

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 379/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 7 април 2014 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ⁽¹⁾, а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа:

- (1) Оператори и персонал кој учествува во одредени операции на воздухоплови, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (2) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги донесе потребните правила за спроведување во однос на воспоставувањето на условите за безбедно управување воздухоплови. Овие правила треба да ја земат предвид сложеноста на воздухопловот, организацијата и операциите на воздухопловот, како и ризиците поврзани со различни видови на операции.
- (3) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012⁽²⁾ на Комисијата ги утврдува правилата за спроведување во врска со комерцијалните операции на воздушниот превоз на авиони и хеликоптери. Неопходно е да се обезбедат правила за комерцијалниот воздушен превоз за балони и едрилици заради усогласеност со основните принципи и применливоста на Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008. Покрај тоа, потребно е соодветно да се разгледаат

¹ Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

² Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр.1)

специфичностите на определени комерцијални операции со авиони и хеликоптери, кои почнуваат и завршуваат на истиот аеродромот или оперативно место, во согласност со нивниот обем и степен на ризиците во кои се вклучени.

- (4) Регулативата (ЕУ) 800/2013 на Комисијата⁽³⁾ за измена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 заради вклучување правила за некомерцијални операции согласно комплексноста на воздухопловот. Исто така потребно е да се измени и Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 заради упатување на најновите достигнувања и за да се обезбедат пропорционални мерки за одредени строго дефинирани активности со вклучени некомплексни воздухоплови и организации .
- (5) Правилата за специјализирани операции со воздухоплови, хеликоптери, балони и едрилици, исто така треба да се вклучат, земајќи ги предвид посебните аспекти на таквите операции и вклучениот ризик. Поради пропорционалноста не би било соодветно сите комерцијални оператори да подлежат на сертификарање, особено комерцијално специјализираните оператори. Иако од комерцијална природа, тие оператори ќе бидат предмет на декларација за способност, наместо за сертификација. Сепак, условите за одредени високоризични комерцијално специјализирани оператори кои ја доведуваат во опасност третата страна на тло, треба во интерес на безбедноста да бидат назначени и заради сево ова, за таквите операции треба да се бара одобрение.
- (6) Затоа е потребно Регулативата (ЕЗ) бр. 965/2012⁴ да се измени соодветно во согласност со став 1 од членот 19.
- (7) Со цел да се обезбеди непречена транзиција и високо ниво на безбедност на воздушниот сообраќај во Европската Унија, мерките за спроведување мора да упатуваат на најновите достигнувања, вклучувајќи ги и најдобрите практики и научниот и техничкиот напредок во областа на воздушните операции. Соодветно на тоа, треба да се разгледаат техничките услови и административни процедури договорени под покровителство на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство и Европските здружени воздухопловни власти до 30 јуни 2009 година, како и постојните закони кои се однесуваат на специфичните услови во државата.
- (8) На воздухопловната индустрија и на администрациите во земјите-членки треба да им се даде доволно време за да се приспособат на новата законска рамка.
- (9) Европската агенција за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување и ги претстави во форма на мислење пред Комисијата, во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (10) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

³ Регулатива (ЕУ) бр. 800/2013 на Комисијата од 14 август 2013 година за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 227, 24 август 2013 год., стр. 1)

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) Член 1 се заменува со следново:

Член 1

Предмет и опсег

1. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за воздушни операции со воздухоплови, хеликоптери, балони и едрилици, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга држава, кога слетуваат на аеродроми кои се наоѓаат на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот.
2. Оваа регулатива исто така утврдува детални правила за условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа на операторите на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои се вклучени во операции на комерцијален воздушен превоз, во врска со правата и одговорностите на имателите на сертификат, како и за условите под кои операциите се забрануваат, ограничуваат или се предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.
3. Оваа регулатива, исто така утврдува детални правила за условите и процедурите за давање изјава од страна на, како и надзор на операторите кои вршат комерцијални специјализирани операции и некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон, вклучувајќи ги и некомерцијални специјализирани операции на комплексни воздухоплов на моторен погон.
4. Оваа регулатива, исто така, утврдува детални правила во однос на условите под кои одредени високо ризични комерцијални операции подлежат на овластување во интерес на безбедноста, и за условите за издавање, измена, ограничување, суспендирање или повлекување на овластувањето.
5. Оваа регулатива не се применува за воздушни операции опфатени со член 1(2)(а) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
6. Оваа регулатива не се применува за воздушните операции за ограничени/врзани балони и воздушни бродови како и за летови на ограничени/врзани балони.

(2) Член 2 се заменува со следново:

(а) во првиот параграф се додава следнава точка:

- (7) “С п е ц и ј а л и з и р а н а о п е р а ц и ј а ” е секоја операција која не е дел од комерцијалениот воздушен транспорт, и каде воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, градежништвото, фотографија, мерења, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање.
- (8) “к о м е р ц и ј а л н а с п е ц и ј а л и з и р а н а о п е р а ц и ј а о д в и с о к р и з и к ” е која било комерцијална специјализирана операција со воздухоплов која се врши надвор од областа каде што постои веројатност дека во случај на итност ќе дојде до загрозување на безбедноста на трети страни на тлото или, како што е утврдено од страна на надлежниот орган на местото каде што се извршува, секоја комерцијална специјализирана операција, која поради својата специфичност и локалната средина на која се изведува претставува висок ризик, особено за трети лица на тлото.
- (9) “в о в е д е н л е т ” е кој било лет за надомест или друга вредна награда кој се состои од воздушна обиколка со кратко времетраење а кој го овозможува одобрена организација за обука или организација со цел промоција на спортското воздухопловството или рекреативна авијација, заради привлекување нови кандидати или пак нови членови.
- (10) “н а т п р е в а р у в а ч к и л е т ” е секоја летачка активност во која воздухопловот се користи за трки или натпревари во воздух, и каде воздухопловот се користи за целите на вежбање за воздушни трки или натпревари како и за летање до и од трката или натпреварот.
- (11) “в о з д у х о п л о в н а п р и р е д б а ” е која била летачка активност која намерно се врши како настан или за забава за рекламирање на настанот кој е отворен за јавноста, вклучително и кога воздухопловот се користи за целите на вежбање за аеромитинг и за летање до и од настанот на кој се врши рекламирањето.”;

(б) во вториот став, `VII се заменува со VIII`

(3) Членот 5 се заменува со следново:

(а) следниов став 1а се вметнува:

"1a. Операторите кои вршат САТ операции со класа на перформанси В или со некомплексни хеликоптери, кои започнуваат и завршуваат на ист аеродром / оперативно место мора да ги исполнат релевантните одредби од Анекс III. и IV. ";

(б) ставовите 3,4 и 5 се заменуваат со следново:

"3. Операторите на комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон за некомерцијални цели изјавуваат дека тие се способни и имаат средства за да ја преземат одговорноста поврзана со управување на воздухоплови и дека воздухоплов се управува во согласност со одредбите утврдени во Анекс III. и Анекс VI. Тие оператори при извршувањето на некомерцијални специјализирани операции наместо тоа управуваат со воздухопловот во согласност со одредбите утврдени во Анекс III и VII.

4. Оператори на некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици за некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијалните специјализирани операции, ќе управуваат со воздухопловите во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

5. Организации за обука со главно место на деловна активност во земјачленка и се одобрени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 при спроведување на обука за летање во Унијата, и внатре и надвор од неа управуваат со:

(а) комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон во согласност со одредбите утврдени во Анекс VI.;

(б) некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици, во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

(в) следниве ставови 6 и 7 се додаваат:

"6. Операторите управуваат со авионот само заради комерцијални специјализирани операции како што е наведено во Анекс III. и VIII.

7. Летовите извршени веднаш пред, за време или непосредно по специјализирани операции и директно се однесуваат на тие операции се управуваат во согласност со ставовите 3, 4 и 6, како што е применливо. Освен кај падобранските операции, не смеат повеќе од шест лица кои се

потребни за мисијата, покрај членовите на екипажот, да бидат во воздухопловот "

(4) Член 6 се изменува како што следува:

(а) ставот 1 се брише;

(б) следниов став 4а се додава:

4.а. По исклучок на ставовите 1 и 6 од член 5, следниве операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон можат да се вршат во согласност со Анекс VII.:

(а) летови на приватни лица кои ги споделуваат трошоците, под услов директните трошоци да се делат подеднакво на сите кои се во воздухопловот, , а бројот на лица вклучувајќи го и пилотот кои ги делат директните трошоци е ограничен на шест;

(б) На натпреварувачките летови или на воздухопловните настани, под услов надоместокот или друга вредна награда кои се даваат за такви летови се ограничени само на покривање на директните трошоци и е пропорционален придонес кон годишните трошоци, како и тоа вредноста на наградите да не е поголема од онаа која е наведена од страна на надлежниот орган;

(в) воведните летови, скокање со падобран, влечење на едрилици или акробатски летови извршени од страна на една организација за обука, која има свое седиште во една од земјите-членки и е одобрена во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, или од организација која е оформена со цел промоција на спортското воздухопловството или рекреативна авијација, под услов организацијата да управува со воздухопловот врз основа на сопственост или закуп без екипаж, летот да не создава профит кој се распределува надвор од организацијата, и дека секој пат кога има личности кои се вклучени, а кои не се членови на организацијата, таквиот лет е само споредна дејност на организацијата. "

(5) Членот 8 се изменува како што следува:

(а) ставот 3 се заменува со следново:

‘3. САТ операциите со хеликоптер, САТ операциите со балони и САТ операциите со едрилици се во согласност со националните прописи.’;

(б) се додава следниов став 4:

"4. Некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијални специјализирани операции со комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и специјализирани комерцијални операции со авиони, хеликоптери, балони и едрилици продолжуваат да се вршат во согласност со важечките национални закони за ограничување на времето на летање, сè додека не се донесат и да не почнат да се користат соодветните правила за спроведување. "

(6) Во член 10 ставот 3 се изменува како што следува:

(а) во став (а), "Анекс III." се заменува со "Анекс II. и III. ";

(б) во став (б), зборовите "Анекс V, VI. и VII. "се заменува со" Анексите II, V, VI. и VII. ".

(7) Во член 10 се додаваат следниве станови 4,5,6 и 7:

"4. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1 земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анекс II., III., VII. и VIII за специјализирани операции до 21 април 2017 година.

5. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1 земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анекс II., III и VI. за:

(а) операции на САТ со карактеристики од класа В или некомплексни хеликоптери, кои започнуваат и завршуваат на ист аеродром / оперативно место до 21 април 2017 година; и

(б) операции на САТ со балони и едрилиците до 21 април 2017 година.

6. Кога земјите-членки ги користат отстапувањата од точка (а) став 1 се применуваат следниве правила:

(а) за авиони, Анекс III од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и поврзани национални изземања, во согласност со став 2 член 8 од Регулативата

(ЕЕЗ) број 3922/91;

(б) за хеликоптери, националните услови.

7. Кога земјата-членка го користи отстапувањето од ставовите 3, 4 и 5, таа ја известува Комисијата и Агенцијата. Ова известување ги опишува причините за отстапување и нивното времетраење, како и програмата за спроведување која содржи предвидени активности и со нив поврзани крајни рокови ".

(8) Анексите од I до VII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат како што е утврдено во Анекс I на оваа регулатива.

(9) Кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се додава на Анекс VIII (Дел - SPO) како што е наведено во Анекс II оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на третиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Таа се применува од 1 јули 2014 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 27 јануари 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

(1) Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Насловот се заменува со `Дефиниции на термини користени во Анексите од II до VIII`

(б) Се додава следнава точка:

`(11a) 'Маса на празен балон' е масата утврдена со мерење на тежината на балон со целокупната инсталирана опрема како што е дадено во AFM.`;

(в) Точката 40 се заменува со следново:

`(40) `Договор за закуп на воздухоплов без екипаж` е договор меѓу компании според кој воздухопловот се користи врз основа на Уверени за исполнување на безбедносни услови (АОС) на закупот, или во случај на комерцијални операции, освен оние кои не се CAT, врз основа на одговорноста на закупецот`;

(г) Се додава следнава точка:

`(117a) `Стручно лице за задачата" е лице именувано од страна на операторот или на трето лице, или кое дејствуваат како компанија која ги врши работите на терен, а кои се директно поврзани со одредена специјализирана задача или врши специјализирани задачи во воздухопловот или од него.`;

(д) Точката 120 се заменува со следново:

`(120) „патен товар“ е вкупната маса на патници, багаж, товар и специјалистичка опрема која се носи, освен за балони, вклучувајќи и секаков баласт.`.

(ѓ) Точката 127 се заменува со следново:

`(127) „договор за изнајмување на воздухоплов со екипаж“ е договор

- во случај на операции на САТ меѓу авиопревозници, според кој воздухопловот врши операции на основа на уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) на најмувачот; или
- во случај на комерцијални операции кои не се САТ меѓу авиопревозниците, според кои воздухопловот врши операции на основа на одговорноста на изнајмувачот.

(2) Анекс II кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) во став ARO.GEN.120 (г), став 1, се става записка и се додаваат зборовите "овластувања за извршување на специјализирани операции" по зборот "одобрение";

(б) во став ARO.GEN.200 (в) зборовите: "или овластен" се додаваат по "сертифициран";

(в) во став ARO.GEN.205 (а) се става записка и се додаваат зборовите "овластувања за извршување на специјализирани операции" по зборовите "првичната сертификација";

(г) во став ARO.GEN.205 (б) се става записка и зборот "овластување" се додаваат по "сертификација";

(д) во став ARO.GEN.220 (а):

(i) се додава следниов став:

`(4а) процес на овластување за изведување на комерцијални специјализирани операции од висок ризик и постојан надзор на носителот на овластувањето;";

(ii) точката (7) се заменува со следново:

`(7) надзорот над лицата и организациите, кои вршат дејност на територијата на земјата-членка, но се контролирани, поседуваат сертификат или се овластени од надлежен орган на друга земја или Агенцијата, како што е договорено меѓу овие органи;`;

(iii) во точката (9) се става записка и зборот "овластување" се додаваат

по "сертификат";

(ѓ) Во ARO.GEN.220, точката (б) се заменува со следново:

„(б) Надлежниот орган води список на сите сертификати и овластувања за извршување на специјализирани операции, издадени од него како и изјавите кои ги примил.“

(е) Во ARO.GEN.300(a), точките (1) и (2) се заменуваат со следново:

(1) усогласување со условите, применливи за организации или тип операции, пред издавање на сертификат, одобрение или овластување, како што е применливо;

(2) континуирано усогласување со услови, применливи за организации, кои го овластиле, специјализираните операции кои ги овластил и организациите од кои примил изјави;“.

(ж) ARO.GEN.305, следниве измени се направени:

(i) точката (г) се заменува со следново:

„(г) За организации кои даваат изјава за своите активност до надлежниот орган, програмата за надзор се базира врз основа на специфичната природа на организацијата, на сложеноста на активностите и на податоците од досегашните активности за надзор и проценување на ризиците поврзани со видот на дејноста која ја вршат. Тие вклучуваат ревизии и инспекции, вклучувајќи, каде што е соодветно, инспекции на платформа и ненајавени инспекции.“;

(ii) точката (г1) се додава како што следува:

„(г1) За организации кои се носители на овластување за специјализирани операции, програмата за надзор е воспоставена во согласност со ставот (г) и ги зема предвид минатите и сегашните активности на процесот на овластување како и на периодот на важност на овластувањето.“.

(з) ARO.GEN.350 точката (б), се заменува со следново:

`(б) Наоди од ниво 1 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди значителна несообразност со важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението, уверението за работа, овластувањето за специјализирани операции или со содржината на изјавата што доведува до намалена безбедност или сериозно загрозување на безбедноста на летањето.`.

(с) Во ARO.GEN.350 точката (б) став (2) и (3), редоследно, зборовите `или овластувања за изведување на специјализирани операции` се додаваа по зборовите `сертификат на организацијата`

(и) ARO.GEN.350 точката (в), се заменува со следново:

`(в) Наоди од ниво 2 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди несообразност со важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението, сертификатот, овластувањата за специјализирани операции или со содржината на изјавата што доведува до намалена безбедност или сериозно загрозување на безбедноста на летовите.`.

(ј) Во ARO.GEN.350 точката (г) став (1) запирка и зборовите `овластувања за извршување на специјализирани операции` се додаваа по зборовите `сертификат`

(к) Во ARO.GEN.350 точката (д) запирка и зборовите `овластен од ` се додаваа по зборовите `организација сертифицирана од `.

(л) Во ARO.GEN.355 (а) упатувањето кон Регулативата (ЕУ) бр. 290/2012 се заменува со упатувањето кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(љ) Се додава следнава ARO.GEN.360

`ARO.GEN.360 Наоди и мерки за спроведување — сите оператори

Ако во рамките на надзорот или на кој било друг начин се откријат докази за несообразност со применливите услови од страна на некој оператор предмет на условите наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, надлежниот орган, кој ја утврдил несообразноста, ги презема сите дополнителни мерки за спроведување,

потребни за отстранување на несообразноста.`

(м) Во ARO.OPS.100 следнава точка (в) се додава:

`(в) Надлежниот орган може да одреди посебни оперативни ограничувањата. Таквите ограничувања се документираат во документи за оперативни спецификации`

(н) во ПОДДЕЛ OPS се додава следниов ДЕЛ Ia:

`ОДДЕЛ Ia

Овластување за извршување на комерцијални специјализирани операции со висок ризик

ARO.OPS.150 Овластување за извршување на комерцијални специјализирани операции со висок ризик

(а) По приемот на барањето за издавање на овластување за извршување на комерцијални специјализирани операции од висок ризик, надлежниот орган на операторот ја испитува документацијата за проценка на ризикот на операторот и стандардни оперативни процедури (SOP), кои се поврзани со една или повеќе планирани операции и кои се изработуваат во согласност со релевантните услови од Анекс VIII. (Дел - SPO).

(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките услови со проценка на ризикот и стандардни оперативни процедури (SOP), надлежниот орган издава овластување на операторот, во согласност со Анекс VI. Овластувањето се издава на определено или неопределено времетраење. Условите под кои на оператор е овластен да врши една или повеќе комерцијални специјализирани операции со висок ризик се наведени во овластувањето.

(в) По приемот на барањето за промена на овластувањето, надлежниот орган на оператор е прилагодена со (а) и (б). Таму се утврдени условите под кои операторот може да работи за време на промената, освен ако надлежниот орган е убеден дека овластувањето треба да привремено да се одземе.

