава курс по подготовка 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. подготовката се провежда от подходящо квалифицирано лице в съответствие с подробна учебна програма за курса, включена в ръководството за провеждане на полети. Операторът гарантира, че лицата, които включват елементи от обучението за управление на ресурсите на екипажа в подготовката, са подходящо квалифицирани;
 - 4. степента на подготовка, необходимата съгласно курса за подготовка на оператора, се определя, след като се установи предишната подготовка на члена на полетния екипаж, както е записано в неговите записи от подготовка, описани в OPS 1.985;
 - 5. минималните стандарти за квалификация и опит, които се изискват от членовете на полетния екипаж преди започване на подготовка, са определени в ръководството за провеждане на полети;
 - 6. всеки член на полетния екипаж преминава проверките съгласно изискванията на OPS 1.965, буква б) и подготовката и проверките съгласно изискванията на OPS 1.965, буква г), преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия под надзор;
 - 7. след приключване на полети в рейсови условия под контрол на инструктор, се извършва проверка съгласно изискванията на OPS 1.965, буква в);
 - 8. след започване на курс по подготовка на оператора член на полетния екипаж не може да изпълнява полети на друг тип или клас самолет, докато курсът не бъде завършен или прекъснат; и
 - 9. в курс по подготовка 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, буква 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 подготовка на оператора, необходими за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал, могат да се обединят.
- г) Пилот, преминаващ курс на обучение за нулево полетно време (ZFTT):
 - 1. Изпълнява полет в линия под надзор във възможно най-кратък срок в рамките на 21 дни след приключването на квалификационната проверка.

Ако полетът в линия под надзор не е бил извършен в рамките на 21 дни, операторът осигурява подходяща подготовка, приемлива за органа.

2. Изпълнява шест излитания и кацания на тренажор, който отговаря на изискванията, приложими към синтетичните средства за обучение и чието използване е одобрено от органа, не по-късно от 21 дни след приключването на квалификационната проверка.

Тази тренажорна сесия се провежда от инструктор за обучение за квалификационен клас за тип (TRI(A), заемащ пилотското място.

При препоръка на Съвместната комисия за оперативна оценка (JOEB) и одобрение от страна на органа броят на излитанията и кацанията може да бъде намален.

Ако тези излитания и кацания не са били извършени в рамките на 21 дни, операторът осигурява опресняваща подготовка, приемлива за органа.

3. Извършва първите четири излитания и кацания на полета в линия под надзор в самолета под надзора на инструктор за обучение за квалификационен клас за тип (TRI(A), заемащ пилотско място.

При препоръка на Съвместната комисия за оперативна оценка (JOEB) и одобрение от страна на органа броят на излитанията и кацанията може да бъде намален.

OPS 1.950

Подготовка за новостите и опознавателна подготовка

- a) Операторът гарантира, че член на полетния 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.
- b) 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

- a) Операторът гарантира, 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 органа; и
 2. при работа в многочленен екипаж пилотът е преминал съответен курс за подготовка на командири.
- b) Курсът за подготовка на командири, който се изисква съгласно буква а), точка 2, следва 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, буква 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

- a) Операторът гарантира, 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; или
 - 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, буква а), точка 2.

OPS 1.965

Периодично обучение и проверка

(Вж. допълнения 1 и 2 към OPS 1.965)

- a) Общи разпоредби. Операторът гарантира, че:
 1. всеки член на полетния екипаж преминава периодично обучение и проверка и всяка такава подготовка и проверка съответстват на типа или варианта на самолета, който експлоатира членът на полетния екипаж;
 2. програмата за периодично обучение и проверка се установява в ръководството за провеждане на полети и се одобрява от органа;
 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 буква а), точка 1, подточка i), букви А и Б от 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:
 - A) съчетаване на елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа с всички фази на периодичното обучение — от целия персонал, извършващ периодичното обучение. Операторът гарантира, че целият персонал, провеждащ периодичното обучение, е подходящо квалифициран, за да обедини елементи от управлението на ресурсите на екипажа с обучението;
 - B) модулно обучение по управление на ресурсите на екипажа — поне от един инструктор по управление на ресурсите на екипажа, одобрен от органа, 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 проверяващ 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 органа;
 - iii) проверка за работа с аварийно-спасително оборудване — от подходящо квалифициран персонал.
- б) Квалификационна проверка на оператора
 - 1. Операторът гарантира, че:
 - i) всеки член на екипажа преминава квалификационни проверки на оператора, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, особени и аварийни процедури; и
 - ii) проверката се извършва без визуални ориентири, когато се изисква от член на полетния 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) Проверки в рейсови условия. Операторът гарантира, че всеки член на полетния 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 гарантира, че всеки член на полетния екипаж преминава подготовка и проверка по познание 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 аварийно-спасителното оборудване.
- д) Управление на ресурсите на екипажа (CRM). Операторът гарантира, 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 гарантира, 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 следва 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 гарантира, 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 следва да се извърши в рамките на 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната подготовка на самолет/STD.

OPS 1.968

Квалификация на пилота за експлоатация на самолета от всяко пилотско място

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.968)

- а) Операторът гарантира, че:
1. пилот, на когото може да бъде възложена експлоатация от всяко пилотско място, 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 органа.

OPS 1.970

Скорошен опит

- а) Операторът гарантира, че:
1. пилот не се допуска да управлява самолет като част от минималния сертифициран екипаж, като пилотиращ или обслужващ пилот, ако не е изпълнил 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 не е изпълнил 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 буква а), точки 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 гарантира, 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 буква 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

Алтернативна програма за подготовка и квалификация

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.978)

- а) Операторът, след най-малко две години непрекъсната експлоатация, може да замени изискванията за подготовка и проверка на полетния екипаж, посочени в допълнение 1 към OPS 1.978, буква а), с алтернативна програма за подготовка и квалификация (АТQР), одобрена от органа. Сроктът от две години непрекъсната експлоатация може да бъде намален по усмотрение на органа.
- б) Алтернативната програма за подготовка и обучение следва да съдържа подготовка и проверка, които установяват и поддържат квалификационна степен, не по-ниска от тази, установена съгласно разпоредбите на OPS 1.945, 1.965 и 1.970. Преди въвеждането на алтернативна програма за подготовка и квалификация се установява равнището на подготовка и квалификация на полетния екипаж; изискваните за алтернативната програма стандарти на подготовка и квалификация също се уточняват.
- в) Оператор, кандидатстващ за одобрение да приложи алтернативна програма за подготовка и квалификация, предоставя на органа план за прилагането ѝ в съответствие с буква в) от допълнение 1 към OPS 1.978.
- г) В допълнение към проверките, изисквани по OPS 1.965 и 1.970, операторът гарантира, че всеки член на пилотния екипаж е преминал оценка на изпълнението на полети в рейсови условия (LOE).
1. Оценката на изпълнението на полети в рейсови условия (LOE) се извършва в тренажор. Оценката може да бъде извършена и за друга одобрена подготовка по алтернативната програма за подготовка и квалификация.
 2. Периодът на валидност на оценката е 12 календарни месеца в допълнение на останалата част на месеца на издаване. Ако е издадена в последните три календарни месеца на валидност на предишната оценка, периодът на валидност се удължава от датата на издаване до 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната оценка.
- д) След 2 години експлоатация в рамките на одобрена алтернативна програма за подготовка и квалификация операторът може, с одобрението на органа, да удължи периодите на валидност на OPS 1.965 и 1.970, както следва:
1. Квалификационната проверка на оператора — 12 календарни месеца в допълнение към остатъка от 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 12 календарни месеца от датата на изтичане на предишната квалификационна проверка на оператора.
 2. Проверка в рейсови условия — 24 календарни месеца в допълнение към остатъка от месеца на издаване. Ако е издадена в рамките на последните 6 календарни месеца на валидност на предишната проверка в рейсови условия, периодът на валидност се удължава от датата на издаване до 24 календарни месеца от датата на изтичане на предишната проверка в рейсови условия. С одобрението на органа проверката в рейсови условия може да е съчетана с оценка на качеството за изпълнение на полети в рейсови условия (LOQE).
 3. Проверка на работа с аварийно-спасително оборудване — 24 календарни месеца в допълнение към остатъка от месеца на издаване. Ако е издадена в последните 6 календарни месеца на валидност на предишната проверка, периодът на валидност се удължава от датата на издаване до 24 календарни месеца от датата на изтичане на предишната проверка.
- е) За алтернативната програма за подготовка и квалификация отговаря номинирано за поста лице.

OPS 1.980

Експлоатация на повече от един тип или вариант самолет

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.980)

- а) Операторът гарантира, че член на полетния 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 гарантира, 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 гарантира, че член на екипажа, който експлоатира повече от един тип или вариант, отговаря на всички изисквания, предвидени в подчаст Н, за всеки тип или вариант, освен ако органът 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 органа, за всяка дейност на повече от един тип или вариант, които обхващат:
1. минималния опит на членовете на полетния 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 гарантира, 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 органа.

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 полетния екипаж; и
 2. при поискване предоставя всички записи от курсовете за преподготовка и периодично обучение и проверка на съответния член на полетния екипаж.