(г) По приемот на барањето за обнова на овластувањето, надлежниот орган на операторот се усогласува со (а) и (б). Може да се земе предвид процесот на претходно овластување и надзорните активности.

(д) Без оглед на сите дополнителни мерки за спроведување на законот, кога операторот ги спроведува измените без да ги поднесе проценките за ризик и стандардни оперативни процедури (SOP), надлежниот орган на операторот привремено да го суспендира, ограничува или му го отповикува овластувањето.

(ѓ) По приемот на барањето за издавање на овластување за извршување на прекугранични специјализирани операции со висок ризик,, надлежниот

орган на операторот ја проучува документацијата на операторот за проценката на ризикот и стандардни оперативни процедури (SOP) во координација со надлежните органи на местото каде што се планира да се спроведе операцијата. Кога двете тела се задоволни од проценката на ризикот и стандардни оперативни процедури, надлежниот орган на операторот е должен да го издаде одобрението.

ARO.OPS.155 Договори за изнајмување

(а) Надлежниот орган го одобрува договорот за изнајмување кој вклучува и трет воздухоплов регистриран во трета земја или оператор од трета земја, штом SPO операторот покаже усогласување со ORO.SPO.100.

(б) Одобрението на договор за изнајмување без екипаж се одзема привремено или се повлекува кога уверението за пловидбеност на воздухопловот е привремено одземено или повлечено.

(њ) Во ARO.OPS.200 точка (б) потточка (2), зборовите `и специјализираните операции` се вметнуваат по зборовите `некомерцијални операции`

(о) ARO.OPS.210 се заменува со следново:

`ARO.OPS.210 Определување растојание или локална област

Надлежниот орган може да одреди растојание или локална област за целите на операциите.

(п) Во Поддел OPS се додава следниот ОДДЕЛ III

` ПОДДЕЛ III

Надзор на операции

ARO.OPS.300 Воведни летови

Надлежниот орган може да постави дополнителни услови за спроведување на воведни летови во согласност со Дел-NCO на територијата на таа земја-членка. Такви услови обезбедуваат безбедност на операциите и се пропорционални.

(р) Во Додаток I:

(i) Поднасловот се заменува со `(Листа на одобрение за оператори за воздушен транспорт)`

(ii) Зборовите `Специјализирани комерцијални операции (SPO)` и фуснотата 2 се бришат.

(с) Во Додаток II, зборот кој се повторува `полетување` се брише и фуснотата 10 се заменува со следново:

`(10) Се вметнува применливата категорија на точен приод: LST CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува видливоста по должина на полетно–слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.`.

(т) Во Додаток V, зборовите `специјализирани операции` се додаваат по зборовите `некомерцијални операции`

(ќ) Се додава следниов Додаток V:

Додаток VI

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ СО ВИСОК РИЗИК
Органот кој го издава овластувањето ⁽¹⁾ :
Број на овластување ⁽²⁾ :
Назив на операторот ⁽³⁾ :
Адреса на операторот ⁽⁴⁾ :
Телефон ⁽⁵⁾ :
Факс:
Електронска пошта:
Модел на воздухоплов и Регистарски ознаки ⁽⁶⁾ :
Овластени специјализирани операции ⁽⁷⁾ :
Овластена област или место на оперирање ⁽⁸⁾ :
Посебни ограничувања ⁽⁹⁾ :

¹ Име и податоци за контакт на надлежниот орган

² Се додава соодветниот број

³ Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'DbA' (за Работи под името/Doing business as“) пред комерцијалниот назив

⁴ Адреса на основното место на деловна активност на операторот

⁵ Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

⁶ Додавањето на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST / IACO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST / ICAO е достапна на: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Регистарските ознаки мора да бидат наведени во листата за посебно одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај Листа на посебни одобренија се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.

⁷ Посебен тип на операција, на пр. земјоделство, градежништво, фотографирање, надзор, набљудување и патролирање, рекламирање од воздух.

⁸ Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).

⁹ Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само дење, итн.).

Со ова се потврдува дека е овластен да врши високоризични комерцијални специјализирани операции во согласно со ова овластување, Стандардните оперативни процедури на операторот, Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.	
Датум на издавање ⁽¹⁾ :	Име и потпис ⁽²⁾ : Функција:

EASA FORM 151 Издание 1

(3) Анекс III кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 1702/2003 се заменуваат со упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 ³

(б) Сите упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 290/2012 се заменуваат со упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(в) Текстот од ORO.GEN.005 се заменува со следново:

„Овој анекс ги утврдува условите, што треба да се исполнат од страна на воздушните оператори, кои вршат:

(а) операции во комерцијален воздушен превоз (CAT);

(б) специјализирани комерцијални операции;

(в) некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон;

(г) некомерцијални специјализирани операции со комплексни воздухоплови на моторен погон.“

(г) Во ORO.GEN.105, зборовите „или овластувања за специјализирани операции“ се додаваат по „подлежат на обврски“.

(д) Во ORO.GEN.110, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Операторот е одговорен за операциите на воздухопловот во согласност со Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кога е применливо, со соодветните услови од овој анекс и со своето Уверение

¹ Датум на издавање на овластувањето (дд-мм-гггг).

² Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на овластувањето.

³ Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата од 3 август 2012 година за воспоставување на правила за спроведување на издавање на уверение за пловидбеност и екологија на воздухоплови и сродни производи, делови и уреди, како и за утврдување на дизајнот и производство на организации (СВ L 224, 2012/08/21, стр. 1.) .

за исполнување на безбедносни услови (АОС) или овластување за специјализирани операции (SPO овластување) или изјава.`.

(ѓ) Во ORO.GEN.110(в), записка и зборовите `(SPO овластување)` се додаваат по зборовите `сертификат`.

(е) Во ORO.GEN.110, се додава следнава точка:

"(и) По исклучок од ставот (с), операторот на едрилица или балон или за летови кои што полетува или слетуваат на ист аеродром или оперативно место, под VFR преку ден, со:

- (i) едномоторни авиони со елиса со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема или помала од 5 700 кг, MOPSC од 5 или помалку.; или
- (ii) други некомплексни хеликоптери на моторен погон, со еден мотор, со MOPSC од 5 или помалку,

осигурува дека екипаж на летање добил соодветна обука или инструкциите што ќе му овозможи препознавање на непријавените опасни материи, кои патниците ги носат со нив, или како товар.`.

(ж) Во ORO.GEN.115:

- (i) насловот се заменува со следново `Барање за Уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС)`;
- (ii) во точката (а) зборот `воздух` се додава пред `уверение за работа на операторот`.

(з) Во ORO.GEN.120, се додава следнава точка:

` (г) Кога операторот кој е предмет на овластување на SPO сака да користи алтернативни средства на сообразност, се усогласува со ставот (б) секогаш кога таквите алтернативни средства на сообразност влијаат на стандардни оперативни процедури, кои се дел од овластувањето и со (в) во однос на декларираната дел од својата организација и операција.`.

(с) Насловот во ORO.GEN.125 се заменува со следниов: **`Услови на одобрението и привилегиите на носителот на АОС`.**

(и) Насловот во ORO.GEN.130 се заменува со следниов: **`Промени кои се однесуваат на носители на АОС`**.

(ј) Насловот во ORO.GEN.135 се заменува со следниов: **`Продолжена валидност на АОС`**.

(к) Во ORO.GEN.140(a) записка и зборовите `(SPO овластување)` се додаваат по зборовите `сертификат`.

(л) Во ORO.GEN.145(б), се додаваат зборовите `во случај на САТ`, вметнати помеѓу записки, по зборовите ` Пристапот до воздухопловите, наведен под (а), ја`.

(љ) ORO.GEN.205 се заменува со следново:

` ORO.GEN.205 Договорни активности

(а) Операторот гарантира дека кога договара или купува каков било дел од својата активност, договорната или купена услуга или производ е во согласност со важечките барања.

(б) Кога овластениот орган или носителот на SPO овластување склучува договор за дел од својата активност со организација, која не е поседува сертификат или е овластена согласно овој дел да врши таква активност, организацијата изведувач работи согласно одобрението на операторот. Договорната организација гарантира дека му е обезбеден пристап на надлежниот орган до организацијата изведувач за да утврди континуирано усогласување со важечките барања.`.

(м) ORO.AOC.100(a), зборот `превоз` се додава пред зборот `операции`.

(н) ORO.AOC.100. точките (б) и (в) се заменуваат со следново:

`(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве информации:

- (1) официјално име и трговско име, адреса и електронска адреса на барателот;
- (2) опис на предложената операција, вклучувајќи го типот(-вите) и бројот на воздухопловите, кои ќе бидат користени;
- (3) опис на системот за управување, вклучувајќи ја организациската структура;

- (4) име на одговорниот раководител;
- (5) имињата на назначените лица согласно условите на ORO.AOC.135(a), заедно со нивните квалификации и искуство;
- (6) копија од упатството за работа, барано согласно ORO.MLR.100.
- (7) изјава дека целата документација, испратена до надлежниот орган, е потврдена од страна на барателот и е утврдено дека ги исполнува важечките барања.

(в) Барателите докажуваат пред надлежниот орган дека:

- (1) ги исполниле важечките услови, наведени во Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој анекс и Анекс IV (Дел-CAT) и Анекс V (Дел-SPA) кон оваа регулатива;
- (2) сите воздухоплови кои се користат поседуваат уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулатива 748/2012; и
- (3) нивната организација и управување се соодветни и одговараат точно на големината и опсегот на операцијата.`.

(њ) Во ORO.AOC.125 (a)(1)(ii), зборовите `воздушен превоз` се додаваат по зборот `комерцијален`.

(о) Во ORO.DEC.100, првата реченица се заменува со следнава:

`Операторот на комплексен воздухоплов на моторен погон кој врши некомерцијални операции и некомерцијална специјализирани операции, како и специјализиран комерцијален оператор е должен:`;

(п) Следниов Поддел се додава по ПОДДЕЛ DEC – ИЗЈАВА

`ПОДДЕЛ SPO

КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

ORO.SPO.100 Заеднички услови за комерцијални специјализирани оператори

(а) Комерцијален специјализиран оператор во дополнение на ORO.DEC.100 е во склад и со ставовите ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 и ORO.AOC.150.

(б) Воздухопловот поседува уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со

Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 или под закуп во согласност со став (в);

(в) Комерцијален специјализиран оператор добива претходно одобрение од надлежниот орган и се усогласува со следниве услови во случај на:

- (1) воздухоплов изнајмен со екипаж од оператор од трета страна;
 - (i) стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива бр. 2042/2003 и оваа регулатива;
 - (ii) воздухопловот од оператор од трета страна поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од ICAO;
 - (iii) времетраењето на изнајмување на воздухопловот со екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци; или
- (2) за воздухоплов давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор;
 - (i) е воспоставена оперативна потреба, која не може да биде задоволена преку изнајмување на воздухоплов, регистриран во ЕУ;
 - (ii) времетраењето на изнајмувањето на воздухоплов без екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци; и
 - (iii) е гарантирано усогласување со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;
 - (iv) воздухопловот е опремен во согласност со Анекс VIII (Дел SPO).

ORO.SPO.110 Овластување за специјализирани комерцијални операции со висок ризик

(а) Операторот на комерцијални специјализирани операции поднесува барање и добива овластување издадено од надлежниот орган на операторот пред почетокот на специјализирана комерцијална операција од висок ризик:

- (1) која што се врши над површина која во случај на опасноста постои веројатност да се загрози безбедноста на трети страни во земјата; или
- (2) која, ако е така утврдено од страна на надлежниот орган од местото каде е извршена операција, поради специфичноста и локалната средина во кој се врши, а преставува голем ризик, особено за трети лица на теренот.

(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве информации:

- (1) официјално име и трговско име, адреса и електронска адреса на барателот;
 - (2) опис на системот за управување, вклучувајќи ја организациската структура;
 - (3) опис на предложената операција, вклучувајќи го типот(-вите) и бројот на воздухопловите, кои ќе бидат користени;
 - (4) документација за проценка на ризик и сродни стандардни оперативни процедури кои се бараат според SPO.OP.230.
 - (5) изјава дека целата документација, испратена до надлежниот орган, е потврдена од страна на операторот и е утврдено дека ги исполнува важечките услови.
- (в) Барањето на операторот за овластување или за измена на постоечкото се врши во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

ORO.SPO.115 Промени

- (а) Секоја промена, која влијае на опсегот на овластувањето или спецификациите на овластувањето на операторот бара претходно одобрение од надлежниот орган. Секоја промена која не е покриена со почетната проверка од ризик, бара поднесување на изменета проверка на ризик и SOP до надлежниот орган.
- (б) Барањето за промена на одобрението се поднесува пред остварувањето на таквата промена, за да му се овозможи на надлежниот орган да го утврди континуираното усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување и да го измени овластувањето, ако е потребно. Операторот доставува до надлежниот орган каква било соодветна документација.
- (в) Промената се применува само по добивање на официјално одобрение од надлежниот орган согласно ARO.OPS.150.
- (г) Операторот функционира под условите, пропишани од надлежниот орган за време на таквите промени, кога е применливо.

ORO.SPO.110 Продолжена валидност

- (а) Операторот кој е носител на овластување за специјални операции се придржува кон целите и привилегиите кои се одредени во овластувањето.
- (б) Овластувањето на операторот останува валидно, под услов:
- (1) операторот да продолжи да ги исполнува соодветните услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, имајќи ги предвид одредбите, поврзани со постапувањето со наодите, како што е

наведено во ORO.GEN.150;

(2) на надлежниот орган да му е обезбеден пристап до операторот, како што е наведено во ORO.GEN.140, за да го утврди континуираното усогласување со соодветните услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување; и

(3) овластувањето не е одбиено или повлечено.

(в) По повлекување или одбивање, овластувањето веднаш се враќа на надлежниот орган.`.

(р) ORO.MLR.100 (б) се заменува со следново:

`(б) Содржината на ОМ одговара на условите, утврдени во овој анекс, Анекс IV (Дел-CAT), Анекс V (Дел-SPA), Анекс VI (Дел-NCC), и во Анекс VIII (Дел-SPO), кога е применливо, и не е во спротивност со условите, содржани во спецификациите на операциите во уверение за исполнување на безбедносни услови на операторот (АОС), SPO овластувањето или изјавата и листата на посебни одобрувања, кога е применливо.`.

(с) Во ORO.MLR.100 се додава следнава точка (е1):

`(е1) За иматели на SPO овластувања какви било измени поврзани со овластените стандардни оперативни процедури потребно е да се добие претходно одобрение пред измените да влезат во сила.`.

(т) Во ORO.MLR.100 (ж) зборовите , `и (е1) се додаваат по ` Независно од (е)`.

(ќ) Во ORO.MLR.101, првата реченица се заменува со следново:

` Освен за операции со едномоторни авиони управувани со елиса со MOPSC до 5, или некомплексни хеликоптери со еден мотор со MOPSC до 5, полетувањето и слетувањето на ист аеродром или оперативно место според VFR во текот на денот, и за операции со едрилици и балони, основната структура на ОМ е како што следува:

(у) Во ORO.MLR.115(a) се заменува со следново:

`(а) Евиденцијата на активностите се чува најмалку пет години:

(1) за операторите на CAT евиденцијата на активностите, наведени во ORO.GEN.200;

(2) за пријавените операции, копии од изјавите на оператори, детали од добиените овластувања и оперативниот прирачник;

- (3) за имателите на SPO, во дополнение на точка (а) точка 2, записи поврзани со проценката на ризикот кој се врши во согласност со став SPO.OP.230 и сродните стандардни оперативни процедури. ";

(ф) Во ORO.MLR.115 (б) (4), записка и зборовите `зависно од потребата` се додаваат по `опасни материи`.

(аа) Во ORO.SEC.100.A насловот се заменува со следново:

` ORO.SEC.100.A Безбедност на пилотската кабина – авиони`

(аб) Во ORO.SEC.100.H насловот се заменува со следново:

` ORO.SEC.100.H Безбедност на пилотската кабина –хеликоптери`

(ав) ORO.FC.005 се заменува со следново:

`ORO.FC.005 Опсег`

Овој подел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот во врска со обуката, искуството и квалификациите на екипажот на летање и опфаќа:

(а) Дел 1 ги назначува заедничките услови за некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон и секоја комерцијална операција;

(б) Дел 2 ги назначува дополнителните услови применливи врз операциите на комерцијалниот воздушен сообраќај, со исклучок на:

(1) операции на комерцијален воздушен сообраќај на едрилици или балони; или

(2) операции на комерцијален воздушен сообраќај на патници спроведени според VFR во текот на денот при полетување и слетување на ист аеродром или оперативно место во рамки на локалната област, наведена од страна на надлежниот орган, со:

- едномоторен авион со елиса со максимална дозволена маса на полетување од 5 700 кг или помалку, со MOPSC 5, или

- едномоторни некомплексни хеликоптери на моторен погон со MOPSC 5.

(в) Дел 3 ги наведува дополнителни услови за специјализирани комерцијални операции и оние наведени во точка (б) став 1 и 2.`.

(аг) Во ORO.FC.105:

- (i) во точката (в), во првата реченица се додаваат зборовите `Во случај на комерцијални операции на авиони и хеликоптери ` по што следи запирка;
- (ii) точката (г) се заменува со следново:

`(г) Точката (в) не се применува во случај за:

- (1) авиони со перформанси класа В кои се користат за операции на комерцијален воздушен превоз под VFR преку ден; и
- (2) операции на комерцијален воздушен превоз на патници, кои се спроведуваат под VFR преку ден, при полетување или слетување на ист аеродром или оперативно место или во рамките на локалната област наведено од страна на надлежниот орган, со некомплексен хеликоптер со еден мотор, со најголем број патнички седишта до 5";

(ад) Во ORO.FC.145(в) се заменува со следново:

`(в) Во случај на CAT операции, програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови и користењето на FSTD, се одобруваат од страна на надлежниот орган.

(аf) Во ORO.FC.H.250 се додава следниов ДЕЛ:

`ДЕЛ 3

Дополнителни услови за специјализирани комерцијални операции и CAT операции наведени во ORO.FC.005(б) (1) и (2)

ORO.FC.330 Обука за обнова на знаењето и проверка – проверка на стручноста на операторот

(а) Секој член на екипажот на летање минува проверка на стручност на операторот за да ја докаже својата способност за вршење нормални, вонредни и процедури за итни случаи, што ги опфаќа сите релевантни аспекти поврзани со специјализирани задачи опишани во прирачникот за операции.

(б) Мора да се посвети соодветно внимание при извршување операции според IFR или во текот на ноќта.

(в) Рокот на важење на проверката на стручност на оператор е 12 календарски

месеци. Периодот на важност се смета од крајот на месецот во кој е извршена проверката. Кога се спроведува проверка на стручноста на операторот во последните три месеци од периодот на валидност, новиот периодот на валидност почнува да тече од првичниот датум на истекот на валидноста.`;

(ае) Во ORO.CC.100(a) втората реченица, зборовите `Освен за балони` се додаваат на почетокот, а по нив следи запирка.

(аж) Додаток I се заменува со следново:

ИЗЈАВА во согласност со Регулативата (ЕУ) Бр. 965/2012 на Комисијата за воздушните операции
Оператор Име: Местото каде што на операторот која се наоѓа главното место на деловна активност или каде престојува и место од каде што операциите се насочуваат: Име и контакт информации на одговорниот раководител:
Организација за управување на континуирана пловидбеност во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2042/2003 Име и адреса на организацијата и упатување ма одобрението (според формуларот на EASA 14)
Операции на воздухопловот
Датум на почеток на операцијата/ датум од кој се применува измената
Врсти на операции ☐ Дел – NCC: (наведете дали е патнички и/или товарен) ☐ Дел – SPO: (наведете вид на активност)
Вид на воздухоплов, регистрација и главна база
Детали за одобрување (на изјавата прикачете листа на специфични одобренија, ако е потребно)
Детали за поседување на овластување за специјализирани операции (прикачете ги овластувањата, ако е потребно)
Листа на други методи за усогласување со препораки за АМС кои тие ги заменуваат (прикачено на изјавата)
Изјави
☐ Документацијата на системот за управување вклучувајќи го оперативниот прирачник ги одразува применливите услови утврдени во Дел – ORO, Дел- NCC, Дел- SPO и Дел - SPA. Сите летови се спроведуваат во согласност со постапките и упатствата наведени во упатството.
☐ Сите воздухоплови со кои се оперира а кои поседуваат важечко уверение за пловидбеност и се во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата.
☐ Сите членови на кабинскиот персона и на екипаж на летање, според

потребата, се обучени во согласност со релевантните услови.

☐ (ако е применливо)

Оператор имплементирал и покажал согласност со официјално признаен стандард на индустријата.

Повикување на Стандардот:

Орган за сертификација:

Датум на ревизија на сообразност:

☐ Надлежниот орган ќе биде известен за сите промени во операциите, кои влијаат врз информациите во оваа изјава.

☐ Операторот потврдува дека податоците наведени во оваа изјава се точни

Дата, име и потпис на одговорниот раководител "

(4) Анекс IV кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите упатувања кон Регулацијата (ЕЗ) бр. 1702/2003 се заменуваат со упатување кон Регулацијата (ЕУ) бр. 748/2012;

(б) Се додава следниов став CAT.GEN.105:

` CAT.GEN.105 Моторна едрилица, едрилица со помошен мотор и мешани балони

(а) Едрилиците со помошен мотор, освен моторните едрилици, се управуваат и се опремени во согласност со условите за едрилици.

(б) Моторните едрилици (TMGs) се наменети за летови во согласност со следниве услови за:

(1) едрилици на моторен погон; и

(2) едрилици кои се наменети за летови без употреба на мотор.

(б) Моторните едрилици (TMGs) се опремени во согласност со условите кои се применуваат на авиони, освен доколку е поинаку наведено во CAT.IDE.A.

(в) Мешаните балони се управуваат во согласност со условите за балони со погон на топол воздух.

(в) CAT.GEN.MPA.180(a)(5) и (6) се заменуваат со следново:

(5) заверена копија на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), вклучувајќи превод на англиски јазик во случај кога АОС е издадено на друг јазик;

(6) спецификациите на активности, поврзани со типот на воздухоплов, издадени со АОС, вклучувајќи превод на англиски јазик кога спецификациите за операциите се издадени на друг јазик;`.

(г) Во ПОДДЕЛ А – ОПШТИ БАРАЊА, се додава следниов ОДДЕЛ:

`ОДДЕЛ 2

Воздухоплови кои не се на моторен погон

CAT.GEN.NMPA.100 Одговорности на командантот

(a) Командантот:

(1) е одговорен за безбедноста на сите членови на екипажот и патниците, кои се наоѓаат на воздухопловот, од моментот на своето качување на воздухопловот до моментот на напуштање на воздухопловот по завршувањето на летот;

(2) е одговорен за операциите и безбедноста на воздухопловот:

(i) за балони, од моментот на полнење и празнење на обвивката на балонот, освен ако командант за време на фазата на полнење на обвивката ја пренесе одговорноста на друго стручно лице, се додека тој не пристигне како што е наведено во оперативниот прирачник (ОМ);

(ii) за едрилици, од моментот на започнување на постапката додека едрилицата не застане на крајот на летот;

(3) е овластен да дава секакви наредби и да ги презема сите неопходни мерки со цел да се обезбеди безбедноста на воздухопловот и на лицата и/или предметите во согласност со точка 7.в од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) има овластување не му дозволи влез или излез од/во воздухопловот на секое лице или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот;

(5) не дозволува превоз на лице, кое е под влијание на алкохол или наркотични средства до степен до кој може да претставува закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот;

(6) гарантира дека сите патници се информирани за безбедноста;

(7) гарантира дека сите оперативни процедури и листите за проверка се во согласност со упатството за работа;

(8) гарантира дека прегледот пред летањето е спроведен во согласност со условите од Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;

(9) проверува дека пристапот до опремата за итни случаи и спасување е лесен и овозможува непосредно користење;

(10) ги исполнува соодветните услови на шемите на операторот за известување за настани;

(11) ги почитува сите ограничувања на работното време на екипажот на летање (FTL) и барања за одмор, применливи за неговата активност;

(12) кога презема обврски за повеќе од еден оператор:

(i) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови за FTL; и

(ii) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за

утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(б) Командантот не ги извршува обврските во воздухоплов:

- (1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол, или кога е неспособен да ги извршува поради повреда, замор, лекување, болест или други слични причини;
- (2) додека не истече разумен временски период по останување под вода во голема длабочина, или по давање на крв;
- (3) ако не се исполнети применливите медицински услови;
- (4) ако тој/таа има какви било сомнежи во врска со можноста да ги исполни неговите дадени должности; или
- (5) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7.ѓ од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот.

(в) Командантот е должен во итна ситуација, која бара итно решение и акција да ги спроведува сите активности, кои ги смета за потребни според околностите, во согласност со точка 7.г од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(г) Командантот на балонот:

- (1) е одговорен за давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на обвивката на балонот;
- (2) гарантира дека ниту едно лице внатре или во близината на балонот не пуши; и
- (3) лицата кои му помагаат за полнење и празнење на обвивка на балонот носат соодветна заштитна облека.

CAT.GEN.NMPA.105 Дополнителен екипаж на летање во балон

(а) Кога балонот носи повеќе од 19 патници, треба да биде присутен најмалку еден дополнителен член на екипажот кој има соодветно искуство и обука, со цел да им помогне на патниците во случај на итност.

(б) Дополнителниот член на екипаж нема да извршува должности во балонот доколку:

- (1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол;
- (2) кога е неспособен да ги извршува задачите поради повреда, замор, лекување, болест или други слични причини;
- (3) додека не истече разумен временски период по останување под вода

во голема длабочина, или по давање на крв;

CAT.GEN.NMPA.110 Овластување на командантот

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека сите лица на воздухопловот ги почитуваат сите законски наредби, дадени од командантот, со цел обезбедување на безбедноста на воздухопловот и на луѓето или товарот, превезувани со него.

CAT.GEN.NMPA.115 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот можат да комуницираат едни со други на заеднички јазик.

CAT.GEN.NMPA.120 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува употреба и ги презема сите неопходни мерки, за да гарантира дека никој на воздухопловот не користи електронски уред, кој би може да има негативен ефект врз работата на системите и опремата на воздухопловот.

CAT.GEN.NMPA.125 Информации за опремата за итни случаи и спасување на воздухопловот

Операторот гарантира дека во секое време се достапни списоци со информации за опремата за итни случаи и спасување на секој негов воздухоплов со цел веднаш да им се обезбедат координација на центрите за спасувањето (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Алкохол и дрога

Операторот ги презема сите неопходни мерки да не дозволи качување или престој во воздухопловот на лица, кои се наоѓаат под влијание на алкохол или дрога до степен, до кој би можел да претставуваат закана за безбедноста на воздухопловот или лицата во воздухопловот.

CAT.GEN.NMPA.135 Закана за безбедноста

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека ниту едно лице не постапува невнимателно или небрежно за да:

- (а) ја загрози безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот; или
- (б) да предизвика или дозволи да биде загрозена безбедноста на лице или на имот.

CAT.GEN.NMPA.140 Документи, упатства и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на долунаведените документи, упатства и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

- (1) прирачник на летање на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);
- (2) оригиналот на уверението за регистрација;
- (3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);
- (4) сертификатот за бучава, зависно од потребата;
- (5) копија на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС);
- (6) спецификациите на активности, поврзани со типот на воздухоплов, издадени со АОС, ако е применливо;
- (7) дозволата за користење на радио во воздухопловот, ако е применливо;
- (8) полиси за осигурување за одговорност за штета настаната од трети лица;
- (9) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;
- (10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003, ако е применливо;
- (11) MEL или CDL, ако е применливо;
- (12) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;
- (13) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;
- (14) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов;
- (15) информации за услугите за потрага и спасување во областа на планираниот лет;
- (16) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документацијата од услугите за воздухопловно информирање (AIS);
- (17) соодветни метеоролошки информации;
- (18) декларации за патниците, ако е применливо;
- (19) за едрилици документација за масата и балансот, а за балони документација за масата;
- (20) оперативен план на летот, ако е применливо; и
- (21) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од земјите, засегнати со летот.

(б) По исклучок од ставот (а), документи, прирачниците и податоци наведени таму можат да се носат во помошното возило и да се задржат на аеродромот или на оперативното место за летовите:

- (1) кои полетуваат и слетуваат на ист аеродром / оперативно место; или
- (2) кои остануваат во склоп на локалната област како што е наведено во

оперативниот прирачник.

CAT.GEN.NMPA.145 Обезбедување на документи и записи

Командантот ги обезбедува потребните документи, кои се наоѓаат во воздухопловот, во одреден рок, на барање на лице, овластено од органот.

CAT.GEN.NMPA.150 Транспорт на опасни материи

(а) не се дозволува транспорт на опасни материи освен кога:

(1) тие не се предмет на Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат (ICAO Doc 9284-AN/905), во согласност со Дел 1 од тие инструкции; или

(2) тие се транспортираат од патници или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од техничките инструкции.

(б) Операторот утврдува процедури за да се гарантира дека се преземени сите неопходни мерки за да се спречи намерно транспортирање на опасни материи во воздухопловот.

(в) Операторот веднаш ги пријавува на надлежниот орган и на соодветниот орган од земјата на чија територија се случил настанот

(д) Во CAT.OP.NMPA.151, се додава следнава точка (a1):

`(a1) По исклучок од став CAT.OP.NMPA.150 (а) до (г), за операциите за полетување и слетување на ист аеродром или оперативни површина со ELA2 воздухоплови според правилата за визуелно летање дење операторот предвидува најмалку конечна резерва гориво во ОМ. Овие финални резерви на гориво не се помалку од износот потребен за период од 45 минути на летот ";

(ѓ) Во ПОДДЕЛ Б – ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ, се додава следниов ОДДЕЛ:

ОДДЕЛ 2

Воздухоплови кои не се на моторен погон

CAT.OP.NMPA.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за типовите на воздухоплови и операциите.

CAT.OP.NMPA.105 Процедури за намалување на бучавата – балони и едрилици на моторен погон

Командантот ги зема предвид влијанието на бучавата на воздухопловот притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на

намалување на бучавата.

CAT.OP.NMPA.110 Снабдување и планирање на гориво и баласт – балони

(а) Операторот осигурува дека горивото или баластот кој се пренесува е доволен за планираниот лет и со дополнителна резерва за уште 30 минути лет.

(б) Резервите на гориво или баласт се пресметуваат врз основа на најмалку еден од следниве оперативни услови според кои се изведува самиот лет, и тоа:

- (1) податоци за производителот на балонот;
- (2) предвидена маса;
- (3) очекувани временски услови; или
- (4) постапка и ограничување на давателите на услуги во воздушната навигација.

(в) Пресметките се документираат во оперативниот план за летање.

CAT.OP.NMPA.115 Превоз на посебни категории на патници (SCP)

(а) Лицата, кои бараат посебни услови, помош и/или помошни средства, кога користат воздушен превоз, се сметаат за SCP и се превезуваат под услови, кои ја гарантираат безбедноста на воздухопловот и на лицата во воздухопловот во согласност со процедурите утврдени од страна на операторот.

CAT.OP.NMPA.120 Инструкции на патници

Операторот гарантира дека патниците ќе добијат безбедносни инструкции пред, или доколку е можно, за време на летот.

CAT.OP.NMPA.125 Подготовки за лет

Пред почетокот на летот, командантот:

(а) со сите достапни разумни средства проверува дека уредите на земја, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои му се достапни за дадениот лет и кои се директно неопходни за безбедно оперирање на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во рамките на летот кој се изведува; и

(б) е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови во IFR вклучува:

- (1) студија за тековните временски извештаи и временски прогнози кои се на располагање; и

(2) планирање на алтернативна постапка на припрема поради предвидената можност да се лета поради временските услови и летот да не може да се заврши како што е планирано.

CAT.OP.NMPA.130 Поднесување на ATS планот на лет

(а) Ако ATS планот на лет не е поднесен бидејќи не се бара според правилата за летање, се депонираат потребните информации, кои им овозможуваат на службите за тревожење да преземат соодветни мерки, ако е потребно.

(б) Кога летовите се извршуваат од место, каде што е невозможно поднесувањето на ATS планот на лет, овој план се поднесува што е можно побрзо по полетувањето од страна на командантот или операторот.

CAT.OP.NMPA.135 Безбедност на просториите на патниците и пилотот - балони

Командантот гарантира дека пред полетувањето и слетувањето, и кога тој смета дека е неопходно во интерес на безбедноста:

(а) секоја опрема и багаж се соодветно обезбедени; и

(б) можна е итна евакуација.

CAT.OP.NMPA.140 Пушење во воздухопловот

Командантот не дозволува пушење во едрилицата или балонот.

CAT.OP.NMPA.145 Временски услови

Командантот започнува полетување или продолжува со VFR само доколку последните информации за временските услови наведуваат дека временските услови по должина на маршрутата и на одредената дестинација за одредено време на користење ќе бидат на или над применливиот оперативниот минимум за VFR летови.

CAT.OP.NMPA.150 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

Командантот започнува полетување, само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на авионот, со исклучок на дозволените во согласност со AFM.

CAT.OP.NMPA.155 Услови за полетување

Пред полетувањето, командантот се уверува дека во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место нема да го попречуваат спроведувањето на безбедно полетување и заминување.

CAT.OP.NMPA.160 Симулирање на вонредни ситуации за време на лет

Командантот гарантира дека при превоз на патници не симулира вонредни или итни ситуации, кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации.

CAT.OP.NMPA.165 Управување со гориво и баласт за време на лет - балони

Командантот редовно проверува дека износот на употребливо горивото и баласт што останува во лет не е помало од износот на гориво и баласт потребен да го заврши планираниот лет и да има резерви за слетување.

CAT.OP.NMPA.170 Користење на дополнителен кислород

Командантот гарантира дека членовите на екипажот на летање, кои имаат обврски од суштинска важност, за безбедно користење на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 стапки.

CAT.OP.NMPA.175 Услови за извршување на приод и услови за слетување

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора да биде сигурен, во согласност со расположливите информации, дека временските услови на планираниот аеродромот или оперативно место и условите на површината која се планира да се користи нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод и слетување.

CAT.OP.NMPA.180 Оперативни ограничувања – балон со погон на топол воздух

(а) Балон со погон на топол воздух нема да слетува во текот на ноќта, освен во вонредни ситуации.

(б) Балон со погон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.

CAT.OP.NMPA.185 Оперативни ограничувања – едрилици

Едрилица оперира само преку ден.`

(е) Во CAT.POL.A.240 (b) (4), `ORO.OPS` се заменува со `ORO.FC`.

(ж) Во CAT.POL.A.310 се додава следнава точка (д):

(д) Условите од (а) (3), (а)(4),(а)(5),(б)(2) и (в)(2) нема да се применуваат за VFR операции преку ден`.

(з) Во CAT.POL.A.405(б) повикувањето на `CAT.POL.A.405 (б) или (в)` се заменува со `CAT.POL.A.400 (б) или (в)`

(с) Во ПОДДЕЛОТ В - ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА се додаваат следниве ОДДЕЛИ 4 и 5:

`ОДДЕЛ 4

Едрилици

CAT.POL.S 100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на сите фази од користењето на едрилицата, распределбата на товарот, масата и балансот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник (ОМ), ако тоа е поограничувачко.

(б) Етикетите, листите, ознаки на инструментите или нивни комбинација, кои ги содржат оперативните ограничувања пропишани во AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

CAT.POL.S 105 Мерење

(а) Операторот гарантира дека масата и CG на едрилицата се утврдени преку вистинско мерење, пред почетокот на неговото користење. Кумулативните ефекти од извршените модификации и поправки на масата и балансот се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се ставаат на располагање на капетанот. Едрилицата се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансот не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на едрилицата во согласност со Регулатива (ЕК) бр. 2042/2003 како е применливо.

CAT.POL.S 110 Перформанси

Командантот управува со едрилицата само ако перформансите на воздухопловот овозможуваат исполнување на условите во поглед на правилата во лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат.

ОДДЕЛ 5

Балони

CAT.POL.B.100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на сите фази од користењето на балонот, распределбата на товарот и масата одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник (ОМ), ако тоа е поограничувачко.

(б) Етикетите, листите, ознаки на инструментите или нивни комбинација, кои ги содржат оперативните ограничувања пропишани во AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

CAT.POL.B.105 Мерење

(а) Операторот гарантира дека масата на балонот е утврдена преку вистинско мерење, пред почетокот на неговото користење. Кумулативните ефекти од извршените модификации и поправки на масата се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се ставаат на располагање на капетанот. Балонот се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансот не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на едрилицата во согласност со Регулатива (ЕК) бр. 2042/2003 како е применливо.