Допълнение 1 към OPS 1.940

Освобождение на членове на полетния екипаж от задължения по време на полет

- а) Член на екипажа може да бъде освободен от неговите задължения по управление на самолета от друг подходящо квалифициран член на полетния екипаж.
- б) Освобождение на командира от задължения
1. Командирът може да делегира управлението на самолета на:
 - і) друг квалифициран командир; или
 - іі) на пилот, чиято квалификация отговаря на изискванията на буква 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) Освобождение на втория пилот от задължения
1. Задълженията на втория пилот могат да бъдат поети от:
 - і) друг подходящо квалифициран пилот; или
 - іі) друг втори пилот, който поема задълженията при крейсерски полет, квалифициран съгласно буква 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 квалификационен 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, които не надхвърлят 90 дни. Тази опреснителна подготовка може да се съчетае с подготовката съгласно OPS 1.965.
- е) Освобождение 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 органа.

Допълнение 2 към OPS 1.940

Еднопилотна експлоатация през нощта или по ППП

- a) Самолетите, описани в OPS 1.940, буква б), точка 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 подготовка и периодично обучение на пилота, която включва допълнителните изисквания за еднопилотни полети;
 2. по-специално, процедурите в кабината следва да включват:
 - i) управление на двигателите и аварийни действия;
 - ii) използване на контролен лист при нормални, особени и аварийни ситуации;
 - iii) комуникации с органите за обслужване на въздушното движение;
 - iv) процедури по излитане и подход;
 - v) управление на автопилота; и
 - vi) употреба 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 следва 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 следва 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) Елементи от управление на ресурсите на екипажа се съчетават с курса за преподготовка и се преподават от подходящо квалифициран персонал.
- г) Когато член на екипажа не е преминал курс за преподготовка, операторът гарантира, 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:
 - A) системи на самолета;
 - B) експлоатационни процедури и изисквания, включително отстраняване на обледеняване и противообледеняване на земята и възпрепятстване на пилота; и
 - B) 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 следва да включва следното:
 - A) реално обличане на спасителна жилетка, където е уместно;
 - B) реално поставяне на защитни дихателни маски, където е уместно;
 - B) реално използване на пожарогасители;
 - Г) указание за разположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване на самолета;
 - Д) указание за разположението и използването на всички видове изходи; и
 - E) процедури по сигурността.
 - iii) На всеки три години програмата за подготовка следва да включва следното:
 - A) реално използване на всички видове изходи;
 - B) демонстриране на метода, използван за експлоатация на евакуационна пързалка, където е уместно;
 - B) 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 органа;
 - 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
 - E) 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:
 - A) човешки грешки и надеждност, верига от грешки, предотвратяване и откриване на грешки;
 - B) политика на компанията по безопасност, експлоатационни практики за безопасност, организационни фактори;
 - B) 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 във 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;
 - Й) изучаване на конкретни случаи;
 - К) допълнителни области, които изискват отделно внимание, както е посочено в програмата за предотвратяване на авиационни произшествия и летателна безопасност (вж. OPS 1.037).
 - iii) Операторите установяват процедури за актуализиране на програмите за периодично обучение по управление на ресурсите на екипажа. През период, ненадвишаващ 3 години, се извършва преразглеждане на програмата. Преразглеждането на програмата отчита представените без данни за лицата резултати от оценките на управлението на ресурсите на екипажа и информацията, определена от програмата за предотвратяване на авиационни произшествия и летателна безопасност.
- б) Периодична проверка. Периодичната проверка обхваща:
- 1. Квалификационни проверки на оператора:
 - i) Когато е приложимо, квалификационните проверки на оператора включват следните маневри:
 - A) прекратено излитане, когато се използва тренажор, в противен случай само симулиране на действията по прекратено излитане;
 - B) излитане с отказ на двигател между скорост V1 и скорост V2 или веднага след като критериите за безопасност позволяват това;
 - B) точен подход по прибори до минимумите с един неработещ двигател в случаите на многодвигателни самолети;
 - Г) неточен подход до минимумите;
 - Д) преминаване на втори кръг по прибори на минимумите с един неработещ двигател в случаите на многодвигателни самолети; и
 - Е) кацане с един неработещ двигател. За едновдигателни самолети се изисква принудително кацане.
 - ii) Когато се извършват маневри с неработещ двигател, отказът на двигател следва да се симулира.
 - iii) В допълнение на проверките, изброени в подточка i), букви от А до Е, изискванията за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал следва 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), букви от 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 следва 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 буква а), точка 3.
3. Проверки в рейсови условия
- i) Проверките в рейсови условия следва 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) Следва да се оценят уменията на полетния екипаж по управление на ресурсите на екипажа в съответствие с методология, приемлива за органа 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) Оценката на управлението на ресурсите на екипажа сама по себе си не може да се изтъкне като причина за неуспех на проверката в рейсови условия.
 - iv) Когато пилотите получават задължения като пилотиращи и обслужващи пилоти, те следва да бъдат проверени и по двете назначения.
 - v) Проверките в рейсови условия следва да бъдат извършени на самолет.
 - vi) Проверките в рейсови условия следва да бъдат извършени от командири, посочени от оператора и приемливи за органа. Лицето, извършващо проверката в рейсови условия, както е описано в OPS 1.965, буква а), точка 4, подточка 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 полетен 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 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 то заема мястото на наблюдател.

*Допълнение 2 към OPS 1.965***Периодично обучение и проверка — оператори на системен панел**

- а) Периодичното обучение и проверката на оператори на системен панел отговарят 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 проверката на операторите на системен панел, когато е възможно, се извършват едновременно с пилот, който преминава периодично обучение и проверка.
 - в) Проверка в рейсови условия се извършва от командир, посочен от оператора и приемлив за органа, 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, буква б). Тази допълнителна подготовка следва да включва най-малко следното:
1. отказ на двигател по време на излитане;
 2. подход и минаване на втори кръг с един неработещ двигател; и
 3. кацане с един неработещ двигател.
- б) Когато се извършват маневри с неработещ двигател, отказът на двигател следва 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 следва да са валидни и текущи.
- г) Пилот, който поема задълженията на командира, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в OPS 1.965, буква 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 получи на всяко едно 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 OPS 1.965, буква 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 всяко едно от двете места.
-

Допълнение 1 към OPS 1.978

Алтернативна програма за подготовка и квалификация

- а) Алтернативната програма за подготовка и квалификация на един оператор може да се приложи при следните изисквания, свързани с подготовката и квалификацията:
1. OPS 1.450 и допълнение 1 към OPS 1.450 — Експлоатация при намалена видимост — обучение и квалификация;
 2. OPS 1.945 Преподготовка и проверка и допълнение 1 към OPS 1.945;
 3. OPS 1.950 Подготовка за новостите и опознавателна подготовка;
 4. OPS 1.955, буква б) — Назначаване като командир;
 5. OPS 1.965 Периодично обучение и проверка и допълнения 1 и 2 към OPS 1.965;
 6. OPS 1.980 Експлоатация на повече от един тип или вариант на самолет и приложение 1 към OPS 1.980.
- б) ATQP — алтернативната програма за подготовка и квалификация, включва следните елементи:
1. Документация, която описва в детайли обхвата и изискванията на програмата.
 2. Анализ на задачите, определящ задачите, които да бъдат анализирани от гледна точка на:
 - i) знания;
 - ii) изискваните квалификации;
 - iii) съответната квалификационна подготовка;и при необходимост
 - iv) заверените поведенчески оценки.
 3. Учебни планове — структурата и съдържанието на учебния план се определят чрез анализ на задачите и включват професионални цели, в т.ч. кога и как те ще бъдат изпълнени. Процесът на разработване на учебния план следва да е приемлив за органа.
 4. Специална програма за обучение за:
 - i) всеки тип/клас самолети в рамките на алтернативната програма за подготовка и квалификация;
 - ii) инструкторите (инструктор за обучение за квалификационен клас за клас/инструктор за обучение на тренажор/инструктор за обучение за квалификационен клас за тип — CRI/SFI/TRI) и друг персонал, даващ инструкции на полетния екипаж;
 - iii) проверяващите (проверяващ пилот за клас/проверяващ пилот на тренажор/проверяващ пилот за тип — CRE/SFE/TRE), която да включва метод за стандартизирането на инструкторите и проверяващите.
 5. Обратна връзка за целите на заверяването и усъвършенстването на учебния план, която да гарантира, че програмата изпълнява професионалните си цели.
 6. Метод за оценка на полетния екипаж както по време на преподготовка, така и при периодично обучение и проверка. Процедурата за оценка включва оценка, базирана на събитията, като част от оценката на изпълнението на полети в рейсови условия (LOE). Методът на оценка е в съответствие с разпоредбите на OPS 1.965.
 7. Цялостна система за контрол на качеството, която осигурява съответствие с всички изисквания, процеси и процедури на програмата.
 8. Процес, който описва метода, който ще бъде използван, ако програмите за наблюдение и оценка не осигуряват съответствие с установените професионални и квалификационни стандарти за полетния екипаж.
 9. Програма за наблюдение/анализ на данни.