CAT.POL.B.110 Системот за утврдување на маса

(а) Операторот на балонот воспоставува систем кој го определува начинот на кој следниве ставки, се определи за секој лет, со цел да му овозможи на командантот да биде сигурен дека ограничувањата од AFM се во согласност со:

- (1) маса на празен балон;
- (2) маса на товарот кој се пренесува;
- (3) маса на товареното гориво или баласт;
- (4) маса при полетување;
- (5) товарањето на балонот кое се врши под надзор на капетанот или квалификуваниот персонал;
- (6) подготовка на документација и диспозиција.

(б) Командантот мора да биде во можност да одговори на пресметката на тежината врз основа на електронски пресметки.

(в) Документацијата на масата се подготвува пред секој лет и се документира во секој оперативен план на лет.

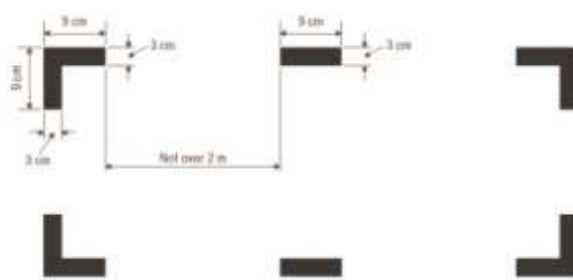
CAT.POL.B.115 Перформанси

Командантот управува со балонот само ако перформансите на воздухопловот овозможуваат исполнување на условите во поглед на правилата во лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат

(и) Во CAT.IDE.A.100(в), CAT.IDE.A.100(г) и во CAT.IDE.H.100(в), зборот `мора` се заменува со `ке`.

(ј) Во CAT.IDE.A.260, Слика 1 се заменува со следнава слика:

Слика 1



(м) Во ОДДЕЛ Г – ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА се додава следниов ОДДЕЛИ 3 и 4:

ОДДЕЛ 3

Едрилицы

CAT.IDE.S.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност, доколку:

- (1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од CAT.IDE.S.140;
- (3) се користи за исполнување на условите од CAT.IDE.S.145; или
- (4) се вградени во едрилицата.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Рачни преносни светилки;
- (2) Точни хронометри; и
- (3) Сигнална опрема и опрема за преживување;

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и

останата опрема која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесува при летот, треба да го исполнуваат следново:

- (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и
 - (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на едрилицата дури и во случај на откажувања или дефекти.
- (г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.
- (д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

CAT.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако едрилицата се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот.

CAT.IDE.S.110 Операции на едрилицата според VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти

(а) Едрилици кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Во случај на едрилица управувана на моторен погон, магнетниот курс;
 - (2) Времето во часови, минути и секунди;
 - (3) Висината по притисок; и
 - (4) Индицирана брзина.
- (б) Едрилиците кои оперираат во услови кога не можат да ја задржат посакуваната траекторија на лет на еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на (а) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара при:
- (1) Вертикалната брзина;
 - (2) Положба или свиокот и накосувањето; и
 - (3) Магнетниот курс.

CAT.IDE.S.115 Летови во облаци - инструменти за лет и навигациски инструменти

Едрилиците кои извршуваат летови во облаци се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;

- (3) Висина по притисок; и
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Вертикалната брзина; и
- (6) Положба или свиокот и накосувањето.

CAT.IDE.S.120 Седишта и сигурносни системи за врзување

(а) Едрилиците се опремени со:

- (1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот
- (2) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште во согласност со AFM
- (б) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото се ослободува од една точка

CAT.IDE.S.125 Дополнителен кислород

Едрилици кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

- (а) сите членови на екипажот во кој било период подолго од 30 минути, кога висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и
- (б) за сите членови на екипажот и патниците за било кој период каде висина по притисок е над 13.000 стапки.

CAT.IDE.S.130 Летови над вода

Командантот на едрилица управувана над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во едрилицата во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

- (а) елечи за спасување или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во воздухопловот, кои се носат или се сместени на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето на лицето за кого е наменето;
- (б) Предавателот за итно лоцирање (ELT) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.
- (в) сигнална опрема за сигнализирање на опасност, кога управува со лет:
 - (1) над вода на оддалеченост од копното која е надвор од оддалеченоста за едрење; или
 - (2) каде полетната и патеката за приод ја надминува водената површина така што во случај на несреќа едрилицата може принудно да слета на вода.

CAT.IDE.S.135 Опрема за преживување

Едрилиците управувани при летови над области, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

CAT.IDE.S.140 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема со помош на која е во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Навигациска опрема

Едрилиците се опремени со целата потребна навигациска опрема за да продолжат со летот во согласност со:

- (1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и
- (2) применливите услови за воздушниот простор.

CAT.IDE.S.150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, едрилиците се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни карактеристики.

ОДДЕЛ 3

Балони

CAT.IDE.B.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од CAT.IDE.B.155; или
- (3) се вградени во балонот.

(б) доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) рачни преносни светилки;
- (2) прецизен хронометар;
- (3) прва помош;
- (4) сигнална опрема и опрема за преживување;

- (5) алтернативен извор на палење;
 - (6) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка;
 - (7) јаже за фрлање; и
 - (8) нож.
- (в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара со други анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:
- (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од екипаж на летање за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и
 - (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.
- (г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.
- (д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

CAT.IDE.V.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на балонот, потребни за планираниот лет, освен ако балонот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот

.

CAT.IDE.V.110 Оперативни светла

Балоните кои се користат во текот на нокта, се опремени со:

- (а) светла за избегнување за избегнување на судири;
- (б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опремата, потребно за безбедно функционирање на балонот; и
- (в) рачна преносна светилка.

CAT.IDE.V.115 Операции по VFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Балоните, кои се користат според VFR се опремени со следново:

- (а) опрема за прикажување на насоката на струење;
- (б) средства за мерење и прикажување на:
 - (1) Времето во часови, минути и секунди;
 - (2) Вертикалната брзина доколку се бара од AFM; и
 - (3) висината на притисокот доколку се бара во согласност со AFM, условите за воздушен простор или доколку е потребно да се контролира во однос на

користењето на кислород; и

(4) освен за балони кои се движат на гас, притисок за секој довод на гас.

CAT.IDE.V.120 Сигурносни системи за врзување

Балоните кои поседуваат одделна кабина за командантот се опремени со сигурносни системи за врзување на командантот.

CAT.IDE.V.125 Комплет за прва помош

(а) Балоните се опремени со комплет за прва помош.

(б) Дополнителна комплет за прва помош се носи во помошното возило.

(в) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

CAT.IDE.V.130 Дополнителен кислород

Балоните кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) сите членови на екипажот во кој било период подолго од 30 минути, кога барометарската висина во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците во кој било период каде барометарската висина е над 13.000 стапки.

CAT.IDE.V.135 Преносливи противпожарни апарати

Балоните со погон на топол воздух се опремени со најмалку еден пренослив противпожарен апарат како што се бара според кодот на пловидбеност кој се применува.

CAT.IDE.V.140 Летови над вода

Командантот на балон управуван над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во балонот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елечи за спасување за секое лице во воздухопловот или индивидуален појас за спасување за секое лице во воздухопловот кое е помало од 24 месеци, кои се носат или сместени се на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето на лицето за кого се наменети;

(б) предавателот за итно лоцирање (ELT) или уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz; и

(в) сигнална опрема за сигнализирање на опасност.

CAT.IDE.B.145 Опрема за преживување

Балоните управувани при летови над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

CAT.IDE.B.150 Разна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на погон на топол воздух и балоните кои се на комбиниран погон се опремени со:

- (1) алтернативен извор на палење;
- (2) направа за мерење и прокажување на количината на гориво;
- (3) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка; и
- (4) јаже за фрлање до должина над 25 метри.

(в) Балоните на погон на гас се опремени со

- (1) нож; и
- (2) јаже за фрлање кое е најмалку 20 метри долго, и е направено од природен материјал или материјал кој пропушта електрицитет.

CAT.IDE.B.155 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радиокомуникациска опрема со помош на која тој мора да биде во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

CAT.IDE.B 150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, балоните се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни квалификации.

(5) Анекс V кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите повикувања кон Регулативата (ЕЗ) бр. 1702/2003 се заменува со упатувањето кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) Во SPA.GEN.100(a)(1), зборовите `воздушен транспорт` се бришат.

(в) SPA.DG.100 се заменува со следново:

`SPA.DG.100 Транспорт на опасни материи

Со исклучок на предвиденото во Анекс IV (Дел-CAT), Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO), операторот може да транспортира опасни материи по воздушен пат, само ако добил одобрение од надлежниот орган за таа активност.`.

(6) Во Анекс VI кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, точката (б) од NCC.POL.125 се заменува со следново:

`(б) Освен за авиони кои се опремени со турбоелисен погон и максималната дозволена маса за полетување 5700 кг во случај на отказ на моторот за време на полетувањето на воздухопловот, водачот на воздухопловот гарантира дека авионот може:

(1) да запре полетувањето и да запре во рамките на расположливата далечина за забрзување и запирање или на полетно слетната патека која е на располагање; или

(2) да го продолжи полетувањето и да ги надмине сите пречки во воздушниот пат при соодветна оддалеченост додека авионот не е во позиција да ги задоволат условите од NCC.POL.130.`.

(7) Анекс VII кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите упатувања кон Регулативата (ЕЗ) бр. 1702/2003 се заменуваат со упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) NCO.GEN.102 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

` Моторна едрилица, едрилица со моторен погон и мешани балони`;

(ii) се додава следнава точка (г):

`(г) Со мешаните балони се оперира во согласност со условите за балони со погон на топол воздух.`.

(в) Се додава следнава точка NCO.GEN.103:

`NCO.GEN.103 Воведни летови:

Воведните летови наведени во член 6 точка 5 став (в) од оваа Регулатива, кога се спроведува во согласност со овој Анекс:

- (а) почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативно место, освен за балони и едрилици;
- (б) оперираат по правилата на VFR преку дење;
- (в) под надзор на лице кое е назначено за одговорно за нивната безбедност; и
- (г) во согласност со сите други услови утврдени од страна на надлежниот орган.`.

(г) NCO.GEN.106 се изменува со следново:

`NCO.GEN.106 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот – балони

Водачот на балонот, во дополние на NCO.GEN.105:

- (а) ќе биде одговорен за давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на обвивката на балонот;
- (б) гарантира дека ниту едно лице нема да пуши во или во близината на балонот; и
- (в) гарантира дека лицата кои му помагаат за полнење и празнење на обвивка на балонот носат соодветна заштитна облека.

(д) NCO.GEN.135(а)(10), зборот `област` се додава по зборовите `за маршрутата`.

(ѓ) NCO.OP.110(в) во првата реченица, зборот `само` се додава по `се`.

(е) Насловот во NCO.OP.113 се заменува со следново: **` NCO.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење на хеликоптери над копно`.**

(ж) Во NCO.OP.127 (а) и (б), зборот `гас` се брише.

(з) NCO.OP.215 се заменува со следново:

`NCO.OP.215 Оперативни ограничувања – балон со погон на топол воздух

- (а) Балон со погон на топол воздух нема да слетува во текот на ноќта, освен во вонредни ситуации.

(б) Балон со погон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.`.

(s) NCO.POL.105(б) се заменува со следново:

`(б) Мерењето на тежината се извршуваат:

- (1) за авиони и хеликоптери од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување; и
- (2) за едрилици и балони, од страна на производителот на воздухоплови во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 20142/2003 на Комисијата, зависно од примената.`.

(и) NCO.IDE.B.110 се заменува со следново:

` NCO.IDE.B.110 Оперативни светла

Балоните кои се користат во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) светла за избегнување на судир;
- (б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опремата, потребно за безбедно функционирање на балонот; и
- (в) самостојна преносна светилка.`.

(j) NCO.IDE.B.125 се заменува со следново:

`NCO.IDE.B.125 Рачни противпожарни апарати

Балоните со погон на топол воздух се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат како што се бара од страна на според условите за издавање на сертификат.

(к) NCO.IDE.B.140 се заменува со следново:

NCO.IDE.B.140 Разна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на погон на топол воздух и балоните кои се на комбиниран погон се опремени со:

- (1) алтернативен извор на палење;
- (2) направа за мерење и прокажување на количината на гориво;
- (3) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка; и
- (4) јаже за фрлање до должина над 25 метри.

(в) Балоните на погон на гас се опремени со

(1) нож; и

(2) јаже за фрлање кое е најмалку 20 метри долго, и е направено од природен материјал или материјал кој пропушта електрицитет.

(л) Се додава следниов ПОДДЕЛ Д

ПОДДЕЛ Д
ПОСЕБНИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Општо

NCO.SPEC.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува посебните услови кои треба да се почитуваат од страна на водачот на воздухопловот кој врши специјализирани некомерцијални операции со некомплексни воздухоплов на моторен погон.

NCO.SPEC.105 Листи за проверка

(а) Пред започнување на специјализирана операција, водачот на воздухопловот врши проценката на ризикот, со пресметување на сложеност на активност за утврдување на опасностите и ризиците својствени во работењето и воспоставање на мерки за ублажување.

(б) Специјализирани операции се изведуваат во согласност со листата за проверка. Водачот на воздухопловот врз основа на проценката на ризикот воспоставува листата за проверка која е погодена за специјализирани активност и воздухоплови кои се користат, земајќи го предвид секој дел од овој.

(в) Листата за проверка која е релевантни на должностите на водачот на воздухопловот, членовите на екипажот и експерт за задачата е подготвена и достапна за секој лет.

(г) Листата за проверка редовно се ревидира и ажурира, ако е потребно.

NCO.SPEC.110 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

Секој пат кога во операцијата се вклучени членот на екипаж или експертот за задачата, водачот на воздухопловот:

(а) обезбедува усогласување на членовите на екипажот и експертот за задачата со ставовите NCO.SPEC.115 и NCO.SPEC.120;

(б) не започнува лет ако некој член на екипажот или експерт за задача не е способен за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради делување на психоактивни супстанции;

(в) не продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место доколку способноста за извршување на задачите на кој било член на екипажот за летање или експертот за задачата е значително е намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(г) гарантира дека членовите на екипажот и експертите за задачи работат во согласност со законите, прописите и постапките на државите во кои се извршуваат операции;

(д) гарантира дека членовите на екипажот и експертите за задачи можат да комуницираат едни со други на заеднички јазик;

(ѓ) гарантира дека членовите на екипажот и експертите за задачи постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 стапки.

NC0.SPEC.115 Одговорности на екипажот

(а) Членот на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините обврски. Обврските на екипажот се одредени во листата за проверки

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот е врзан на своето одредено место освен доколку во листата за проверка не е поинаку одредено.

(в) Член на екипаж за време на летот на неговото место е врзан со безбедносниот ремен.

(г) За време на целиот лет на местото за управување на воздухопловот останува најмалку еден квалификуван член на екипажот.

(д) Членот на екипаж презема обврски во воздухоплов:

(1) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/на да ги извршува своите обврски, по потреба.; или

(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV. од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(ѓ) Членот на екипаж презема обврски за повеќе од еден оператор:

(1) да води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови Анекс II (Дел – ORO) Поддел FTL од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2008; и

(2) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(е) Членот на екипажот го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

NCO.SPEC.120 Одговорности на експерти за задачата

(а) Експертот за задачата е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините обврски. Обврските на експертот за задачата се одредени во листата за проверки

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, експертот за задачата е врзан на своето одредено место освен доколку во листата за проверка не е поинаку одредено.

(в) Експертот за задачата гарантира дека тој/таа е заврзан/а кога ги извршува специјализираните задачи со отворена или отстранета надворешна врата.

(г) Експертот за задачата го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

NCO.SPEC.125 Инструкции за безбедност

(а) Водачот на воздухопловот пред полетувањето на експертот за задачата му дава насоки за:

(1) опрема и процедурите во случај на вонредна состојба;

(2) оперативни процедури поврзани со експертот за задача пред секој лет или серија од летови

(б) инструкциите наведени во став (а) точка 2 не се потребни доколку експертот за задача е известен за оперативната процедура пред почетокот на оперативната сесија во таа календарска година.

NCO.SPEC.130 Минимална висина за надвиснување на препреките - IFR летови

Водачот на воздухопловот за секој лет воспоставува минимални висини за летот кој го обезбедува потребното надвиснување над препреките на сите сегменти на маршрутата по која се лета според IFR. Минималните висини не се помали од оние објавени од страна на земјите која се прелетува.

NCO.SPEC.135 Снабдување гориво и мазиво – авиони

NCO.OP.125 (a)(1)(i) не се однесува на влечење на едрилици, воздухопловни приредби или акробатски на натпреварувачки летови.

NCO.SPEC.140 Снабдување гориво и мазиво – хеликоптери

Без оглед на NCO.OP.126 (а) (1) водачот на воздухопловот на хеликоптерот може да започне со VFR лет преку ден само ако престојува во 25 наутички милји од аеродромот / оперативните место за полетување со резерви на гориво не помали од 10 минути на лет со брзина која овозможува најоддалечен досег.

NCO.SPEC.145 Симулирање на ситуации за време на лет

Освен доколку експертот за задачи е во воздухопловот за обука, водачот на воздухопловот при превоз на патници или товар, не дозволува симулација на:

- (а) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или
- (б) лет при временски услови по инструменти (ІМС).

NCO.SPEC.150 Запазување на близина со земјата

Доколку е инсталиран, системот за предупредување за близина на земјата може да биде исклучен за време на специјализираните задачи, по својата природа бараат воздухопловот да биде управуван во висина на земјата која е под нивото кое го активира систем за предупредување на близината на теренот.

NCO.SPEC.155 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Без оглед на NCO.OP.200 систем за избегнување на судир на воздухоплови во лет (ACAS II) на специјализираните задачи, по својата природа бараат воздухопловот да биде управуван на растојание еден од друг воздухоплов а која го активира ACAS.

NCO.SPEC.160 Испуштање на опасни материи

Водачот на воздухопловот не управува со воздухоплов над густо населени области на населени места, градови или населби или над поголема група на луѓе на отворено кога испушта опасни материи.

NCO.SPEC.165 Превоз и користење на оружје

- (а) Водачот на воздухопловот гарантира дека при превозот на оружје за специјализирана задача оружјето е обезбедено кога не се во употреба.
- (б) Експертот за задача кој користи оружје ги презема сите неопходни мерки за спречување на загрозување на лицата во воздухопловот или на земја.

NCO.SPEC.170 Перформанси и оперативни критериуми - авиони

Кога авион оперира на висина пониска од 150 метри (500 стапки) над

ненаселена област, за кои не може да се задржи нивото на лет во случај на критичен отказ на моторот, водачот на воздухопловот за операции:

(а) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот; и

(б) дава упатства за сите членови на екипажот и специјалистите за задача кои се во воздухопловот за процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

NCO.SPEC.175 Перформанси и оперативни критериуми – хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да оперира со воздухоплов над населеното место, под услов:

(1) хеликоптерот да поседува сертификат за категорија А или Б; и

(2) безбедносните мерки се воспоставени за да се спречи непотребното опасност за лица или имот на земја.

(б) Водачот на воздухопловот:

(1) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот; и

(2) дава упатства за сите членови на екипажот и специјалистите за задача кои се во воздухопловот за процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

(в) Водачот на воздухопловот гарантира дека масата при полетување, слетување или при лебдење не смее да ја надмине максимално дозволената тежина за:

(1) лебдење без влијание на ефектот на близина на земјата (HOGE) додека сите мотори работат на соодветна номинална моќност; или

(2) доколку преовладуваат условите да што не може да се постигне HOGE, масата на хеликоптерот не ја надминува максималната маса која е специфицирани за лебдење со влијание на ефектот на близина на земјата (HIGE) се додека сите мотори со соодветната номинална можност, под условите кои преовладуваат и кои овозможуваат лебдење под влијание на близината на земјата со максимална одредената маса.

ОДДЕЛ 2

Операции со превоз на надворешен товар прикачен на хеликоптер

NCO.SPEC.HESLO.100 Листа за проверка

Список за проверка за HESLO содржи:

(а) нормални, абнормални и итни постапки;

(б) релевантни информации за перформансите;

(в) потребна опрема;

(г) сите ограничувања; и

(д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.HESLO.105 Посебна опрема за HESLO

Хеликоптерот е опремен најмалку со:

- (а) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види на куката / товар; и
- (б) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

NCO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни материи

Операторот кој превезува опасни материи до местото или до оддалечени локации без екипаж ќе достави до надлежниот орган да добие ослободување од одредбите од Техничките упатства, освен ако немаат намера да се усогласат со условите на тие упатства.

ОДДЕЛ 3

Операции со превоз на луѓе како надворешен товар (НЕС)

NCO.SPEC.НЕС.100 Листа за проверка

Список за проверка за НЕС содржи:

- (а) нормални, абнормални и итни постапки;
- (б) релевантни информации за перформансите;
- (в) потребна опрема;
- (г) сите ограничувања; и
- (д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.НЕС.105 Посебна опрема за НЕС

(а) Хеликоптерот е опремена најмалку со:

- (1) опрема за операции со дигалка или кука за товар;
- (2) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види куката / товарот; и
- (3) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение за планираната функција.

ОДДЕЛ 4

Операции со падобран (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Листа за проверка

Список за проверка за PAR содржи:

- (а) нормални, абнормални и итни постапки;
- (б) релевантни информации за перформансите;
- (в) потребна опрема;
- (г) сите ограничувања; и
- (д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.PAR.105 Превоз на членови на екипаж и експерти за задача

Условите утврдени во став NCO.SPEC.120 од точка (в) не се применуваат на експертите за задача кои изведуваат скок со падобран.

NCO.SPEC.PAR.110 Седишта

По исклучок од став NCO.IDE.A.140 точка (а) потточка (1) и став NCO.IDE.H.140 точка (а) потточка (1) подот на воздухопловот може да се користи за седење, под услов на експертите на задачата да им бидат на располагање средства за држење или врзување.

NCO.SPEC.PAR.115 Дополнителен кислород

По исклучок на став NCO.SPEC.110 точка (f) условите за користење на дополнителен кислород не се однесува на членовите на екипажот, освен водачот на воздухопловот и специјалистите за задача за вршење на работите потребни за специјализирана задача кога надморска висина во кабината:

- (а) надминува 13 000 стапки за период не подолг од 6 минути; или
- (б) надминува 15 000 стапки за период не подолг од 3 минути.

NCO.SPEC.PAR.120 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став NCO.SPEC.160, падобранците можат да излезат од воздухопловот за целите на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворен простор додека пренесува уред за чад за обука, под услов тие да се произведени за оваа намена.

ОДДЕЛ 5

Акробатски летови (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Листа за проверка

Список за проверка за ABF содржи:

- (а) нормални, абнормални и итни постапки;
- (б) релевантни информации за перформансите;
- (в) потребна опрема;
- (г) сите ограничувања; и
- (д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.ABF.105 Документи и информации

Долунаведените документи и информации кои се наброени во NCO.GEN.135(а) не треба да се носат при акробатски летови:

- (а) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;
- (б) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот; и
- (в) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов.

NCO.SPEC.ABF.110 Опрема

Долунаведените услови за опрема не се применуваат за акробатски летови:

- (а) прва помош како што е дадено во NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145;
 - (б) рачен противпожарен апарат како што е дадено во NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180;
 - (в) предавател за итно лоцирање или сопствен уред за лоцирање како што е дадено во NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.`.
-

АНЕКС II

АНЕКС VIII

СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

(ДЕЛ – SPO)

SPO.GEN.005 Опсег

(а) Овој анекс се однесува на сите специјализирани операции во кои воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, фотографија, геодезија, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање.

(б) По исклучок од ставот (а), некомерцијални специјализирани операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон треба да бидат во согласност со Анекс VII. (Дел-NCO).

(в) По исклучок од ставот (а) следниве операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон може да се вршат во согласност со Анекс VII. (Дел-NCO):

(1) натпреварувачки лет или воздушни настани, под услов надоместокот или друга вредна награда која е предвидена за такви летови е ограничена само на покривање на директните трошоци и пропорционален придонес кон годишните трошоци, како и наградите кои не се со поголема вредност од онаа што е наведена од страна на надлежниот орган.

(2) скокање со падобран, влечење на едрилица или акробатски летови извршени од страна на организацијата за обука, која има свое седиште во една од земјите-членки и поседува одобрени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, или од организација која е создадена со цел промоција на спортските или рекреативни летови, под услов воздухопловот да се користи од организацијата врз основа на сопственост или закуп без екипаж, и летот да не доведува до добивка која се дели надвор од организацијата, и дека секој пат кога се вклучени луѓе, кои не се членки на организации, таквите летови се само секундарна дејност на организацијата.

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

SPO.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што се врши главната деловна активност на операторот.

SPO.GEN.101 Методи за утврдување на усогласеност

Алтернативни методи за утврдување на усогласеност со оние кои се усвоени од страна на Агенцијата можат да се користат од страна на операторот за постигнување на усогласување со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правилата за спроведување .

SPO.GEN.102 Моторна едрилица, едрилица со помошен мотор и мешани балони

(а) Моторната едрилица е наменета за летови во согласност со следниве услови за:

(1) едрилици на моторен погон; и

(2) едрилици кои се наменети за летови без употреба на мотор.

(б) Моторните едрилици се опремени во согласност со условите кои се применуваат на авиони, освен доколку е поинаку наведено во Поддел Г.

(в) Едрилиците на моторен погон, со исклучок на моторните едрилици, се наменети за летови и се опремени во согласност со условите кои се применуваат врз едрилиците.

(г) Мешаните балони се управуваат во согласност со условите за балони со погон на топол воздух.

SPO.GEN.105 Одговорности на екипажот

(а) Членот на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините обврски. Обврските на екипажот се одредени во Стандардните оперативни процедури (SOP) и, каде е соодветно, во оперативните прирачници.

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот е врзан на своето одредено место освен доколку во SOP не е поинаку одредено.

(в) Член на екипаж за време на летот на неговото место е врзан со безбедносниот ремен.

(г) За време на целиот лет на местото за управување на воздухопловот останува најмалку еден квалификуван член на екипажот.

(д) Членот на екипаж презема обврски во воздухоплов:

(1) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/на да ги извршува своите обврски, по потреба; или

(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV. од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(ѓ) Членот на екипаж презема должност за повеќе од еден оператор:

(1) да води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови Анекс II (Дел – ORO) Поддел FTL

од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2008; и

(2) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(е) Членот на екипажот го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, отказ, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

SPO.GEN.106 Одговорности на експертот за задачата

(а) Експертот за задачата е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините должности. Должностите на експертот за задачата се одредени во SPO.

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, експертот за задачата е врзан на своето одредено место освен доколку во SPO не е поинаку одредено.

(в) Експертот за задачата гарантира дека тој/таа е заврзан/а кога ги извршува специјализираните задачи со отворена или отстранета надворешна врата.

(г) Експертот за задачата го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

SPO.GEN.107 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот е одговорен за:

(1) безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот;

(2) почеток, продолжување, завршување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;

(3) да се осигура дека тие ги почитуваат сите оперативни процедури и листи за проверка во согласност со соодветниот прирачник;

(4) започнување со лет само ако тој/таа е убеден/а дека се задоволени сите оперативни ограничувања наведени во точка 2(а)3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, и тоа дека;

(i) воздухопловот е пловидбен;

(ii) воздухопловот е прописно регистриран;

(iii) инструментите и опрема потребни за вршење на соодветниот лет се

инсталирани во авионот и се оперативни, освен доколку според листата на минимална опрема (MEL) или еквивалентен документ не е дозволено оперирање со опремата не работи, доколку е применливо, како што се бара во SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 или SPO.IDE.B.105;

(iv) масата на воздухопловот, освен за балони, и локацијата на центарот на гравитација се такви да овозможи летот да се изврши во рамките на ограничувањата кои се дадени во документацијата за пловидбеност;

(v) целиот кабински и рачен багаж и товар се правилно натоварени и обезбедени;

(vi) оперативни ограничувања за воздухоплови како што е дадено во прирачник на летање на воздухопловот (AFM), нема да бидат надмината за време на летот;

(5) не започнува лет ако тој/таа или некој член на екипажот или експерт за задача не е способен за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради делување на психоактивни супстанции;

(6) продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место доколку способноста за извршување на задачите на тој/таа или на кој било член на екипажот за летање значително е намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(7) одлучува дали ќе прифати или нема да прифати воздухоплов, кој покажува отстапувања во поглед на списокот со отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL), доколку е потребно;

(8) запишува податоци за употреба и сите познати или очекувани дефекти на авионот при крајот на летот или на серија од летови во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот од патувањата на воздухопловот; и

(9) гарантира дека уредите за снимање на податоците од летот:

(i) не се неисправни или исклучени за време на летот; и

(ii) во случај на несреќа или инцидент, за кој/а задолжително се изготвува извештај:

(A) намерно не се бришат;

(B) се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(B) се активираат повторно само во согласност со истражниот орган;

(б) Водачот на воздухопловот има овластување за симнување од воздухопловот на секое лице или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот.

(в) Водачот на воздухоплов што е можно побрзо ги известува одговорните единици во службите на контролата на летањето (ATNS) за примената на било кои настанати опасни временски услови или опасни услови во лет кои би можеле да влијаат врз безбедноста на другите авиони.

(г) По исклучок на одредбите наведени од (а) и (б) за време на оперирање на

воздухоплов со екипаж составен од повеќе члена, водачот на воздухопловот може да продолжи да лета до најблискиот аеродром со погодни временски услови доколку имаат воспоставено соодветни процедури за намалување на ризикот.

(д) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, водачот на воздухопловот ги спроведува сите активности, кои ги смета за потребни според околностите, во согласност со точка 7 (г) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(ѓ) Водачот на воздухопловот без одложување му доставува на надлежниот орган извештај за чин на незаконско делување и ја информира назначената локална власт.

(е) Водачот на воздухопловот го известува најблискиот надлежен орган на најбрз начин за секоја несреќа, во која е вклучен воздухопловот, а која довела до сериозни повреди или смрт на некое лице или значителна штета на воздухопловот или имотот.

SPO.GEN.108 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот – балони

Водачот на балонот, во дополние на SPO.GEN.107:

(а) е одговорен за давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на обвивката на балонот;

(б) гарантира дека никој во воздухопловот или во близната на балонот не пуши; и

(в) лицата кои му помагаат за полнење и празнење на обвивка на балонот носат соодветна заштитна облека.

SPO.GEN.010 Усогласеност со законите, прописите и постапките

Водачот на воздухопловот, членови на екипажот и експерти за задачите работат во согласност со законите, прописите и постапките на државите во кои се извршуваат операции.

SPO.GEN.115 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот и експерти за задачи можат да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

SPO.GEN.120 Возење по земја на авиони

Операторот обезбедува дека авионот кој што се движи по маневарски површини на аеродром, да биде управуван од страна на лице кое:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначено од операторот и:

- (1) е обучен да врши возење по земја на воздухопловот;
- (2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема; доколку се бара радио комуникација
- (3) има добиено инструкции во однос на планот на аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (ATC), фразеологијата и процедурите; и
- (4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

SPO.GEN.125 Пуштање на роторите во погон

Роторите на хеликоптерите се пуштаат во погон за целите на самиот лет само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

SPO.GEN.130 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува било кое лице да користи пренослив електронски уред (PBN) во кабината на воздухопловот, кој би може да има негативен ефект врз перформансите на системите и опремата на воздухопловот.

SPO.GEN.135 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи во воздухопловот

Операторот гарантира дека во секое време се достапни списоци со информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опремата за преживување на секој негов воздухоплов, а се со цел итна комуникација со центрите за координација на спасувањето (RCC).

SPO.GEN.140 Документи, упатства и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на долунаведените документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

- (1) прирачник на летање на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);
- (2) оригиналот на уверението за регистрација;
- (3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);
- (4) сертификатот за бучава;
- (5) изјава како што е наведено во ORO.DEC.100 и, доколку е можно, копија од овластувањето како што е дадено во ORO.SPO.110;
- (6) листа на посебни одобренија, зависно од потребата;
- (7) дозвола за радио станица во воздухопловот зависно од потребата;
- (8) полиси за осигурување за одговорност за штета настаната од трети лица;

- (9) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;
 - (10) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;
 - (11) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;
 - (12) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;
 - (13) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов;
 - (14) информации за услугите за потрага и спасување во областа на планираниот лет;
 - (15) важечките делови од оперативниот прирачник и/или SOP или AFM а кои се однесуваат на обврските на членовите на екипажот и експертите за задачи, кои се лесно достапни за членовите на екипажот;
 - (16) листа на минимална опрема (MEL) или списокот со отстапувања од конфигурацијата (CDL);
 - (17) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документација од услугите за воздухопловно информирање (AIS);
 - (18) соодветни метеоролошки информации;
 - (19) декларации за товарот и/или патниците, ако е применливо; и
 - (20) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од земјите, засегнати со летот.
- (б) По исклучок на точка (а), документите и информациите наведени во (а) (2) (а) (11) и (а) (14), (а) (17), (а) (18) и (а) (19) може да бидат задржани на аеродромот или во оперативната област на летови:
- (1) каде што има намера да полета и слета на ист аеродром или оперативно место; или
 - (2) останува во оддалеченоста или областа која е одредена од страна на надлежниот орган, во согласност со став ARO.OPS.210.
- (в) По исклучок од став (а), за летови со балони или едрилици со помошен мотор, освен TMG, документите и информациите наведени во (а) (1) до точка (а) (10) и точка (а) под-точка 13 до точка (а) потточки на 19 може да се носи во дополнителен возило.
- (г) Во случај на губење или кражба на документите, наведени во (а) од (2) до (а)(8), дозволено е операцијата да продолжи, додека авионот не стигне до својата дестинација или место, каде што може да се изврши замена на документите.
- (д) Водачот на воздухопловот во разумен рок од моментот кога надлежниот орган го побара тоа, ја прикажува документација која треба да се чува во воздухопловот.

SPO.GEN.145 Чување, изработка и користење на записи од уредите за снимање на податоците од летот – операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

(а) По несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и записите од опремата за пренос на податоци, за да се обезбеди континуираното функционирање на овие уреди.

(в) Операторот ги чува записите од оперативниот период од уредот за снимање податоците од летот (FDR), како што се бара во SPO.IDE.A.145 или SPO.IDE.H.145, освен во случаите на тестирање и одржување на уредот за снимање на податоците од летот FDR, кога е дозволено бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) во параметри, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, (FDR) доколку надлежниот орган го побара тоа.

(ѓ) записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) се користат само ако сите засегнати членови на екипажот и персоналот за одржување на воздухопловите за целите, кои не се однесуваат на испитувањето на воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжителен известување.

(е) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели, кои не се предмет на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

- (1) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето; или
- (2) се анонимни; или
- (3) се откриваат според заштитени процедури.

SPO.GEN.150 Транспорт на опасни материи

(а) Транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со 'Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат (ICAO Doc 9284-AN/905), вклучувајќи ги дополнувањата, какви било измени или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператори кои се

овластени во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел E, освен кога:

- (1) тие не се предмет на техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции;
 - (2) тие се транспортираат од експерти за задача или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции;
 - (3) се потребни во воздухопловот за специјализираните потреби во согласност со Техничките инструкции;
 - (4) Се користат за да се олесни безбедноста на летот, кога нивниот носење во воздухопловот доведува до нивна навремена достапност за оперативни цели, без оглед дали таквите предмети или материи треба да носат или се наменети за употреба во однос на одреден лет.
- (в) Операторот гарантира дека се преземени сите неопходни мерки за да се спречи намерно транспортирање на опасни материи во воздухопловот.
- (г) Во согласност со Техничките инструкции, операторот веднаш ги пријавува на надлежниот орган и на соодветниот орган од земјата на чија територија се случил настанот, во сите случаи на:
- (1) какви било инциденти или несреќи со опасни материи;
 - (2) откривање на опасни материи кои го пренесуваат експертите за задача или насади или екипажот е во нивниот багаж, ако тоа не е во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции.
- (ѓ) Операторот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со Техничките инструкции.

SPO.GEN.155 Испуштање на опасни материи

Операторот не управува со воздухоплов над густо населени области на населени места, градови или населби или над поголема група на луѓе на отворено кога испушта опасни материи.

SPO.GEN.165 Превоз и користење на оружје

- (а) Операторот гарантира дека при превозот на оружје за специјализирана задача оружјето е обезбедено кога не се во употреба.
- (б) Експертот за задача кој користи оружје ги презема сите неопходни мерки за спречување на загрозување на лицата во воздухопловот или на земја.