- в) Изпълнение — Операторът разработва стратегия за оценка и изпълнение, приемлива за органа; следва да са изпълнят следните изисквания:
1. Процесът на изпълнение включва следните етапи:
 - i) досие за безопасността, което потвърждава валидността на:
 - А) преразгледаните стандарти за подготовка и квалификация, сравнени със стандартите, покрити съгласно OPS 1 преди въвеждането на алтернативната програма за подготовка и квалификация;
 - Б) всякакви нови методи на подготовка, приложени като част от алтернативната програма.

При одобрение от страна на органа операторът може да въведе еквивалентен метод, различен от официалното досие за безопасността.
 - ii) извършване на анализ на задачите съгласно изискванията на буква б), точка 2 по-горе с цел да се състави програмата за целева подготовка на оператора и да се определят съответните цели на подготовката;
 - iii) период на експлоатация по време на събирането и анализирането на данни, за да се осигури ефективност на досието за безопасност или неговия еквивалент, и да се завери анализът на задачите. По време на този период операторът продължава да лети съгласно изискванията на OPS 1 преди въвеждането на алтернативна програма за подготовка и квалификация. Продължителността на този период се договаря с органа.
 2. След това операторът може да бъде одобрен да провежда подготовка и квалификация съгласно алтернативната програма.
-

Допълнение 1 към OPS 1.980

Експлоатация на повече от един тип или вариант самолет

- а) Когато член на полетния екипаж експлоатира повече от един клас, тип или вариант самолет, вписани съгласно изискванията за лицензиране на авиационния персонал и съответните процедури за едномилотен клас и/или едномилотен тип, но не в рамките на една заверка в свидетелството, операторът следва да спазва следното:
1. член на полетния 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 органа.
- б) Когато член на полетния 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 и съответните процедури за тип многопилотен, операторът гарантира, 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 полетния 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 полетния екипаж експлоатира повече от един тип или вариант самолет, посочени при издаването на свидетелства на авиационния персонал и съответните процедури за тип едномилотен и тип многопилотен, но не в рамките на една заверка в свидетелството, операторът следва да спазва следното:
1. буква б), точки 1, 2 и 3 по-горе;
 2. буква г) по-долу.
- г) Когато член на полетния екипаж експлоатира повече от един тип или вариант, както е посочено при издаването на свидетелства на авиационния персонал и съответните процедури за тип многопилотен, но не в рамките на една заверка в свидетелството, операторът следва да спазва следното:
1. буква б), точки 1, 2 и 3 по-горе;
 2. преди да упражнят правото на две заверки в свидетелството:
 - i) членовете на полетния екипаж следва да са преминали две последователни квалификационни проверки на оператора и следва 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 следва 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 полетния екипаж следва 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 следва 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 органа в съответствие с точка 7.
6. Периодът, в рамките на който се изисква опит на всеки тип в рейсови условия, следва 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 следва да покаже на органа кои изисквания могат да не се повтарят за всеки тип или вариант поради наличието на прилики.
 - i) OPS 1.965, буква 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 следва да се определи съответното и одобрено периодично обучение.
 - ii) OPS 1.965, буква 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 следва да отговаря на изискванията за всеки тип.
8. Изискванията на OPS 1.965 за всеки експлоатиран тип или вариант, освен ако органът не е предоставил възможност за кредити в съответствие с точка 7.
 - д) Когато член на полетния екипаж експлоатира комбинации от типове или варианти самолети съгласно издаването на свидетелства на авиационния персонал и съответните процедури за клас еднопилотен и тип многопилотен, операторът следва да покаже, че специфичните процедури и/или експлоатационните ограничения са одобрени в съответствие с OPS 1.980, буква г).

ПОДЧАСТ О

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

OPS 1.988

Приложимост

Операторът гарантира, 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 полетния екипаж, който изпълнява възложените му от оператора или командира задължения в кабината на самолета в интерес на безопасността на пътниците.

OPS 1.989

Идентификация

- а) Операторът гарантира, 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, охрана, 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 гарантира, 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) Органът 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 органа се представи доклад след извършване на полета.
- д) Операторът гарантира, 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 следва 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 следва да надвишават изискванията на OPS 1.1030, включително когато услугите му се използват от друг оператор.

OPS 1.995

Минимални изисквания

Операторът гарантира, че всеки член на кабинния екипаж:

- a) е на възраст не по-малко от 18 години;
- б) е преминал медицинско освидетелстване през определени интервали от време съгласно изискванията на органа, с цел да се провери медицинската годност за изпълнение на неговите задължения;
- в) е преминал успешно първоначална подготовка в съответствие с OPS 1.1005 и притежава сертификат за подготовка по безопасност;
- г) е завършил подходяща подготовка 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 да изпълнява своите задължения в съответствие с процедурите, описани в ръководството за провеждане на полети.

OPS 1.1000

Старши членове на кабинния екипаж

- a) Операторът определя старши член на кабинния екипаж, когато кабинният екипаж се състои от повече от един член. Когато кабинният екипаж 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 аварийните процедури, описани в ръководството за провеждане на полети. По време на турбуленция, при липсата на инструкции от страна на полетния екипаж, старшият член на кабинния екипаж има право да прекрати изпълнението на задължения, които не са безопасни, и да уведоми полетния екипаж за нивото на турбуленция и за необходимостта за включване на сигнала за поставяне на предпазните колани. След това кабинният екипаж 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 отговорностите;
 - iii) обсъждане на полета, включително типа самолет, оборудването, зоната и вида на експлоатацията 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 времето за полети и дежурства 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 следва да са приемливи за органа и да отчитат практическия опит на члена на кабинния екипаж.
- д) Обучение по управление на ресурсите на екипажа: Операторът гарантира, че съответните елементи от допълнение 2 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015, таблица 1, колона а) са включени в подготовката и са 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 гарантира, 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 полетния 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 времето за полети и дежурства;
 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 гарантира, 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 и допълнение 3 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- 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 органа и подлежащи на неговото одобрение, курсовете за обучение се осигуряват от:
- или
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 органа.
- г) По преценка на органа 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 завърши първоначалното обучение по безопасност и успешно премине проверката съгласно OPS 1.1025.
- д) В случаите, в които органът 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 органа.

OPS 1.1010

Преподготовка и обучение за новостите

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.1010 и допълнение 3 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- а) Операторът гарантира, че всеки член на кабинния екипаж е завършил подходяща подготовка 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 подлежат на предварително одобрение от органа.
1. Подготовка: Курсът за подготовка следва 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 следва 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 типове или вариантите самолети, които се експлоатират понастоящем.
- б) Операторът определя съдържанието на подготовката 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 OPS 1.995, буква в), свързаните елементи от първоначалната подготовка (OPS 1.1005) и подготовката и подготовката за новостите (OPS 1.1010) могат да бъдат комбинирани.
- г) Операторът гарантира, че
1. подготовката 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. подготовката 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.

- п) Операторът гарантира, 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, буква й). 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, буква й), включително съответното специфично за типа самолет обучение по управление на ресурсите на екипажа.

OPS 1.1012

Опознаване

Операторът гарантира, че след завършване на подготовката 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 и допълнение 3 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- а) Операторът гарантира, 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/овете и/или варианта/ите самолети, които се експлоатират в съответствие с допълнение 1 към OPS 1.1015.
- б) Операторът гарантира, че одобрената от органа 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 удължава 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 гарантира, че всеки член на кабинния екипаж, който не е изпълнявал полети повече от шест месеца и чиято предишна проверка, изисквана съгласно OPS 1.1025, буква б), точка 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 гарантира, 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, буква 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 органа самият той, операторът или одобрената организация, която провежда курса за обучение, осигурява 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 да преминава проверка, която обхваща преминалите подготовки и обучение, за да се потвърди квалификацията му за изпълнение на задълженията в нормални и аварийни ситуации.

По преценка на органа самият той, операторът или одобрената организация, която провежда курса за обучение, осигурява съставът, който извършва проверките, да е подходящо квалифициран.

- б) Операторът осигурява всеки член на кабинния екипаж да 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, ако е уместно; 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 гарантира, че член на кабинния екипаж не експлоатира повече от три типа самолет; по изключение, при одобрение от страна на органа, членът на кабинния екипаж може да експлоатира четири типа, при условие че поне за два от типове:
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 смятат 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 следва 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 полетния 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:
- действително 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, следва 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. медицинска подготовка и подготовка за оказване на първа помощ, комплекти за оказване на първа помощ, аварийни медицински комплекти, тяхното съдържание и медицинско оборудване за спешни случаи;
 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. значимост 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. задължения, които следва 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 полетния 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 времето за полети и дежурства 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 със специфичните му задължения;
 6. значимост на поддържането на постоянно актуализиране на съответните документи с поправките, осигурени от оператора;
 7. значимост на определянето кога членовете на кабинния екипаж имат правото и отговорността да започнат евакуация или други аварийно-спасителни процедури; и
 8. значимост на задълженията и отговорностите по безопасност и необходимостта за извършване на бързи и ефективни действия при аварийни ситуации;
 9. осъзнаване на последиците от замърсяването на повърхности и необходимостта полетният екипаж да бъде информиран относно всяко наблюдавано замърсяване на повърхности;
- 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 член 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

Операторът гарантира, че:

1. подготовката и обучението за новостите се извършват от подходящо квалифициран персонал; и
2. по време на подготовката 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 случаи на дим и пожар

Операторът гарантира, че:

1. всеки член на кабинния екипаж получава реалистична и практическа подготовка за употребата на противопожарното оборудване, включително защитно облекло, представително за оборудването на борда на самолета. Тази подготовка следва 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 в затворена, симулирана обстановка, изпълнена с дим.