SPO.GEN.170 Пристап до летачката кабина

Водачот на воздухопловот ја донесува конечната одлука за пристап до пилотската кабина и гарантира дека:

- (а) пристапот до летачката кабина не предизвикува одземање на вниманието или препреки при спроведувањето на летот; и
- (б) сите лица, превезени во летачката кабина, се запознаени со соодветните процедури за безбедност.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

SPO.OP.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за соодветните типови на воздухоплови и операции.

SPO.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

Операторот при изборот на алтернативен аеродром како и политиката на планирање на гориво аеродромот се смета за изолиран доколку времето на до најблискиот соодветен алтернативен аеродром е повеќе од:

- (а) за авионите со клипни мотори, гориво 60-минути; или
- (б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.

SPO.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите – авиони и хеликоптери

(а) За правила за летање по инструменти (IFR) операторот или водачот на воздухопловот избира и користи оперативниот минимум на аеродромите за секое заминување, дестинација или алтернативен аеродром. Овој минимум:

- (1) не е помал од оној кој е предвиден од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, освен кога е посебно одобрен од страна на таа држава; и
- (2) кога се вршат операции во намалена видливост, да е одобрен од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел- SPA), Поддел Е од Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012.

(б) При избирање на оперативниот минимум на аеродромите, операторот или водачот на воздухопловот го зема предвид следново:

- (1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;
- (2) нејзиното/неговото стручна оспособеност и искуство, и ако е применливо нејзиниот состав;
- (3) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (4) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни средства на земја;
- (5) опремата која е достапна на воздухопловот за негово управување и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приодот, балансот, слетувањето, одржувањето правец по слетување и неуспешен приод;
- (6) за утврдувањето на висината за надвиснување над препреките, препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоната на искачување потребни за спроведување на процедури при непредвидени ситуации;

- (7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за соодветните процедури за приод со помош на инструменти;
 - (8) методите за одредување и известување за временските услови; и
 - (9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.
- (в) Минимумот за секоја специфична процедура за приод и слетување се користи само ако:
- (1) опремата на земја, која е прикажана на картата и која е потребна за предвидената процедура, да е функционална;
 - (2) системите на воздухопловот, потребни за овој тип на приод да се функционални;
 - (3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот да се исполнети; и
 - (4) екипажот да е соодветно квалификуван.

SPO.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите -NPA, APV, операции за CAT I

- (а) Висина на донесување на одлука (DH) која се користи за операција на непрецизен приод (NPA), која се изведува со техниката на краен приод со непрекинато спуштање (CDFA), процедурата на приод со вертикално насочување (APV) или Категорија I (CAT I) операција, не е пониска од највисоката од наведените вредности на:
- (1) минимална висина до кои средствата за приод можат да се користат без потребната визуелни референции;
 - (2) висината на надвиснување на препреките (OCH) за категоријата на воздухоплов;
 - (3) висина на одлука за објавување на постапка за приод, зависно од потребата;
 - (4) минималниот состав кој е наведен во Табела 1.; или
 - (5) минимална DH дадена во AFM или сличен документ, доколку е наведено.
- (б) минимална висина на понирање (MDH), за операција на NPA, кои се изведуваат без техниките на CDFA не е пониска од највисоката од наведените вредности на:
- (1) OCH за категоријата на воздухопловот;
 - (2) минимален систем наведен во Табела 1; или
 - (3) минимална MDH наведена во AFM, доколку е наведено.

Табела 1.

Минимален систем

<i>Опрема</i>	<i>Најниска DM/MDH(ft)</i>
систем за слетување по инструменти (ILS)	200
систем за слетување со помош на систем за глобална навигација (GNSS/GBAS)/ користејќи подобрен сателитски систем (SBAS)/ процедури во услови на намалена видливост (LVP)“	200
GNSS (странична навигација (LNAV))	250
GNSS/барометарска вертикална навигација (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Локализатор (LOC) со или без опрема за мерење на растојание (DME)	250
Приод со помош на надзорен радар (SRA) (престанува на ½ NM)	250
SRA (престанува на 1 NM)	300
SRA (престанува на 2 NM или на повеќе)	350
VHR (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочен фар (NDB)	350
NDB/DME	300
VHR ултракраткоталасна гониометриска радиостаница (VDF)	350

SPO.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со авиони

(а) MDH за операции на кружење со авиони не може да биде пониска од највисоката од наведените вредности на:

- (1) објавеното (OCH) за кружење за категоријата на авион;
- (2) минимална висина на кружење од Табела 1.; или
- (3) DH / MDH од претходната постапка на приод по инструменти.

(б) Минималната видливост за операција на кружење со авиони не може да биде пониска од е највисоката од наведените вредности на:

- (1) видливост при движење за категоријата на авион, доколку е објавена;

(2) минимална видливост од Табела 2.; или

(3) видливост по должина на полетно–слетната патека/конвертирана метеоролошка видливост (RVR /CMV) од претходната постапка на приод по инструменти.

Табела 1

MDH и минимална видливост за кружење во однос на категоријата на авион

	Категорија на авион			
	A	B	C	D
MDF (FT)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видливост (m)	1500	1600	2400	3600

SPO.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење на хеликоптери над копно

MDH за операции за кружење со хеликоптери над копното да не е понизок од 250 стапки а метеоролошката видливост да не е помала од 800 м.

SPO.OP. 115 Процедури за полетување и приод по инструменти – авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот ги користи процедури за полетување и приод по инструменти, утврдени од земјата на аеродромот, доколку тие процедури се објавени за полетно–слетната патека или FATO.

(б) Водачот на воздухопловот прифаќа само дозвола од објавената маршрута за пристигнување, за заминување или процедура за приоѓање:

(1) под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките и од контролата на летање (ATC) за отстапување; или

(2) доколку единицата на ATC го насочува преку радар.

(в) Во секој случај операции со комплексни воздухоплови на моторен погон за сегментот на конечниот приод се прелетува визуелно или во согласност со утврдените процедури за приод.

SPO.OP. 120 Процедури за намалување на бучавата

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за

намалување на бучавата а се со цел намалување на влијанието на бучавата притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата.

SPO.OP. 121 Процедури за намалување на бучавата - балони

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата а се со цел намалување на влијанието на бучавата која настанува од греењето притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата.

SPO.OP.125 Минимална висина за избегнување на препреки - IFR летови

(а) операторот поставува метод за определување на минималната висина на лет која го обезбедува бараното избегнување на препреки за да можат да бидат извршени летови на сите сегменти на маршрута според правилата на IFR.

(б) врз основа на овој метод, водачот на воздухопловот утврдува минимална висина на летот за секој лет. Минималната висина на лет не е пониска од висината на која треба да се лета, а е објавена од страна на самата државата.

SPO.OP.130 Снабдување гориво и мазиво - авиони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако авионот е полн најмалку со планираното количество на гориво и мазиво за:

(1) за летови по правилата на визуелно летање (VFR):

(i) во текот на денот, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 30 минути летање во нормална висина на крстарење; или

(ii) во текот на ноќта, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење;

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење;

(б) При пресметувањето на потребното гориво и за предвидените следниве фактори се земаат предвид:

(1) прогнозира на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури за губење на притисок или отказ на моторот на маршрута, доколку е потребно; и

- (4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголеми потрошувачката на гориво и / или масло.
- (в) Ништо не ја спречува промената во планот на летот за време на летот како би се пренасочил летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од аспект на повторно планирање на летот.

SPO.OP.131 Снабдување гориво и мазиво - хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако хеликоптерот е полн најмалку со планираното количество на гориво и мазиво за:

(1) за летови по правилата на визуелно летање (VFR)

- (i) да летаат до аеродромот/оперативно место на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 20 минути летање со брзина која овозможува најголема домет; или
- (ii) за VFR летови преку ден, резерва на гориво за 10 минути на лет при брзина која овозможува најдалечен досег, ако истите се во склоп од 25 NM на аеродромот / оперативното место од каде што полетал; и

(2) за летови по IFR:

- (i) кога не е потребна алтернативна или кога се има на располагање аеродром со погодни временски услови, да летаат до аеродромот/место за оперирање на кој има закажаното слетување, и потоа да лета уште 30 минути при брзина на чекање со нормална брзина на крстарење на 450м (1500ft) над аеродромот/оперативно место на кое треба да слета при стандардни температурни услови за приоѓање и слетување; или
- (ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење; и потоа:
 - (A) да летаат до наведената алтернатива: и
 - (B) да лета уште 30 минути при вообичаена брзина на чекање на 450м (1500ft) над аеродромот/оперативно место на кое треба да слета при стандардни температурни услови за приоѓање и слетување

(б) При пресметувањето на потребното гориво и за предвидените следниве фактори се земаат предвид:

- (1) прогнозираните метеоролошки услови;
 - (2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;
 - (3) процедури при отказ на моторот на маршрута, доколку е потребно; и
 - (4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголеми потрошувачката на гориво и / или масло.
- (в) Ништо не ја спречува промената во планот на летот за време на летот како би се пренасочил летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од аспект на повторно планирање на летот.

SPO.OP.132 Снабдување и планирање на гориво и баласт – балони

(а) Водачот на воздухопловот се осигурува дека горивото или баластот кој се пренесува е доволен за планираниот лет и плус останува резерва од уште 30 минути на лет.

(б) Резервите на гориво или баласт се пресметуваат врз основа на најмалку еден од следниве оперативни услови според кои се изведува самиот лет, и тоа:

- (1) податоци за производителот на балонот;
- (2) предвидена маса;
- (3) очекувани временски услови; или
- (4) процедури и ограничување на давателите на услуги во воздушната навигација.

SPO.OP.135 Инструкции за безбедност

(а) Операторот гарантира дека пред полетувањето на експертот за задачата му дава насоки за:

- (1) опрема и процедурите во случај на вонредна состојба;
- (2) оперативни процедури поврзани со експертот за задача пред секој лет или серија од летови

(б) инструкциите наведени во став (а) точка 2 можат да се заменат со програма за почетна обука и обнова на знаење. Во таков случај операторот ги дефинира условите за неодамнешните искуства.

SPO.OP.140 Подготовки за лет

(а) Пред почетокот на летот водачот на воздухопловот со сите достапни разумни средства проверува дека уредите на земја и / или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои му се достапни за дадениот лет и кои се директно неопходни за безбедно оперирање на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во рамките на летот кој се изведува.

(б) Пред почетокот на летот водачот на воздухопловот е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови во IFR вклучува:

- (1) студија за тековните временски извештаи и временски прогнози кои се на располагање; и
- (2) планирање на алтернативна постапка на припрема поради предвидената можноста да се лета поради временските услови и летот да не може да се заврши како што е планирано.

SPO.OP.145 Алтернативен аеродром за полетување – комплексни авиони на моторен погон

(а) за IFR летови водачот на воздухопловот во планот на лет пријавува најмалку еден аеродром со погодни временски услови подготвен за полетување доколку временските услови кај аеродромот за заминување се на или под применливите оперативни минимуми на аеродромот или ако е невозможно да се врати на аеродромот од кој заминал, поради други причини .

(б) Алтернативниот аеродром за полетување е оддалечен од аеродромот за заминување најмногу:

(1) за двомоторни авион: максимум еден час лет со брзина на крстарење со еден мотор при стандардни услови без ветер; и

(2) за авиони со три или повеќе мотори: максимум два часа лет со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI) во согласност со AFM при стандардни услови без ветер.

(в) Достапните информации за аеродромот кој се одбира како алтернативен аеродром, укажуваат дека на очекуваното време на употреба и условите за работа ќе бидат на или над оперативниот минимум на аеродромот.

SPO.OP.150 Алтернативен авион на пристигнување – авиони

За летови по IFR водачот на воздухопловот во планот на лет пријавува најмалку еден алтернативен аеродром за пристигнување со погодни временски услови подготвен за полетување, освен доколку:

(а) достапните метеоролошки податоци укажуваат на тоа дека за период од еден час пред па се до еден час по проценетото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по проценетото време на пристигнување, земајќи го предвид пократкиот период, приодот и слетувањето може да се врши со визуелни метеоролошки услови (VMC); или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапни метеоролошки податоци покажуваат дека во периодот од два часа пред до два часа по времето на пристигнување владеат следните метеоролошки услови:

(i) база на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од постапката за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот од постапката.

SPO.OP.151 Алтернативен авион на пристигнување – хеликоптери

За летови по IFR водачот на воздухопловот во планот на лет пријавува најмалку една алтернатива за пристигнување со погодни временски услови подготвен за полетување, освен доколку:

(а) за аеродром на кој е предвидено слетување е пропишана постапка за приод

по инструменти, достапните метеоролошки податоци покажуваат дека во периодот од два часа пред до два часа по времето на пристигнување или од реалното време на поаѓање до 2 часа по предвиденото време за пристигнување, при што предвид се зема пократкиот временски период, владеат следните метеоролошки услови:

(i) база на облаците е најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот пропишан во процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста е најмалку 1500м над минимумот од процедурата: или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што се предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапни метеоролошки податоци покажуваат дека во периодот од два часа пред до два часа по околу времето на пристигнување владеат следните метеоролошки услови:

(i) база на облаците од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот од постапката за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 1500м над минимумот од постапката.

(3) за пристигнување на море, одредена е точка од која нема враќање (PNR).

SPO.OP.155 Полнење/испуштање на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење/испуштање на гориво со/на авионски бензин (AVGAS) или друг вид на гориво, или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите други видови на гориво се преземаат потребните мерки и на воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал со, подготвен да почне и да спроведува евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.

SPO.OP.160 Користење на пилотски слушалки

Освен за балони, секој член на екипажот на летање, од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, носи слушалки со насочен микрофон или еквивалентен уред за врска и да ги користи како основно средство за комуникација со службите на контролата на летањето (ATS), со други членови на екипажот и експерти за задача.

SPO.OP.165 Пушење

Водачот на воздухопловот не дозволува пушење во воздухопловот или за време на точење или празнење на горивото.

SPO.OP.170 Временски услови

(а) При лет по правилата за летање по инструменти (IRF), водачот на воздухопловот започнува полетување или продолжува по точката само доколку последните информации за временските услови наведуваат дека временските услови по должина на маршрутот и на одредената дестинација за одредено време на користење ќе биде на или над применливиот оперативниот минимум за VFR летови.

(б) Водачот на воздухопловот почнува или продолжува да ги споделите со лет по правилата на IFR до аеродромот на планираната дестинација, само доколку последните информации за временските услови наведуваат дека во очекуваното време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинација или најмалку на еден алтернативен аеродром ќе одговараат или ќе бидат подобри од важечкиот оперативен аеродромски минимум.

(в) Ако летот содржи VFR и IFR сегменти, метеоролошките информации наведени во точките (а) и (б) се применуваат до степен до кој е потребно.

SPO.OP.175 Мраз и други загадувачи — процедури на земја

(а) Водачот на воздухопловот ќе започне со постапка за полетување само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на авионот, со исклучок на дозволеното во согласност со AFM.

(б) Во случај на операции со комплексни воздухоплови на моторен погон, операторот утврдува процедури, кои треба да се извршат кога на копно е потребно одмрзнување на воздухопловот или спречување на негово замрзнување, а со тоа се вршат и поврзаните проверки на воздухопловот.

SPO.OP.176 Мраз и други загадувачи — процедури за летање

(а) Водачот на воздухопловот започнува полетување или намерно лета при очекувани или фактички услови на замрзнување, само ако воздухопловот е опремен и поседува сертификат за летови во такви услови како што е наведено во делот 2.а5 Анекс IV. од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008

(б) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот за кој воздухопловот поседува сертификат, или ако воздухопловот, кој не е поседува сертификат за летање при познатите услови на замрзнување, најде на замрзнување, водачот на воздухопловот веднаш излегува од овие услови, како промена на висината и/или маршрутот, ако е потребно, преку прогласување на кризна ситуација кај контролата на летање (ATC).

(в) Во случај на операции со комплексни воздухоплови на моторен погон, операторот утврдува процедури за летови при очекувани или фактички услови на замрзнување.

SPO.OP.180 Услови за полетување – авиони и хеликоптери

Пред да започне полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на оперативното место или условите на полетно-слетната патека или зоната за конечен период за полетување, нема да го попречуваат спроведувањето на безбедно полетување и заминување; и

(б) применливиот оперативен аеродромски минимум е исполнет.

SPO.OP.181 Услови за полетување – балони

Пред да започне полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека во согласност со информациите кои ги поседува на оперативното место или аеродромот нема да го попречат безбедното полетување или слетување.

SPO.OP.185 Симулирање на ситуации за време на лет

Освен доколку во воздухопловот е присутен експерт за задачи кој врши обука, водачот на воздухопловот при превоз на експерт за задачи, не дозволува симулација на:

(а) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(б) лет при временски услови по инструменти (ІМС).

SPO.OP.190 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет

(а) Операторот на комплексни воздухоплови на моторен погон гарантира дека за време на летот се вршат процедурите за контрола и управување на потрошувачката на гориво.

(б) Водачот на воздухопловот редовно проверува дека износот на употребливо горивото што останува во лет не е помало од износот на гориво кое е потребно да продолжи да лета до аеродром со погодни временски услови или до оперативното место, со планираните резерва на гориво и да биде во согласност со условите на NCC.OP.130 или NCC.OP.131.

SPO.OP.195 Користење на дополнителен кислород

(а) Операторот гарантира дека експертот за задача и членовите на екипажот лет постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 ft за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 ft, освен доколку не е поинаку одобрено од страна на надлежните власти во согласност со SOP.

(б) Без оглед на точка (а) и освен за операции на падобран, кратки екскурзии со одредено траење над 13 000 стапки, без користење на дополнителен кислород за комплексни авиони и хеликоптери да можат да се вршат со претходно одобрение од надлежниот орган врз основа на следново:

(1) должината на траењето на екскурзија над 13 000 стапки не е повеќе од 10

минути, а ако е потребно подолго време, е строго ограничена на времето потребно за постигнување на специјализирани задачи;

(2) летот не се врши над 16 000 стапки;

(3) безбедносните упатства се во согласност со став SPO.OP.135 и содржат соодветни информации за членовите на екипажот и експертот за задача за ефектите на хипоксија;

(4) Стандардни оперативни процедури за работење се одразува на точките (1), (2) и (3).;

(5) претходно искуство на оператор при спроведувањето на операциите над 13 000 стапки, без користење на дополнителен кислород;

(6) индивидуалното искуство на членовите на екипажот и експертот за задачи и нивните физиолошки прилагодувања на висока надморска висина; и

(7) висината на база на која се операторот има седиште или од кое се спроведуваат операциите.

SPO.OP.200 Откривање на близина со земјата

(а) Кога се констатира неочекувана близина со земјата од член на летачки персонал или од системот за предупредување за близина со земјата, пилотот, кој го извршува летот, веднаш презема корективни активности за создавање на безбедни услови за лет.

(б) Системот за откривање на близина со земјата може да биде онеспособен за време на специјализирани задачи кои треба да се управува оддалечени од земјата која ќе предизвика систем за предупредување на близина на земјата да се активира.

SPO.OP.205 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

(а) Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога е инсталиран и функционира воздухопловен систем за избегнување на судири. Кога се користи системот ACAS II, овие процедури и обука треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011.

(б) ACAS II може да биде онеспособен за време на специјализираните задачи, кои по својата природа бараат воздухопловот да биде управуван на растојание еден од друг воздухоплов а која го активира ACAS.

SPO.OP.210 Услови за извршување на приод и услови за слетување – авиони и хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да биде сигурен, во согласност со расположливите информации, дека временските услови на аеродромот и условите на планираната полетно–слетната патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.

SPO.OP.215 Започнување и продолжување на приодот за слетување – авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да изврши приод за слетување во согласност со правилата за летање по инструменти (IFR), покрај пријавените RVR/VIS.

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под важечкиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 стапки над аеродромот; или

(2) во крајната делница од приодот за слетување, кога висината за донесување на одлука (DA/H) или минималната висина за понирање (MDA/H) е повеќе од 1 000 стапки над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по прелетувањето на висина над 1 000 стапки над аеродромот, пријавените RVR/VIS спаѓаат под важечкиот минимум, приодот може да се продолжи по DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи по DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено, под услов да е утврден приод на DA/H или MDA/H и да се одржува визуелен ориентир кој одговара за видот на операција на приод и за планираната полетно–слетна патека. .

(ѓ) RVR-зоната на контакт е секогаш контролирана.

SPO.OP.225 Оперативни ограничувања – балон со погон на топол воздух

(а) Балон со погон на топол воздух нема да слетува во текот на ноќта, освен во вонредни ситуации.

(б) Балон со погон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.

SPO.OP.230 Стандардни оперативни процедури

(а) Пред отпочнување на специјализираните операции, операторот врши проценката на ризикот, со пресметување на сложеност на активностите за утврдување на опасностите и ризиците поврзани со работењето и ги утврдува мерките за нивно намалување.

(б) Врз основа на проценката на ризикот операторот воспоставува SOP кои што се соодветни за специјализираните активности и воздухоплови кои што се користат, земајќи ги предвид условите на Поддел Е. SOP се дел од оперативниот прирачник или посебен документ. SOP редовно се ревидираат и ажурираат како што е потребно.

(в) Операторот е должен да гарантира дека специјализираните операции се изведуваат само во согласност со SOP.

ПОДДЕЛ В
**ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ
ОГРАНИЧУВАЊА**

SPO.POL.100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на сите фази од користењето на воздухопловот, распределбата на товарот, масата и балансот, освен за балони, одговараат на ограничувањата, утврдени во соодветното упатство.

(б) Натписите, листите, ознаки на инструментите или нивни комбинации, кои ги содржат оперативните ограничувања пропишани во AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

SPO.POL.105 Маса и баланс

(а) Операторот гарантира дека масата и балансот, освен за балони, CG на секој воздухопловот се утврдува преку вистинско мерење пред неговото користење. Кумулативните влијанија од извршените модификации и поправки на масата и балансот се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се ставаат на располагање на водачот на воздухопловот. Воздухопловот се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансот не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на:

(1) за авиони и хеликоптери, производителот на воздухоплови или одобрена организација за одржување; и

(2) за едрилици и балони, производителот на воздухопловот или производителот на едрилицата во согласност со Регулатива (ЕК) бр. 2042/2003 како е применливо.

SPO.POL.110 Системи за маса и баланс – комерцијални операции со авиони и хеликоптери и некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

(а) Операторот воспоставува систем за маса и баланс за секој лет или серија летови:

(1) оперативна маса на воздухопловот без екипаж;

(2) масата на патениот товар;

(3) масата на горивото;

(4) товар на воздухопловот и распоред на товарот;

(5) масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво; и

(6) применливите позиции на CG на воздухопловот.

(б) Летачки персонал е опремен со средствата наменети за имитација и проверка на целата маса и биланс на врз основа на електронски пресметки.

(в) Операторот воспоставува процедура за да му овозможи на водачот на

воздухопловот да ја одреди масата на горивото, наполнето за летање, користејќи ги податоците за неговата реална густина, или ако не се познати, густината, пресметана по метод, утврден во упатството за извршување на летови.

(г) Водачот на воздухопловот гарантира дека:

- (1) товарањето на воздухопловот се врши под контрола на квалификуван персонал; и
- (2) дозволениот патен товар се товари во согласност со податоците, кои се користат за пресметување на масата и балансот на воздухопловот.

(с) Операторот ги утврдува начелата и методите во упатството за извршување на летови, кои се користат во системот за утврдување на масата и распределбата на товарот, за да бидат исполнети условите, наведени во од (а) до (г). Овој систем ги опфаќа сите типови на планираното користење.

SPO.POL.115 Податоци и документација за маса и баланс – комерцијални операции со авиони и хеликоптери и некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

(а) Операторот утврдува податоци и ја подготвува документацијата за маса и баланс пред секој лет или серија од летови, наведувајќи го товарот и неговата распределба се такви што не ги надминуваат граничните вредности за воздухопловот. Документацијата за маса и баланс ги содржи следниве информации:

- (1) Регистрација и тип на воздухоплов;
- (2) Идентификација на летот, број и датум;
- (3) Име на водачот на воздухопловот;
- (4) Името на лицето, кое ја подготвило документацијата;
- (5) Сува оперативната маса без екипаж и соодветниот CG на воздухопловот;
- (6) Масата на горивото при полетување и масата на горивото за летот;
- (7) Масата на останатиот потрошен материјали, различни од горивото, ако е применливо;
- (8) Компонентите на товарот;
- (9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво;
- (10) Применливите позиции на CG на воздухопловот; и
- (11) Граничните вредности за масата и центарот на CG.

(б) Кога податоците и документацијата за масата и балансот се создаваат од компјутеризиран систем за маса и баланс, операторот ја проверува веродостојноста на добиените податоци.

SPO.POL.116 Податоци и документација за маса и баланс – олеснувања

По исклучок на точка SPO.POL.115(a)(5) центарот на тежиштето во документацијата за масата и балансот пред секој лет ако распределбата на товарот е во согласност со однапред пресметана табела на баланс или ако може

да се докаже дека за планираните операции може да се обезбеди правилна баланс без оглед на видот на реалниот товар.

SPO.POL.120 Перформанси – општо

Водачот на воздухоплов управува со воздухопловот само ако перформансите на воздухопловот овозможуваат исполнување на условите во поглед на правилата во лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат.

SPO.POL.125 Ограничувања на маса на полетување – комплексни авиони на моторен погон

Операторот гарантира дека:

(а) масата на авионот на почетокот на полетување не ги надминува границите на тежина:

- (1) при полетување, во согласност со условите на SPO.POL.130;
- (2) на маршрута со еден откажан мотор (OEI), во согласност со условите на SPO.POL.135; и
- (3) при слетувањето во согласност со условите на SPO.POL.140,

овозможувајќи очекувано намалување на маса при прогресијата на летот и трошењето на гориво.

(б) маса на почетокот на полетување никогаш нема да го надмине максимумот на маса при полетување како што е наведено во AFM за износот на притисок кој е соодветен на надморската висина на аеродромот или оперативното место, или доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување, со какви било други локални атмосферски услови; и

(в) очекуваната маса за очекуваното време на слетување на аеродромот или оперативното место кое е предвидено за слетување или на било кој алтернативен аеродром на дестинацијата никогаш нема да ја надмине максималната маса за слетување која што е наведена во AFM за износот на притисок кој е соодветен на надморската висина на аеродромот или оперативното место, или доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување, со какви било други локални атмосферски услови.

SPO.POL.130 Полетување - комплексни авиони на моторен погон

(а) При утврдување на максимална маса на полетување, водачот на воздухопловот го зема предвид следново:

- (1) пресметаната должина на полетување да не ја надминува должината на полетување која што е на располагање при што должина на просторот без препреки да не ја надминува половина од расположливата патека за полетување;

- (2) пресметаната залет при полетување да не ја надминува расположливата патека за полетување;
 - (3) единичната вредност V_1 се користи за одбиените и непрекинатите полетување, ако вредноста на V_1 е наведена во AFM; и
 - (4) по влажни или контаминирани полетно – слетни патеки, масата на полетување не ја надминува масата која е дозволена за полетување на сува полетно–слетната патека под истите услови.
- (б) Освен за воздухоплови кои се опремени со турбоелисен погон и максимална маса на полетување на или под 5700кг, во случај на отказ на моторот за време на полетувањето на воздухопловот, водачот на воздухопловот гарантира дека воздухопловот мора да биде во можност да:
- (1) го запре полетувањето и да запре во рамките на расположливата далечина за забрзување и запирање, и
 - (2) го продолжи полетувањето и да ги надмине сите пречки во воздушниот пат при соодветна оддалеченост додека авионот не е во позиција да ги задоволат условите од SPO.POL.130.

SPO.POL.135 Летање по маршрута — со еден откажан мотор (OEI) - комплексни авиони на моторен погон

Водачот на воздухопловот гарантира дека во случај на еден откажан мотор во која било точка во текот на маршрутата, воздухоплов со повеќе мотори може да го продолжи летот до аеродромот кој му одговара или до оперативното место, а при тоа во ни една точка да не лета под минималната висина за надминување на препреки.

SPO.POL.140 Слетување – комплексни авиони на моторен погон

Водачот на воздухопловот гарантира дека на кој било аеродром или оперативно место, по надминувањето на сите препреки на патеката за приод до безбедна висина, на воздухопловот мора да биде во можност да слета и да застане, или авион на вода мора да бидат способни да се постигне задоволителна мала брзина во рамките расположливата должина на слетување. Се почитуваат отстапувања за предвидените варијации во техниките за приод и слетување, доколку таквите изземања не се почитувале при планирањето на податоци за перформансите.

SPO.POL.145 Перформанси и оперативни критериуми - авиони

Кога авион оперира на висина пониска од 150 метри (500 стапки) над ненаселена област, операторот за операции за кои не може да се задржи нивото на лет во случај на критичен отказ на моторот:

- (а) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот;
- (б) воспостави програма за обука за членовите на екипажот; и
- (в) гарантира дека целиот екипаж на летање и експерти за задача кои се во воздухопловот се запознаени со процедурите кои треба да се следат во случај на

принудно слетување.

SPO.POL.146 Перформанси и оперативни критериуми – хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да оперира со воздухоплов над населеното место, под услов:

- (1) хеликоптерот поседува сертификат за категорија А или Б; и
- (2) безбедносните мерки се воспоставени за да се спречи непотребното опасност за лица или имот на земја и операции и нивните одобрени SOP.

(б) Операторот :

- (1) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот; и
- (2) воспостави програма за обука за членовите на екипажот; и
- (3) гарантира дека сите членови на екипаж и експерти за задача кои се во воздухопловот се запознаени со процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

(в) Операторот гарантира дека масата при полетување, слетување или при лебдење не смее да ја надмине максимално дозволената тежина за:

- (1) лебдење без влијание на ефектот на близина на земјата (HOGE) додека сите мотори работат на соодветна номинална моќност; или
- (2) доколку условите што преовладуваат се такви што не може да се постигне HOGE, масата на хеликоптерот не ја надминува максималната маса која е специфицирана за лебдење со влијание на ефектот на близина на земјата (HIGE) сè додека сите мотори со соодветната номинална можност, под условите кои преовладуваат и кои овозможуваат лебдење под влијание на близината на земјата со максимална одредената маса.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

SPO.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.A.215;
- (3) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.A.220; или
- (4) се вградени во авионот.

(б) доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Резервни осигурувачи;
- (2) Рачни преносни светилки;
- (3) Точни хронометри;
- (4) Држач за карти;
- (5) Комплет за прва помош;
- (6) Сигнална опрема и опрема за преживување; и
- (7) Морски котви и опрема за укотвување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесува при летот, треба да го исполнуваат следново:

- (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачкиот персонал за усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220; и
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(д) Инструментите, кои се користат од даден член на летачкиот персонал, се поставуваат така што индикациите се видливи од работното место на соодветниот член на летачки персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(ѓ) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти од авионот, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; доколку е утврдена
- (б) за комплексен воздухоплови на моторен погон и за сите воздухоплови кои се користат во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).
- (в) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.A.110 Резервни електрични осигурувачи

Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи од видовите кои се потребни за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е

дозволено да се заменат за време на летот.

SPO.IDE.A.115 Оперативни светла

Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) систем на светилки за избегнување на судири;
- (б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;
- (в) светло за слетување;
- (г) светилки со напојување од авионскиот електронски систем и обезбедување на соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од важност за безбедно функционирање на авионот;
- (д) светилки кои се напојуваат од авионскиот електронски систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини;
- (ѓ) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и
- (е) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроплан.

SPO.IDE.A.120 Операции по VFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите, кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок;
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број; и
- (6) Накосување за комплексни воздухоплови на моторен погон.

(б) Авиони кои оперираат според ноќни визуелни метеоролошки услови (VMC), покрај опремата од точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

- (i) Свиокот и накосувањето;
- (ii) Положбата;
- (iii) Вертикалната брзина; и
- (iv) Стабилен курс.

(2) се обезбедуваат средства за прикажување на недостиг за снабдување со електрична енергија на жirosкопските инструменти.

(в) Комплексни авиони на моторен погон кои оперираат по VMC над вода или

надвор од видното поле на копното, во дополние на (а) и (б) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(г) Авиони кои извршуваат операции во услови кога не можат да ја задржат посакуваната траекторија на лет на еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополние на (а) и (б) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(д) Кога се потребни двајца пилоти за операции, авионите се опремени со посебни средства за прикажување на:

- (1) Висина по притисок;
- (2) Индицирана брзина;
- (3) Накосување или свиокот и накосувањето, зависно од потребата;
- (4) Положбата, зависно од потребата;
- (5) Вертикалната брзина, зависно од потребата;
- (6) Стабилизиран правец, зависно од потребата; и
- (7) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број, зависно од потребата.

SPO.IDE.A.125 Операции по IFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Авиони, кои се користат според IFR се опремени со следнава опрема:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висината по притисок;
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Вертикалната брзина;
- (6) Свиокот и накосувањето;
- (7) Положбата;
- (8) Стабилизираниот курс;
- (9) Температурата на надворешниот воздух; и
- (10) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(б) Средства, кои укажуваат прекини во напојувањето на потребните пилотски инструменти;

(в) Кога се потребни двајца пилоти за операција, вториот пилот се опремува со посебни средства за прикажување:

- (1) Висина по притисок;

- (2) Индицирана брзина;
- (3) Вертикалната брзина;
- (4) Свиокот и накосувањето;
- (5) Положбата;
- (6) Стабилизираниот курс;
- (7) Температурата на надворешниот воздух; и
- (8) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(г) Се обезбедуваат средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) и (в) 2 поради кондензација или одмрзнување; и

(д) За комплексни воздухоплови на моторен погон кога оперираат по IFR, во дополние на (а), (б), (в) и (г) се опремени со:

- (1) алтернативен извор на статички притисок;
- (2) држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќно користење;
- (3) втори независни средства за мерење и прикажување на висина; освен доколку не е веќе монтиран во согласност со (д) (1); и
- (4) доводот на електрична енергија, во зависност од главниот систем за општо снабдување со електрична енергија за потребите на делување и осветлување на систем за прикажување на позицијата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите јасно се покажува дека индикаторот за положбата се напојува од системот за снабдување со електрична енергија во случај на итност.

SPO.IDE.A.126 Дополнителна опрема за авиони со еден пилот по IFR

Комплексни воздухоплови на моторен погон со еден пилот, управувани според IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

SPO.IDE.A.130 Систем за предупредување за опасно зближување со теренот (TAWS)

Авионите со турбински мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со конфигурација со најголем број на оперативни патнички места (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за:

- (а) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или
- (б) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или

пред 1 јануари 2011 година.

SPO.IDE.A.131 Воздухопловен систем за избегнување на судири на воздухопловите во лет (ACAS)

Освен ако не поинаку предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони со турбински мотори, кои имаат максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која надминува 5 700 kg се опремени со ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Воздухопловна опрема за одредување на временските услови – комплексни авиони на моторен погон

Следниве авиони се опремени со воздухопловна опрема за одредување на временските услови, кога се користат во текот на ноќта или при ИМС во области, во кои се очекуваат грмотевици, бури или други потенцијално опасни временски услови по маршрута за кои се смета дека можат да бидат откриени со воздухопловната опрема за одредување на временски услови:

- (а) авиони со херметичка кабина;
- (б) авиони со нехерметичка кабина и максимална одобрена маса на полетување (MCTOM) која е поголема од 5 700 kg;

SPO.IDE.A.133 Дополнителна опрема за операции во услови на поледица во текот на ноќта - комплексни авиони на моторен погон

- (а) Авиони со кои се извршуваат операции во очекувани или вистински услови на поледица во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување и откривање на формиран мраз.
- (б) Уредот за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај, со цел на членовите на летачки персонал да не им го отежнува извршувањето на нивните должности.

SPO.IDE.A.135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Авиони, кои вршат операции со повеќе од еден член на екипаж на летање се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони., кои се користат од страна на сите членови на екипажот на летање.

SPO.IDE.A.140 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

- (а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

- (1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 27 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година; и

(2) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која што надминува 2 250 kg;

- (i) кои поседуваат сертификат со најмалку 2 пилот како дел од екипата;
- (ii) опремени со турбо мотор(и) или повеќе од еден турбопроп мотор; и
- (iii) за кого уверението за работа е издадено на или пред 1 јануари 2016 година.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го евидентира времето на:

- (1) пренесените и примените разговори по радио од екипажот во пилотската кабина;
- (2) разговорите меѓу членовите на екипаж на летање по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;
- (3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи без прекин за звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон; и
- (4) гласовни или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекилот на моторите на крајот од летот

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа за негово лоцирање во вода.