в) Експлоатация на вратите и изходите

Операторът гарантира, че:

1. всеки член на кабинния екипаж експлоатира и фактически отваря всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи при нормален и аварийен режим на работа, включително и при отказ на помощните електрогенериращи системи, когато са налични. Това включва и необходимите действия и сили за експлоатиране и разполагане на евакуационни пързалки. Това обучение се провежда в самолет или на представително оборудване за обучение; и
2. демонстрира се експлоатацията на всички други изходи, като например прозорците в пилотската кабина.

г) Подготовка за евакуация по евакуационна пързалка

Операторът гарантира, 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 следва 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) условия 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.
- e) 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 гарантира, че освен ако полетният екипаж не се състои от повече от двама души, всеки член на кабинния екипаж е обучен в процедурите при възпрепятстване на член на полетния екипаж и може да работи с механизмите на седалката и раменните колани. Подготовката за работа с кислородната система на полетния екипаж и използването на контролните листове на полетния екипаж, когато това се изисква от експлоатационни практики за безопасност (SOP) на оператора, се провеждат чрез практическа демонстрация.

- з) Оборудване за безопасност

Операторът гарантира, 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 е 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, аварийни медицински комплекти, 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 гарантира, че подготовката включва и подготовка на пътниците за нормални и аварийни ситуации в съответствие с OPS 1.285.

- й) Когато първоначалната медицинска подготовка и подготовката по оказване на първа помощ не са включвали въпросите по предпазване от инфекциозни болести, особено в тропичен и субтропичен климат, подобна подготовка следва да се осигури, при условие че маршрутната мрежа на оператора се разшири или промени, така че да включва подобни зони.

- к) Управление на ресурсите на екипажа. Операторът гарантира, 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 подготовка 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 г), 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 обучение на ресурсите на екипажа се извършва 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 гарантира, че периодичното обучение се извършва от подходящо квалифицирани лица.
- б) Операторът гарантира, че на всеки 12 календарни месеца програмата за практическа подготовка включва следното:
1. аварийно-спасителни процедури, включително възпрепятстване на пилота;
 2. евакуационни процедури, включително техники за контрол на струпването на хора;
 3. симулиране на действия от всеки член на кабинния екипаж за отваряне на нормалните и аварийните 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. медицинска подготовка и подготовка за оказване на първа помощ, комплекти за оказване на първа помощ, аварийни медицински комплекти, тяхното съдържание и медицинско оборудване за спешни случаи;
 6. съхранение на багаж в кабината;
 7. процедури по сигурността;
 8. преглед на произшествия и събития;
 9. осъзнаване на последиците от замърсяването на повърхности и необходимостта полетният екипаж да бъде информиран относно всяко наблюдавано замърсяване на повърхности, и
 10. управление на ресурсите на екипажа. Операторът гарантира, 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 а) се обхващат за период от три години до нивото, изисквано съгласно колона д), годишно периодично обучение по управление на ресурсите на екипажа;
 - ii) дефинирането и прилагането на тази учебна програма се извършват 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 гарантира, че на интервали, които не превишават три години, периодичното обучение включва също така:
1. Всеки член на кабинния екипаж експлоатира и фактически отваря всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи при нормален и аварийен режим на работа, включително и при отказ на помощните електрогенериращи системи, когато са налични. Това включва и необходимите действия и сили за експлоатиране и разполагане на евакуационни пързалки. Това обучение се провежда в самолет или на представително оборудване за обучение;
 2. демонстрира се експлоатацията на всички други изходи, включително прозорците в пилотската кабина;
 3. всеки член на кабинния екипаж получава реалистична и практическа подготовка за употребата на противопожарното оборудване, включително защитно облекло, представителни за оборудването на борда на въздухоплавателното средство.
- Тази подготовка следва да включва:
- i) гасене на пожар, типичен за вътрешността на самолета, от всеки член на кабинния екипаж, 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 гарантира, че освен ако полетният екипаж не се състои от повече от двама души, всеки член на кабинния екипаж е обучен в процедурите при възпрепятстване на член на полетния екипаж и може да работи с механизмите на седалката и раменните колани. Подготовката по използване на кислородната система и контролните листове на полетния 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 със и фактическо отваряне на всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи при нормален и аварийен режим на работа, включително и при отказ на помощните електрогенериращи системи, когато са налични. Това включва и необходимите действия и сили за експлоатиране и разполагане на евакуационни пързалки. Това обучение се провежда в самолет или на представително оборудване за обучение;
 4. демонстрация на експлоатацията на всички други изходи, включително прозорците в пилотската кабина; 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

Подготовка

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 а)	Уводен курс по CRM б)	Обучение по CRM на оператора в)	CRM за съответния тип самолет г)	Годишно периодично обучение по CRM д)	Курс за старши член на кабинния екипаж е)
Общи принципи					
Човешки фактори в авиацията Общи инструкции за принципите и целите на CRM	Задълбочено	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква	Кратък преглед
Възможности и ограничения на човека					
От гледна точка на отделен член на кабинния екипаж					
Познаване на личността, човешка грешка и надеждност, отношения и поведение самооценка	Задълбочено	Не се изисква	Не се изисква	Кратък преглед (3-годишен цикъл)	Не се изисква
Стрес и управление на стреса					
Умора и наблюдателност					
Самоувереност					
Познаване на ситуацията, придобиване и обработване на информация					
От гледна точка на целия екипаж на самолета					
Предотвратяване и откриване на грешки	Не се изисква	Задълбочено	В съответствие с типа/типозите	Кратък преглед (3-годишен цикъл)	Затвърждаване (в зависимост от задълженията на старшия член на кабинния екипаж)
Общо познаване на ситуацията, придобиване и обработване на информация					
Управление на работното натоварване					
Ефективна комуникация и координация между всички членове на екипажа, включително пилотния екипаж, както и неопитни членове на кабинния екипаж, културни различия					
Ръководство, сътрудничество, синергия, вземане на решения, утълномотаване					
Индивидуални и екипни задължения, вземане на решения и действия					
Установяване и управление на пътническите човешки фактори: контрол на струпването на хора, стрес на пътниците, справяне с конфликти, медицински фактори					
Специфики, свързани с типа самолет (тесен/широк корпус, едноетажен/двуетажен), разположение на полетния и кабинния екипаж и брой на пътниците	Не се изисква	Задълбочено			

Елементи на обучението а)	Уволен курс по CRM б)	Обучение по CRM на оператора в)	CRM за съответния тип самолет г)	Годишно периодично обучение по CRM д)	Курс за старши член на кабинния екипаж е)
От гледна точка на оператора и организацията					
Политика на компанията по безопасност, експлоатационни практики за безопасност организационни фактори, свързани с вида експлоатация	Не се изисква	Задълбочено	В съответствие с типа/типовете	Кратък преглед (3-годишен цикъл)	Затвърждаване (в зависимост от задълженията на старшия член на кабинния екипаж)
Ефективна комуникация и координация с друг експлоатационен персонал и наземни служби					
Участие в докладване на инцидент или произшествие, свързани с безопасността на кабината					
Проучвания, основани на конкретни случаи (вж. забележката)		Изисква се		Изисква се	
<i>Забележка:</i> В колона г), ако не са налични съответни проучвания за типа на самолета, основани на конкретни случаи, се вземат предвид проучвания, основани на конкретни случаи, свързани с мащаба и обхвата на експлоатацията.					

Допълнение 3 към OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Медицинска подготовка и подготовка за оказване на първа помощ

- a) Медицинската подготовка и подготовката за оказване на първа помощ следва да включват следното:
1. физиологични ефекти от летенето, включително изисквания за кислород и хипоксия;
 2. спешни медицински случаи в авиацията, включително:
 - i) астма;
 - ii) задушаване;
 - iii) сърдечен инфаркт;
 - iv) реакция на стрес и алергични реакции;
 - v) шок;
 - vi) инсулт;
 - vii) епилепсия;
 - viii) диабет;
 - ix) прилошаване при пътуване със самолет;
 - x) хипервентилация;
 - xi) стомашно-чревни разстройства; и
 - xii) раждане по спешност;
 3. практическо упражнение по правене на изкуствено дишане и сърдечен масаж от всеки член на кабинния екипаж, съобразно условията на самолета и с използване на специален манекен за тази цел;
 4. основно обучение по оказване на първа помощ и подготовка по оцеляване, включваща грижи за:
 - i) изпадналите в безсъзнание;
 - ii) получилите изгаряния;
 - iii) получилите рани; и
 - iv) фрактури и наранявания на меката тъкан;
 5. опазване на здравето и хигиена по време на пътуване, включително:
 - i) риск от контакт с инфекциозно болни, особено при експлоатация в тропични и субтропични зони. Докладване на инфекциозни болести, защита от заразяване и избягване на болестите, предавани чрез водата и храната. Обучението следва да включва информация за средствата за намаляване на подобни рискове;
 - ii) хигиена на борда;
 - iii) смърт на борда;
 - iv) работа с клинични отпадъци;
 - v) дезинфекция на въздухоплавателното средство; и
 - vi) управление на бдителността, психологически ефект от умората, психология на съня, циркадни ритми и промени във времевите зони;
 6. използване на подходящо оборудване на самолета, включително комплекти за оказване на първа помощ, аварийни медицински комплекти, кислород за оказване на първа помощ и медицинско оборудване за спешни случаи.
-

ПОДЧАСТ П

РЪКОВОДСТВА, БОРДНИ ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

OPS 1.1040

Общи правила за ръководствата за експлоатация

- а) Операторът гарантира, че ръководството за провеждане на полети съдържа всички инструкции и цялата информация, необходими на летателния персонал за изпълнение на задълженията.
- б) Операторът гарантира, 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 (CAO), или с приложимите регламенти и е приемливо за органа или, когато се налага, е одобрено от него.
- в) Освен ако не е одобрено друго от органа или не е предвидено друго в националното законодателство, операторът следва 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 следва да спазва буква в).
- д) Операторът може да издава ръководството за провеждане на полети в отделни томове.
- е) Операторът гарантира, 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 части А и Б, или на части от тях, от ръководството за провеждане на полети за персонално изучаване.
- ж) Операторът гарантира, че ръководството за провеждане на полети е поправено и изменено така, че инструкциите и информацията, съдържащи се в него, са актуални. Операторът гарантира, че целият състав, изпълняващ полети, е уведомен за подобни промени, отнасящи се до задълженията му.
- 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 органа планираните поправки и изменения преди датата на влизането им в сила. Когато поправката засяга част от ръководството за провеждане на полети, която следва 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 органа.
- к) Операторът следва да гарантира, 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 следва да гарантира, 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) Органът 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 следва 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

Ръководство за провеждане на полети — структура и съдържание

(Вж. допълнение 1 към OPS 1.1045)

- a) Операторът гарантира, 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 типове, 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 гарантира, 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 гарантира, че подробната структура на ръководството за провеждане на полети е приемлива за органа.

OPS 1.1050

Ръководство за летателна експлоатация на самолета

Операторът съхранява настоящото одобрено ръководство за летателна експлоатация на самолета или еквивалентен документ за всеки самолет, който експлоатира.

OPS 1.1055

Полетен борден дневник

- a) Операторът съхранява следната информация за всеки полет под формата на полетен борден дневник:
1. регистрация на самолета;
 2. дата;
 3. име/на на члена/овете на екипажа;
 4. задължения на члена/овете на екипажа;
 5. място на излитане;
 6. място на пристигане;
 7. време на излитане (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) Органът може да 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 всички вписвания да са навременни и постоянни.

OPS 1.1060

Експлоатационен полетен план

- а) Операторът гарантира, 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 полетния екипаж;
 6. задължения на членовете на полетния екипаж;
 7. място на излитане;
 8. време на излитане (фактическо извънблоково време, време на излитане);
 9. място на пристигане (планирано и действително);
 10. време на пристигане (фактическо 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 следва да гарантира, че експлоатационният полетен план и неговото използване са описани в ръководството за провеждане на полети.
- г) Операторът осигурява всички вписвания в експлоатационния полетен план да са навременни и постоянни.

OPS 1.1065

Период за съхранение на документацията

Операторът осигурява всички записи и съответната експлоатационна и техническа документация за всеки отделен полет да се съхраняват за периодите, предвидени в допълнение 1 към OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Управленско описание за непрекъсната летателна годност на оператора

Операторът съхранява актуално управленското описание за непрекъсната летателна годност, както се изисква в част М, параграф М.А.704 Управленско описание за непрекъсната летателна годност.

OPS 1.1071

Технически борден дневник на самолета

Операторът съхранява технически борден дневник на самолета, както е предвидено в част М, параграф М.А.306 Технически дневник на оператора.

—

Допълнение 1 към OPS 1.1045

Съдържание на ръководството за провеждане на полети

Операторът осигурява ръководството за провеждане на полети да съдържа следното:

A. ОБЩИ/ОСНОВНИ ПОЛОЖЕНИЯ**0. ПРИЛАГАНЕ И КОНТРОЛ НА РЪКОВОДСТВОТО ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ****0.1. Въведение**

- a) Документ, който осигурява, че ръководството за провеждане на полети отговаря на всички приложими регламенти и на условията на приложимото свидетелство за авиационен оператор.
- b) 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 определения на термините и изразите, необходими за използване на ръководството.

0.2. Система за преглед и изменения

- a) Информация за лицето/ата, отговорно/и за издаване и вписване на поправките и измененията.
- b) Запис на поправките и измененията с дати на вписване и дати на влизане в сила.
- в) Документ, който гарантира, 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 пораждане на действие.
- д) Списък на действащите страници.
- е) Обявяване на промени (в текстовите страници и, доколкото е практично, на графиките и диаграмите).
- ж) Временни изменения.
- з) 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 следва да отразява връзката между отдела по летателна експлоатация и останалите отдели на авиокомпанията. По-специално следва да се покажат субординацията и пътищата за докладване на всички сектори, отдели и др., които се отнасят до безопасността на летателната експлоатация.
- 1.2. Номинирани на постове лица. Имената на всяко номинирано лице, отговорно за летателната експлоатация, системата за техническа експлоатация, подготовката на екипажа и наземната експлоатация, съгласно OPS 1.175, буква и). Следва да се включи описание на функциите и отговорностите на тези номинирани на постове 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, буква ж). Следва да се посочи начинът за наблюдение на безопасността на летателната експлоатация и квалификацията на персонала. По-специално следва да се опишат процедурите, свързани със:
- а) валидност на лицензирането и квалификацията;
 - б) компетентност 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. Следва да се включат 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 органа. Описание на правомощията на органа и насоки за персонала с цел улесняване проверките от страна на органа.

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; и
 - е) назначение на командира и, ако се налага поради продължителността на полета, процедурите за освобождаване на командира или други членове на полетния екипаж от задължения (вж. допълнение 1 към OPS 1.940);
 - 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 полетния екипаж. Инструкции за последователността на командите в случай на възпрепятстване на полетния екипаж.

- 4.4. Експлоатация на повече от един тип. Документ, който указва кои самолети се смятат за един тип за целите на:
- а) планиране на полетния екипаж; и
 - б) планиране на кабинния екипаж.
5. ИЗИСКВАНИЯ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ
- 5.1. Описание на изискваното свидетелство, квалификационен/квалификационни клас/ове, 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. Полетен 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) необходим 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 полетния 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) упойващи 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;
 - й) сън и почивка; и
 - к) хирургически операции.
7. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВРЕМЕТО ЗА ПОЛЕТИ
- 7.1. Ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка. Схемата, разработена от оператора в съответствие с приложимите изисквания.
- 7.2. Надвишаване на ограниченията на времето за полети и дежурства и/или намаляване на времето за почивка. Условието, при които времето за полети и дежурства 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 минимума на летище. Методът за установяване на експлоатационните минимума на летище за полети по ППП в съответствие с OPS 1, подчаст Д. Следва 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 минимума 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 минимума 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 следва да включва също така инструкции за измерване и разпределяне на течностите на борда на самолета. Подобни инструкции следва 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 следва да бъде описана.
- 8.1.8. Маса и центровка. Основните принципи на масата и центровката, включително:
- а) определения;
 - б) методи, процедури и отговорности за подготвяне и получаване на изчисленията за масата и центровката;
 - в) политиката за използване или на стандартните, и/или на действителните 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 следва 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 следва 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 спомагателната силова установка или турбинният 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 следва да се впишат и процедури, които имат за цел постигане на безопасност, докато самолетът е на рампата. Процедурите по обслужване следва 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;
 - й) обслужване на самолети; и
 - к) документи и форми за обслужване на самолета;
 - л) 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 следва да се осигури описание на видовете използвана 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. Следва 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) зонална навигация (RNAV);
 - г) препланиране по време на полет; и
 - д) процедури в случай на срив в системата; и
 - е) намалени минимума за вертикална сепарация (RVSM).
- 8.3.3. Процедури за настройване на високомера, 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 Г.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
 - й) 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 смята 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 смята за необходимо в интерес на безопасността.
- 8.3.12. Допускане до пилотската кабина. Условията за допускане на лица, различни от полетния екипаж, до пилотската кабина. Трябва също така да се включи политиката за допускане на инспектори от органа.
- 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. Следва 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 в случай на аварийна евакуация пътниците да 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 Г и Д).
- 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. Изисквания за кислород
- 8.8.1. Обяснение на условията, при които следва да се осигурява и използва кислород.
- 8.8.2. Изискванията за кислород, определени за:
- а) полетен 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) специални изисквания за информиране в случай на произшествие или събитие при превоз на опасни товари;
 - г) процедури в случай на аварийни ситуации с опасни товари;
 - д) задължения на съответния персонал съгласно OPS 1.1215; и
 - е) 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 следва да включва правомощията и отговорностите на експлоатационния персонал. Следва 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. Настоящият раздел следва да включва:

- а) определения 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 следва 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 следва 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 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, буква б) и 1.420. Тези процедури следва 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 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;
- й) процедури за пилоти, забелязали произшествия или получаващи сигнал за бедствие;
- к) визуални кодове на земята/във въздуха, използвани от оцелели хора, описание и използване на сигналите за помощ; и
- л) 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 типове и вариантите на типове 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, приложение 16 на ICAO (CS-36 и CS-34) 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;
- й) наклон на пистите за излитане и кацане;
- к) ограничения на мокри или замърсени писти за излитане и кацане;
- л) замърсяване на корпуса; и
- м) 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 излитане;
- в) настройване и проверка на високомера;
- 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;
- й) визуален подход и визуален кръг след инструментален подход;

- к) минаване на втори кръг;
- л) нормално кацане;
- м) процедури след кацане; и
- н) 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;
- й) ръководство за отклоняване в случай на сериозен технически отказ;
- к) предупреждение за опасно сближение със земята;
- л) предупреждение на системата TCAS;
- м) напречен вятър; и
- н) аварийно кацане/принудително кацане във водни пространства; и
- о) процедури при непредвидени ситуации при излитане.

4. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ХАРАКТЕРИСТИКИ

4.0. Данните за експлоатационните характеристики на самолета следва 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 Е, Ж, З и И, 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
 - й) 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 ръководство за летателна експлоатация, тогава следва да се включат други, приемливи за органа данни. Ръководството за провеждане на полети на 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, следва да се включат процедури за изпълнение на полет с отказ на двигател/и, ETOPS (по-специално крейсерска 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.
- 5.3. Експлоатационните характеристики относно критичния резерв от гориво при полети по ETOPS и зоната на експлоатация, включително достатъчно данни в подкрепа на изчисленията за критичния резерв от гориво и зоната на експлоатация, на базата на одобрените данни за експлоатационните характеристики на самолета. Необходими са следните данни:
- а) Подробни данни за работа с отказал/и двигател/и, включително разход на гориво при стандартни и нестандартни атмосферни условия като функция от въздушната скорост и режима на работа на работещите двигатели, където е приложимо, включващи:
 - i) снижение с отказал двигател (включително нетно изпълнение), вж. OPS 1.505, където е приложимо;
 - ii) покритие на крейсерските височини, включително 10 000 фута;
 - iii) полет в зона за изчакване;
 - iv) способност за поддържане на определена височина (включително нетно изпълнение); и
 - v) минаване на втори кръг.
 - б) Подробни данни за работа на всички двигатели, включително данни за номиналния разход на гориво при стандартни и нестандартни атмосферни условия като функция от въздушната скорост и режима на работа на работещите двигатели, където е приложимо, включващи:
 - i) покритие на крейсерските височини (включително 10 000 фута); и
 - ii) полет в зона за изчакване.

- в) Данни за всички други условия, свързани с полети по ETOPS, които могат да доведат до сериозно влошаване на характеристиките, като натрупване на лед по незащитените повърхности на самолета, турбина, задвижваща се от насрещния въздушен поток (RAT), използване на реверс и т.н.

Височините, въздушната скорост, режимите на работа на двигателите и разходът на гориво, използвани при определяне на зони за експлоатация по ETOPS за всяка комбинация от фюзелаж и двигатели, следва да се използват при показване на съответните минимални безопасни височини над терена и препятствията в съответствие с настоящия регламент.

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 комплектуване 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/ци 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/овете/зоната/ите на експлоатация. Списъкът на минимално оборудване (MEL) следва 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 следва 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, минаване на втори кръг и излитане, 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 следва 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 полетния 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 полета.
2. Програмите за подготовка и проверка следва да включват следното:
 - 2.1. за полетния екипаж — всички приложими части, предвидени в подчасти Д и Н;
 - 2.2. за кабинния екипаж — всички приложими части, предвидени в подчаст О;
 - 2.3. за съответния експлоатационен персонал, включително членове на екипажа:
 - а) всички приложими части, предвидени в подчаст С (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 персоналят 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 ИМС 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 1 към OPS 1.1065

Период за съхранение на документацията

Операторът гарантира, че следната информация/документация се съхранява в приемлива форма, достъпна за органа, за периодите, указани в таблицата по-долу.

Забележка: Допълнителна информация относно записите по поддръжката се съдържа в част М, параграф М.А.306, буква в) Технически дневник на оператора.

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, параграф М.А.306, буква в)
Специфична за маршрута NOTAM/AIS информация, ако е редактирана от оператора	3 месеца
Документация за масата и центровката	3 месеца
Нотификация за специални товари, включително писмена информация до командира за опасни товари	3 месеца

Таблица 2

Доклади

Доклади	
Полетен борден дневник	3 месеца
Доклад/и от полет за детайлите на всяко събитие, както е предвидено съгласно OPS 1.420, или друго събитие, което командирът смята за нужно да бъде докладвано/записано	3 месеца
Доклади за обслужване на времето за дежурство и/или намаляване на периодите за почивка	3 месеца

Таблица 3

Записи за полетния екипаж

Записи за полетния екипаж	
Времето за полети и дежурства и времето за почивка	15 месеца
Свидетелство	Докато членът на полетния 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, CAT II/III)	3 години
Обучение по опасни товари, където е подходящо	3 години

Таблица 4

Записи за кабинния екипаж

Записи за кабинния екипаж	
Времето за полети и дежурства 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 друг експлоатационен 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 P

ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВРЕМЕТО ЗА ПОЛЕТИ И ДЕЖУРСТВА И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ
ВРЕМЕТО ЗА ПОЧИВКА

OPS 1.1090

Цел и приложно поле

1. Операторът установява ограниченията на времето за полети и дежурства и схемата за почивка (FTL) за членовете на екипажа.
2. Операторът гарантира, че за всички негови полети:
 - 2.1. Ограниченията на времето за полети и дежурства и схемата за почивка са в съответствие със:
 - a) разпоредбите на настоящата подчаст; и
 - b) всички други допълнителни разпоредби, прилагани от органа в съответствие с разпоредбите на настоящата подчаст за целите на поддържане на безопасността.
 - 2.2. Полетите се планират да бъдат изпълнени в рамките на позволеното дежурно време, като се вземат 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 времето за полети и дежурства 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 гарантира, че времето за почивка е достатъчно, за да даде възможност на екипажа да преодолее въздействията от предишните задължения и да е добре отпочинал преди началото на следващото полетно дежурство.
 - 3.6. Операторът гарантира, че планираното време на полетно дежурство дава 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 знае, че изпитва или е възможно да изпита умора, или се чувства неспособен до степен, застрашаваща полета.
 - 4.2. Членовете на полетния 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 органът може да допусне отклонения от изискванията на настоящата 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 следва да демонстрира пред органа, 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

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1.1. Увеличен полетен екипаж

Полетен екипаж, който се състои от по-голям от минималния брой членове, изискван за експлоатацията на самолета, и в който всеки член на полетния екипаж може да напусне своята позиция и да бъде заместен от друг, подходящо квалифициран член на полетния 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 смята за време за дежурство, като е по-кратък 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, органът определя дали и до каква степен изчакването се смята за задължение.

1.5. Време за дежурство

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 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 циркадният ритъм с най-слаба активност (WOCL)

Периодът от циркадният 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 циркадният ритъм с най-слаба активност се отнася за времето в основната база. Извън тези три часови зони периодът от циркадният ритъм с най-слаба активност се отнася за времето в основната база за първите 48 часа след излитане от основната база и за местното време след това.

OPS 1.1100

Ограничения за времето за полети и дежурства

1.1. Общо време за дежурство

Операторът гарантира, че общият период на полетно дежурство на член на екипажа не надвишава:

- а) 190 работни часа за 28 последователни дни, разпределени поравно 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 гарантира, 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;
- 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 органа.

- 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 периода от циркадният ритъм с най-слаба активност (WOCL), максимумите съгласно подточки 1.3 и 1.4 ще се намалят със 100 % от времето на застъпване до максимум два часа. Когато полетното дежурство приключва във или изцяло обхваща периода от циркадният ритъм с най-слаба активност (WOCL), максималното полетно дежурство съгласно подточки 1.3 и 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 периода от циркадният ритъм с най-слаба активност (WOCL) с максимум два часа, увеличенията са ограничени до четири сектора.
 - 2.4. Когато полетното дежурство застъпва периода от циркадният 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 полетния екипаж, ако тази разлика не надвишава един час.
4. Експлоатационна надеждност
 - 4.1. Планираните разписания следва 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 смята за време за дежурство.
 - 5.2. Установяване на местоположението след явяване, но преди експлоатация се включва като част от полетното дежурство, но не се смята 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, подточки 1.1 и 1.2.
6. Увеличено полетно дежурство (разделено дежурство)
 - 6.1. Органът може да одобри експлоатация, основана на увеличено FDP, включително прекъсване, съгласно разпоредбите на член 8.
 - 6.2. Всеки оператор следва да демонстрира пред органа, 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 следва 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 следва 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 следва да осигури възможност за осем часа сън, като вземе под внимание пътуването и други физиологични нужди.
 - 1.3. Операторът ще гарантира, че влиянието на часовите разлики ще бъде компенсирано с допълнителна почивка, както е определено от органа съгласно разпоредбите на член 8.
 - 1.4.1. Въпреки разпоредбите на подточки 1.1 и 1.2 и съгласно разпоредбите на член 8 органът може да позволи намаляване на времето за почивка.
 - 1.4.2. Всеки оператор ще следва 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 гарантира, 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, подточка 1.9 органът 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 органа, 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 полетния екипаж

Органът определя изискванията във връзка с увеличаване на основния полетен екипаж за целите на удължаване на периода на полетно дежурство извън границите, определени в OPS 1.1105.
 - 1.2. Кабинен екипаж

Органът 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, времето за дежурства и времето за почивка, предвидени в настоящата подчаст, могат да бъдат променени в случай на непредвидени обстоятелства. Всички такива промени следва да са приемливи за командира след консултация с всички останали членове на екипажа и следва при всички случаи да съответстват на следното:

- 1.1. Максималното полетно дежурство съгласно OPS 1.1105, подточка 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.
 - 1.1.1. 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.
 - 1.1.2. При такива обстоятелства времето за почивка след полетното дежурство може да бъде намалено, но в никакъв случай под минимума, определен в OPS 1.1110, подточка 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 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 следва да добави своите коментари, се предоставя на органа 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 време за дежурство.
 - 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 органа. В такъв случай резервът на летището се прибавя към времето за дежурство, описано в OPS 1.1110, подточки 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 следва да бъде последван поне от период за почивка, както е определено от органа.
 - 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 органа, 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

Следва 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 гарантира, 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 периоди на полетно дежурство, дежурство и почивка, съответният член на екипажа поддържа отделни записи за своите:
 - а) блоково време;
 - 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 своите записи на всеки оператор, който използва неговите услуги, преди той 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 1.1145

Общи разпоредби

Операторът следва да се съобразява с приложимите разпоредби, съдържащи се в техническите инструкции, независимо дали:

- a) полетът е изцяло или частично в рамките или изцяло извън територията на държава; или
- b) разполага с одобрение да превозва опасни товари в съответствие с OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Терминология

- a) 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. Одобрение. С оглед единствено на спазването на OPS 1.1165, буква б), точка 2, разрешение, посочено в техническите инструкции и издадено от орган, за превоз на опасни товари, които обикновено са забранени за превоз или по други причини, посочени в техническите инструкции.
 3. Товарно въздухоплавателно средство. Всяко въздухоплавателно средство, което превозва стоки или имущество, но не и пътници. Във връзка с това за пътници не се смятат:
 - 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 органа; или
 - iv) лице със задължения, свързани със съответната пратка на борда.
 4. Опасни товари. Предмети или вещества, които могат да изложат на риск здравето, безопасността, собствеността или околната среда и които присъстват в списъка на опасните товари в техническите инструкции или които са класифицирани съгласно тези инструкции.
 5. Произшествие с опасни товари. Събитие, свързано със и отнасящо се до превоза на опасни товари, което довежда до фатално или сериозно нараняване на човек или значителна повреда на имущество.
 6. 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 смята за инцидент с опасни товари.
 7. 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.
 8. Изключение. С оглед единствено на спазването на настоящата подчаст, разрешение, посочено в техническите инструкции и издавано от всички съответни органи, което предоставя освобождаване от изискванията на техническите инструкции.
 9. Товарен контейнер. Товарният контейнер е единица от транспортното оборудване за радиоактивни материали, използвана за улесняване превоза на подобни материали, опаковани или неопаковани, чрез един или няколко вида транспорт. (Забележка: вж. единица товарно устройство за нерадиоактивни материали.)

10. 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.
11. Товарна единица. Товарна опаковка, използвана от товароизпращача, 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 настоящото определение.)
12. Пакет. Крайният продукт от действията по опаковане, който се състои от опаковката и нейното съдържание, подготвени за превоз.
13. 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.
14. 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.
15. Технически инструкции. Последното действащо издание на Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха, включително приложенията и допълненията, одобрени и публикувани с решение на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO Doc 9284-AN/905).
16. 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 това определение; за контейнер, който съдържа радиоактивни материали, вж. определенията за товарен контейнер.)

OPS 1.1155

Одобрение за превоз на опасни товари

- a) Операторът не превозва опасни товари, ако не е получил одобрение от органа за тази дейност.
- b) Преди издаването на одобрение за превоз на опасни товари операторът уверява органа, че е било осигурено подходящо обучение, че всички съответни документи (напр. за наземно обслужване, обслужване на самолета, обучение) съдържат информация и инструкции за опасните товари и че са налице процедури за гарантиране на безопасното боравене с опасни товари на всички етапи на въздушния превоз.

Забележка: Изключението или одобрението, посочени в OPS 1.1165, буква б), точка 1 или 2, са в допълнение към горното и условията в буква б) не се прилагат задължително.

OPS 1.1160

Приложно поле

Предмети и вещества, които в противен случай ще се класифицират като опасни товари, но които не са предмет на техническите инструкции съгласно части 1 и 8 от същите инструкции, са изключени от разпоредбите на настоящата подчаст до степента, определена в техническите инструкции, при условие че:

- a) са качени на борда с одобрението на оператора с цел по време на полета да се осигури медицинска помощ на пациент, те:
 1. се пренасят за използване по време на полет; или са част от постоянното оборудване на самолета, който е приспособен за специализирана употреба при медицинска евакуация; или се пренасят при полет, извършен от същия самолет за прибиране на пациент, или след като пациентът е бил превозен, когато е невъзможно товарите да се натоварят или разтоварят по време на полета, с който е бил превозен пациентът, но с намерението те да бъдат разтоварени в момента, в който е възможно; и

2. когато са качени на борда с одобрението на оператора с цел по време на полета да се осигури медицинска помощ на пациент, опасните товари следва да се ограничат до следните и следва да бъдат държани в положение, в което се използват или се съхраняват безопасно, когато не се използват, и да са съответно обезопасени при излитането и кацането, и във всеки друг момент, когато това се смята за необходимо от командира в интерес на безопасността:
 - i) газови бутилки, които са произведени специално за съхранение и транспортиране на конкретния газ;
 - ii) упойващи вещества, лекарства и други медицински вещества, които следва да са под контрола на обучен персонал по време на полета, когато се използват в самолета;
 - iii) оборудване, съдържащо батерии с течност, следва да стои и, когато е необходимо, да се обезопасява в изправено положение, за да се предотврати изтичане на електролита;
- б) се изисква да бъдат на борда на самолета и са съобразени със съответните изисквания или по експлоатационни причини, въпреки че предмети и вещества, предназначени да заменят други или които са били заменени от други, следва да бъдат превозвани на борда на самолет, както е посочено в техническите инструкции;
- в) са в багаж:
 1. пренасян от пътници или членове на екипажа в съответствие с техническите инструкции; или
 2. който е бил отделен от собственика си при транзит (в т.ч.: изгубен или изпратен в погрешна дестинация багаж), който обаче се превозва от оператора.

OPS 1.1165

Ограничения при превоз на опасни товари

- а) Операторът гарантира, че предмети и вещества или други товари, обявени за опасни, 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 не превозва предмети и вещества или други товари, обявени за опасни, които са посочени в техническите инструкции като забранени за превоз при нормални условия, освен ако не са спазени следните изисквания от тези инструкции:
 1. всички заинтересовани държави са предоставили необходимите изключения съгласно изискванията на техническите инструкции; или
 2. всяка/всячки заинтересована/и държава/и е/са предоставила/и одобрение за случаите, за които в техническите инструкции се посочва, че се изисква одобрение.

OPS 1.1190

Оставено целенасочено празно

OPS 1.1195

Приемане на опасни товари

- а) Операторът не приема опасни товари, освен ако:
 1. пакетът, товарната единица или товарният контейнер не са проверени в съответствие с процедурите по приемане в техническите инструкции;
 2. те не са придружени от две копия на документ за превоз на опасни товари, с изключение на случаите, когато в техническите инструкции е посочено друго;
 3. английски език се използва за:
 - i) маркиране и етикетирание;
 - и
 - ii) документа за превоз на опасни товари
- в допълнение към всички останали езикови изисквания.

- б) Операторът използва контролен лист за приемане, който позволява да се проверят необходимите детайли и е във форма, която позволява запис на резултатите от проверката при приемане посредством ръчни, механични или компютризирани средства.

OPS 1.1200

Проверка за повреда, изтичане или замърсяване

- а) Операторът гарантира, 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 нея;
 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 гарантира, 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 гарантира, че
1. всяко замърсяване вследствие на изтичане от или повреда на предмети или пакети, съдържащи опасни товари, се отстранява незабавно и се вземат мерки за ограничаване на рисковете, както е посочено в техническите инструкции; 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.
- б) В случай на неспазване на някои от ограниченията в техническите инструкции, приложими към нивата на радиация или замърсяване,
1. операторът следва:
 - i) да гарантира, че товароизпращачът е информиран, ако неспазването е установено по време на превоза;
 - ii) да вземе незабавни мерки за ограничаване на последиците от неспазването;
 - iii) да информира товароизпращача и съответния/те компетентен/и орган/и, съответно, възможно най-бързо и незабавно, в случай че е налице извънредна ситуация или че има вероятност за такава;
 2. операторът следва също така, в рамките на отговорностите си:
 - i) да разследва неспазването и причините, обстоятелствата и последиците от него;

- ii) да предприеме съответни действия за отстраняване на причините и обстоятелствата, довели до неспазването, и да предотврати повторната поява на подобни обстоятелства, водещи до неспазване;
- iii) да съобщи на съответния/те компетентен/и орган/и причините за неспазването и коригиращите или превантивните действия, които са били или ще бъдат предприети.

OPS 1.1210

Ограничения при натоварване

- a) Пътническа и пилотска кабина. Операторът гарантира, че опасните товари не се превозват в пилотската или заетата от пътници кабина на самолета, освен ако в техническите инструкции не е указано друго.
- б) Отделения за товар. Операторът гарантира, 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 гарантира, 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

- a) Информация за персонала. Операторът следва да осигури такава информация в ръководството за провеждане на полети и/или други подходящи ръководства, която да позволи на персонала да изпълни своите задължения във връзка с превоза на опасни товари, както е указано в техническите инструкции, включително действията, които се предприемат при аварийни ситуации, свързани с опасни товари. Когато е целесъобразно, тази информация следва да се предостави и на неговия обслужващ посредник.
- б) Информация за пътниците и други лица
 - 1. Операторът гарантира, 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 гарантира, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари.
- в) Информация за командира. Операторът гарантира, че:
 - 1. на командира е предоставена писмена информация за опасните товари, които ще бъдат превозвани на борда на самолета, както е посочено в техническите инструкции;
 - 2. е предоставена информация за използване в случай на аварийни ситуации по време на полет, както е посочено в техническите инструкции;
 - 3. четлив екземпляр на писмената информация до командира се съхранява на земята на леснодостъпно място до края на полета, за който се отнася писмената информация. Този екземпляр или съдържащата се в него информация следва да бъдат леснодостъпни за летищата на последно отпътуване и за следващата предвидена точка на пристигане до края на полета, за който се отнася информацията;
 - 4. когато опасни товари се превозват на полет, който се извършва изцяло или частично извън територията на държава, за писмената информация до командира се използва английски език в допълнение към останалите езикови изисквания.

(Вж. таблица 1 от допълнение 1 към OPS 1.1065 за периода за съхранение на документацията.)

- г) 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 от техническите инструкции.

2. Операторът на самолет, който участва в авиационно произшествие или сериозен инцидент, предоставя незабавно всякаква информация, която се изисква от техническите инструкции.
 3. Операторът на самолет включва процедури в съответните ръководства и планове за евентуални произшествия, с което да осигури предоставянето на информацията.
- д) Информация в случай на аварийна ситуация по време на полета
1. В случай на аварийна ситуация по време на полета командирът, веднага щом ситуацията го позволи, информира съответния орган за обслужване на въздушното движение за превозваните на борда на самолета опасни товари, както се посочва в техническите инструкции.

OPS 1.1220

Програми за обучение

- а) Операторът установява и поддържа програми за обучение на персонала, както се изисква в техническите инструкции, които се одобряват от органа.
- б) Операторът следва да гарантира, че на персонала се осигурява обучение по изискванията, съответстващо на отговорностите му.
- в) Операторът следва да гарантира, че при наемането на работа на човек на пост, свързан с превоза на опасни товари по въздуха, се предоставя или се проверява съответната подготовка.
- г) Операторът гарантира, че всички членове на персонала, на които се предоставя обучение, преминават тест, с който да се установи дали те разбират задълженията си.
- д) Операторът гарантира, че на всички членове на персонала, които поискат обучение за опасните товари, се осигурява периодично обучение на интервали, не по-дълги от 2 години.
- е) Операторът гарантира, че за всички членове на персонала се съхраняват записи за обучението за опасните товари, както се изисква от техническите инструкции.
- ж) Операторът гарантира, че персоналят му от обслужващи посредници се обучава съгласно изискванията на техническите инструкции.

OPS 1.1225

Доклади за инциденти и произшествия с опасни товари

- а) Операторът докладва на органа и на съответния орган в държавата, където се е случило събитието, за инциденти и произшествия с опасни товари, както предвижда допълнение 1 към OPS 1.1225. Първият доклад се изпраща в рамките на 72 часа след събитието, освен ако изпращането му не бъде осуетено от извънредни обстоятелства, и включва известната до този момент информация. Ако е необходимо, във възможно най-кратък срок следва да се изготви последващ доклад, в който се посочва установената допълнителна информация.
- б) Операторът докладва също така на органа и на съответния орган в държавата, където се е случило събитието, за намирането на недеklarирани или неправилно декларирани опасни товари, открити в товар или в пътнически багаж, както предвижда допълнение 1 към OPS 1.1225. Първият доклад се изпраща в рамките на 72 часа след намирането, освен ако изпращането му не бъде осуетено от извънредни обстоятелства, и включва известната до този момент информация. Ако е необходимо, във възможно най-кратък срок следва да се изготви последващ доклад, в който се посочва установената допълнителна информация.

Допълнение 1 към OPS 1.1225

Доклади за инциденти и произшествия с опасни товари

1. Операторът гарантира, че всякакъв вид инциденти или произшествия с опасни товари се докладват, независимо дали опасните товари са били в товар, пощенска пратка, пътнически багаж или багаж на член от екипажа. Намирането на недеklarирани или неправилно декларирани опасни товари в товар, пощенска пратка или багаж също се докладва.
2. Първият доклад се изпраща в рамките на 72 часа след събитието, освен ако това не бъде осуетено от извънредни обстоятелства. Той може да бъде изпратен по всякакви начини, включително по електронна поща, телефон или факс. Този доклад включва известните до момента данни съгласно посочените в параграф 3 раздели. Ако е необходимо, във възможно най-кратък срок се изготвя последващ доклад, в който се посочва информацията, която не е била известна при изпращането на първия доклад. Ако докладът е бил направен устно, във възможно най-кратък срок се изпраща писмено потвърждение.
3. Първият доклад, както и всеки следващ доклад е възможно най-прецизен и съдържа следните данни, свързани със случая:
 - а) дата на инцидента или произшествието, или намирането на недеklarирани или неправилно декларирани товари;
 - б) местонахождение, номер и дата на полета;
 - в) описание на товарите и референтен номер на въздушната товарителница, пакета, багажния етикет, билета и т.н.;
 - г) точното име на пратката (включително техническо име, ако е целесъобразно) и номер на ООН/идентификационен номер, ако е известен;
 - д) клас или раздел и евентуален допълнителен риск;
 - е) вид на опаковката и специфични обозначения върху опаковката;
 - ж) количество;
 - з) име и адрес на товароизпращача, пътника и т.н.;
 - и) всякаква друга подходяща информация;
 - й) предполагаема причина за инцидента или произшествието;
 - к) предприети действия;
 - л) други предприети действия за докладване; и
 - м) име, звание, адрес и телефонен номер на лицето, съставило доклада.
4. Към доклада следва да бъдат приложени копия от съответните документи и направени снимки.

ПОДЧАСТ Т

СИГУРНОСТ

OPS 1.1235

Изисквания за сигурност

Операторът гарантира, 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 предприемат необходимите мерки за предотвратяване на действията на незаконна намеса, като саботаж или незаконно отвлечане 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 отсъствие — операторът, представя незабавно доклад за действието на определените местни органи на властта и на органа на държавата на оператора.

OPS 1.1250

Контролен лист за процедура за претърсване на самолет

Операторът гарантира, 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 да се подозира, 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 полетния екипаж част

- a) Във всички самолети, при които обособената за полетния екипаж част е отделена с врата, вратата следва да има възможност за заключване и се осигуряват или установяват средства или процедури, приемливи за органа, чрез които кабинният състав уведомява полетния екипаж в случай на подозрителни действия или нарушения на сигурността в кабината.
- b) 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 полетния 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. Конструкцията на тази врата не възпрепятства действията при извънредни ситуации, съгласно приложимите експлоатационни изисквания за летателна годност с обратна сила.

- в) Във всички самолети, оборудвани с врата на обособената за полетния 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 полетния екипаж част от двете пилотски места до степен, която да позволява идентифицирането на лица, изискващи право на достъп до обособената за полетния екипаж част, и за установяване на подозрително поведение или потенциална заплаха.“
-