SPO.IDE.A.145 Уред за снимање на податоците на летот

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) , поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно враќање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги евидентира параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на евидентираните информации во

текот најмалку на последните 25 часови за авионите.

(в) Податоците задолжително се добиваат од извори на авионот, кои обезбедуваат точна согласност на евидентираниите информации прикажани пред екипажот на летање.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да евидентира по завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

SPO.IDE.A.150 Снимање на пренос на податоци

(а) Авиони, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, кои имаат можност да ги одржуваат комуникациите преку преносот на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки преку на преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од авионот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од авионот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки во однос на преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоците снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во SPO.IDE.A.140 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Барањата кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во SPO.IDE.A.140 (г) и (д) за примена за почеток и крај на работењето на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

SPO.IDE.A.155 Комбиниран уред за снимање на податоци од летот и на разговорите во пилотската кабина

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку:

- (а) еден комбиниран уред за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина ако се бара авионите да се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR);
- (б) два комбинирани уреди за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите да се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR).

SPO.IDE.A.160 Седишта, сигурносни појаси на седиштето, сигурносни системи за врзување и системи за сигурносно врзување на деца

Авионите се опремени со:

- (а) седиште или позиција за член на екипаж или експерт во воздухопловот;
- (б) сигурносен појас за секое седиште и сигурносни појаси за секоја позиција;
- (в) за некомплексни воздухоплови на моторен погон појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште од екипажот на лет вклучувајќи ослободување на појасот во една точка.
- (г) за комплексни воздухоплови на моторен погон појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште од екипажот на лет вклучувајќи ослободување на појасот во една точка и вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно кочење:
 - (1) за секое седиште на член на летачкиот персонал и за секое седиште до пилотско седиште;
 - (2) за секое седиште на набљудувач, лоцирано во пилотската кабина;

SPO.IDE.A.165 Комплет за прва помош

- (а) Авионите се опремени со комплети за прва помош.
- (б) Комплетите за прва помош се:
 - (1) лесно достапни за користење; и
 - (2) се обновуваат редовно

SPO.IDE.A.170 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена

кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани на висина на лет на која се бара дополнителен кислород според точка (б) се опремени со опрема за чување на кислород и апарати за складирање кои можат да ги чуваат и складираат кислородните резерви.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани над висина на лет каде висината на притисокот во делот на патниците е над 10000 стапки ќе носи доволно кислород за дишење за да може да обезбеди за сите членови на екипажот и експерти за најмалку:

(1) во било кој период кога висина по притисок во кабината надмине 15 000 стапки, но во секој случај не помалку од 10 минути за резерви на кислород.

(2) во било кој период ако при загубата на притисок и земајќи ги предвид околностите летот, висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 14 000 стапки и 15 000 стапки; и

(3) во било кој период подолго од 30 минути, кога висина по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 14 000 стапки;

(4) за најмалку 10 минути за воздухоплови наменети за летови во висина по притисок над 25 000 стапки, или наменети за летање под таа висина, но под услови да во рок од четири минути не се спуштат до висина по притисок на 13.000 стапки.

(в) Авионите со херметички затворена кабина, управувани на висина над 25000 стапки, се опремени со:

(1) уред за предупредување на летачки персонал за каков било губење на притисокот; и

(2) во случај на комплексни воздухоплови на моторен погон маски за брзо снабдување со кислород за членовите од екипажот на летање.

SPO.IDE.A.175 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

(а) Авионот со нехерметички кабинни кои со притисокот кој е наменет за лет во висини за која се бара снабдувањето со кислород во согласност со ставот (б) опремени се со уред за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да се сместат и да се дистрибуираат потребните резерви на кислород.

(б) Авион со нехерметичка кабина наменета за летови над висина за летање каде висината по притисок во патничкиот простор е над 10 000 стапки носат доволно резерва на кислород за:

(1) сите членови на екипажот и на најмалку 10% од патниците во било кој период подолго од 30 минути, кога висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за било кој период каде висината по притисок во патничкиот простор е над 13.000 стапки.

(в) Без оглед на точка (б) екскурзиите со посебно траење помеѓу 13 000 и 16 000 стапки може да се спроведе без кислород во согласност со став SPO.OP.195 од точка (б).

SPO.IDE.A.180 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите, освен TMG и ELA1 авионите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

- (1) во пилотската кабина; и
- (2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен во онаа кабина која е лесно пристапна со пилотската кабина.

(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

SPO.IDE.A.181 Секира и хебла за разбивање

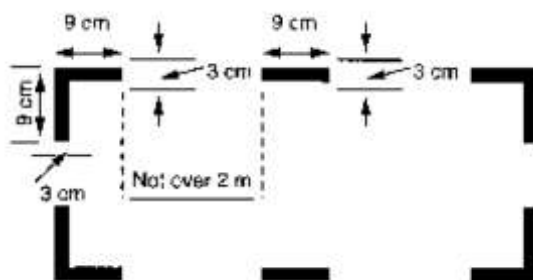
Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 5 700 kg се опремени со најмалку една секира или хебла, кои се наоѓаат во пилотската кабина.

SPO.IDE.A.185 Одредување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот од авионот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај одредувањето се означува како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Одредување на местата за пробивање



SPO.IDE.A.190 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авиони се опремуваат со:

- (1) со предавател за итно лоцирање (ELT) од било кој вид со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јули 2008 година;
- (2) со автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или по 1

јули 2008 година.

(б) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елеци за спасување за секое лице во авиони или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, кои се сместени на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) едномоторни авиони кои се опремени за слетување на земја кога:

(i) летаат над вода на оддалеченост од копното која е надвор од оддалеченоста за едрење; или

(ii) полетуваат или слетуваат на аеродромот или оперативно место кое според мислењето на водачот на воздухопловот, полетувањето и патеката за приод се наоѓа над водена површина, така што во случај на несреќа авионот може принудно да слета на вода;

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода; и

(3) авиони управувани над вода на растојание од крајбрежјето каде принудно слетување е можно на повеќе од 30 -минутен лет со нормална брзина на летање или со 50NM, зависно кое е помало.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален појас за спасување е опремено со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата

(в) Хидроавиони, кои се управуваат над вода се опремени со:

(1) котва или друга опрема потребна да го олесни закотвување, укотвувањето или маневрирањето на авионот на вода, соодветно на неговата големина, тежина и спецификите на ракување ; и

(2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(д) Водач на авион управуван над вода на растојание од крајбрежјето каде принудно слетување е можно на повеќе од 30 -минутен лет со нормална брзина на летање или со 50NM, зависно кое е помало, ги одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во авионот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на итна ситуација;

(2) доволно сплавови за спасување со можност да ги пренесат сите лица, кои се наоѓаат во авионот, кои се чуваат на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација,

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

SPO.IDE.A.200 Опрема за преживување

(а) Авиони, со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со:

- (1) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;
- (2) најмалку еден автоматски предавател за брзо лоцирање (ELT); и
- (3) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета земајќи го предвид бројот на лицата во авионот.

(б) Дополнителната опрема за преживување, наведена во (а)(3), не е потребно да се превезува, кога авионот:

- (1) останува во растојание од зоната во која потрагата и спасувањето не можат да бидат особено тешки, и ова растојание одговара на:
 - (i) 120 минути лет со брзина за крстарење за авиони, со ОЕИ кои може да го продолжат летот до аеродромот со критичен/-ни мотор/-и кој/-и може да станат нефункционални во која било точка на маршрутата или планираните маршрути на заобиколување е; или
 - (ii) 30 минутен лет со брзина на маршрута за сите други авиони;
- (2) останува на растојание, кое не е поголемо од она кое одговара на 90-минутен лет со брзина на крстарење од зона соодветна за извршување на принудно слетување за авионите, кои поседуваат уверение во согласност со важечките стандарди за пловидбеност.

SPO.IDE.A.205 Индивидуална опрема за заштита

Секое лице во воздухопловот носи индивидуална опрема за заштита која е соодветна за видот на операцијата која се спроведува.

SPO.IDE.A.210 Слушалки

(а) Авионите се опремени со слушалки со насочен микрофон или микрофон на грло или еквивалентно средство за врска за секој член на летачки персонал на неговото работно место во пилотската кабина.

(б) Авиони, кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со копче за пренос, лоциран на рачните команди за управување со навалувањето, за секој член на екипажот на летање.

SPO.IDE.A.215 Радиокомуникациска опрема

(а) Авионите, кои се управувани по правилата на визуелно летање (VFR) по маршрути или во ноќни услови, или кога се налага од условите за воздушен простор кои се применуваат, се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, можат да:

- (1) да врши комуникација во две насоки за целите на контрола од страна на аеродромот;
- (2) да прифаќа метеоролошки информации за цело време во текот на летот;

- (3) да врши комуникација во две насоки во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од страна на властите; и
- (4) обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz
- (б) Доколку се потребни повеќе од еден сет на опрема за комуникација, секоја од нив ќе биде независна од другите опрема до степен до кој откажувањето на едната опрема нема да резултира со откажување на друга опрема.

SPO.IDE.A.220 Навигациска опрема

(а) Авиони се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема која им овозможува продолжување на летот во согласност со:

- (1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и
- (2) применливите услови за воздушниот простор.

(б) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со ставот (а), или безбедно спроведување на соодветната акција за вонредна состојба.

(в) Авионите, кои се користат за летови, за кои се планира слетување при временски услови за летови по инструменти, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Оваа опрема е способна да извршува такво наведување за секој аеродром, на кој се планира слетување при временски услови за летање по инструменти (IMC) и за секој одреден алтернативен аеродром.

SPO.IDE.A.225 Транспондер

Авионите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) за известување за висина по притисок и со секој останат SSR, и транспондерот со карактеристики кои се неопходни за барани од маршрута, по која ќе се изврши летот.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

SPO.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.H.215;
- (3) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.H.220; или

(4) се вградени во хеликоптерот.

(б) Доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Рачни преносни светилки;
- (2) Прецизен хронометар;
- (3) Држач за карти;
- (4) Комплет за прва помош;
- (5) Опрема за преживување и сигнализација; и
- (6) Морски котви и опрема за укотвување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

- (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220; и
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на летање, се поставуваат така што индикациите се видливи од работното место на соодветниот член на летачки персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

SPO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или
- (б) за комплексни воздухоплови на моторен погон, и за секој хеликоптер кој се користи во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).
- (в) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.H.115 Оперативни светла

Хеликоптерите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) систем на светилки за избегнување на судири;
- (б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;
- (в) светло за слетување;
- (г) светилки со напојување од хеликоптерскиот електронски систем и обезбедување на соодветно осветлувањена сите инструменти и опрема од важност за безбедно функционирање на хеликоптерот;
- (д) светилки кои се напојуваат од хеликоптерскиот електронски систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабинни;
- (е) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и
- (е) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот се користи како хидроплан.

SPO.IDE.H.120 Операции по VFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптерите, кои се користат според VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок;
- (4) Индицирана брзина; и
- (5) Накосување.

(б) Хеликоптери кои оперираат според визуелни метеоролошки услови (VMC) над вода и вон видокругот на копното, при визуелни ноќни метеоролошки услови (VMC), покрај опремата од точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

- (i) Положбата;
- (iii) Вертикалната брзина; и
- (iii) Стабилен курс.

(2) Се обезбедуваат средства за прикажување на недостиг за снабдување со електрична енергија на жироскопските инструменти; и

(3) Се обезбедуваат средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(в) Хеликоптери кои вршат операции на видливост која е помала од 1500м, или во услови кога не можат да ја задржат саканата траекторија без еден или повеќе дополнителни инструменти, мора да бидат, во дополнение на (а) и (б) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(г) Кога се потребни двајца пилоти за лет, работното место, хеликоптерите се опремени со посебни средства за прикажување на:

- (1) Висина по притисок;
- (2) Индицирана брзина;
- (3) Накосување или свиокот и накосувањето, зависно од потребата;
- (4) Положбата;
- (5) Вертикалната брзина, зависно од потребата; и
- (6) Стабилизиран правец, зависно од потребата.

SPO.IDE.H.125 Операции по IFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери , кои се управуваат по IFR се опремени со следнава опрема:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок;
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Вертикалната брзина;
- (6) Свиокот и накосувањето;
- (7) Положбата;
- (8) Стабилизираниот курс; и
- (9) Температурата на надворешниот воздух..

(б) Средства, кои укажуваат дека напојувањето на потребните пилотски инструменти не е адекватно.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за вршење на операција, се опремува со посебни средства за прикажување и тоа:

- (1) Висина по притисок;
- (2) Индицирана брзина;
- (3) Вертикалната брзина;
- (4) Накосувањето;
- (5) Положбата;
- (6) Стабилизираниот курс; и
- (7) Температурата на надворешниот воздух.

(г) Се обезбедуваат средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) и (в) 2 поради кондензација или одмрзнување;

(д) Дополнителни независни средства за мерење и прикажување на висина ; и

(г) за комплексни хеликоптери на моторен погон:

- (1) Алтернативен извор на статички притисок;
- (2) Држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќно користење.

SPO.IDE.H.126 Дополнителна опрема за операции со еден пилот по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани според IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

SPO.IDE.H.132 Воздухопловна опрема за одредување на временските услови - комплексни хеликоптери на моторен погон

Хеликоптери кои се управуваат по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со воздухопловна опрема за одредување на временските услови, кога соодветните метеоролошки извештаи покажуваат дека може да се очекуваат, по маршрутата, грмотевици или други потенцијално опасни временски услови, што се сметаат дека можат да се откријат со хеликоптерска опрема за откривање на временските услови.

SPO.IDE.H.133 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта - комплексни хеликоптери на моторен погон

(а) Хеликоптери, со кои се вршат операции во текот на ноќта во очекувани или вистински услови на поледица во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување и откривање на формиран на мраз.

(б) Средството за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај со цел на членовите на летачкиот персонал да не би им го отежнало извршувањето на нивните должности.

SPO.IDE.H.135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Хеликоптери, кои вршат операции со повеќе од еден член на летачки персонал се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони.

SPO.IDE.H.140 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Хеликоптерите со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 7 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година се опремени со CVR.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимени во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

- (1) говорните комуникации пренесени и примените по радио во пилотската кабина;
- (2) разговорите меѓу членовите на екипаж на летање по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;
- (3) звучното опкружување во пилотската кабина, без прекин за звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон; и
- (4) гласовните или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на хеликоптерот сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекилот на моторите на крајот од летот

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа за негово лоцирање во вода.

SPO.IDE.H.145 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Хеликоптер со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) , поголема од 3 175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно преземање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните 10 часови за хеликоптерите.

(в) Податоците задолжително се добиваат од извори на хеликоптерот, кои обезбедуваат точна прецизна корелација со снимените информации прикажани пред летачкиот персонал.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

SPO.IDE.H.150 Снимање на пренос на податоци

(а) Хеликоптери, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, кои имаат можност да комуницираат во однос на преносот на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки во однос на преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од хеликоптерот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат синхронизација со записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од хеликоптерот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки во однос на преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоци, снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува чување на евидентираниите информации најмалку за времето, предвидено во SPO.IDE.H.140 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во SPO.IDE.H.160 (г) и (д) за логиката на започнување и запирање за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

SPO.IDE.H.155 Комбиниран уред за снимање

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната со користење на еден комбиниран уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR).

SPO.IDE.H.160 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и системи за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

- (1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;
- (2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;
- (3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко место за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 31 декември 2012 година; и
- (4) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото вклучувајќи уред кој автоматски го задржување торзото на седиштето во случај на ненадејно кочење, на секое седиште на летачкиот персонал.

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото кој се отвора од една точка

SPO.IDE.H.165 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден комплет за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

- (1) лесно достапни за користење;
- (2) се обновуваат редовно.

SPO.IDE.H.175 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

(а) Хеликоптер со нехерметички кабини кои со притисокот кој е наменет за лет во висини за кои се бара снабдувањето со кислород во согласност со ставот (б) опремени се со уред за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да се сместат и да се дистрибуираат потребните резерви на кислород.

(б) Хеликоптер со не херметичка кабина наменета за летови над висина за летање каде висината по притисок во патничкиот простор е над 10 000 стапки носат доволно резерва на кислород за:

- (1) сите членови на екипажот и на најмалку 10% од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и
- (2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период каде висината по притисок во патничкиот простор е над 13.000 стапки.

(в) По исклучок од точката (б) екскурзиите со одредено времетраење помеѓу 13 000 и 16 000 стапки можат да се издржат без резерви на кислород, во согласност со SPO.OP.195(б).

SPO.IDE.H.180 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен во онаа кабина која е лесно пристапна со пилотската кабина.

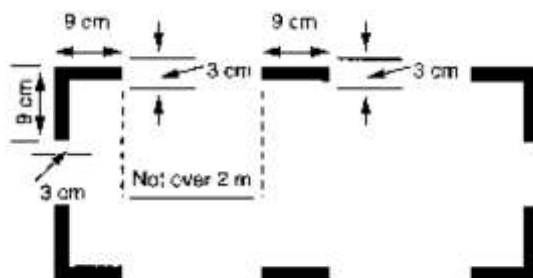
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

SPO.IDE.H.185 Одредување на местата за пробивање

Ако зони на трупот од хеликоптерот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај на одредувањето се означува како што е прикажано на Слика 1.

Слика 1

Одредување на местата за пробивање



SPO.IDE.H.190 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите кои поседуваат сертификат за конфигурација со најголем број на оперативни патнички места над 6 се опремени со:

(1) автоматски ELT; и

(2) еден ELT за опстанок (ELT(S)) во сплав за спасување кога хеликоптерот оперира при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на летање.

(б) Хеликоптерите кои поседуваат сертификат за конфигурација со најголем број на оперативни патнички места 6 или помалку се опремени со еден (ELT(S)) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник .

(в) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Летови над вода - некомплексни хеликоптери на моторен погон

(а) Хеликоптерите се опремени со елечи за спасување за секое лице во воздухопловот кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) летаат над вода на растојание од земјата што го надминува авторотационо растојание, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет; или

(2) летаат над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет; или

(3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што траекторијата на полетување или на приодот за слетување е над вода.

(б) Секој елек за спасување за спасување е опремено со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата

(в) Водач на хеликоптер управуван над вода на растојание од крајбрежјето каде принудно слетување е можно на повеќе од соодветно од 30 -минутен лет со нормална брзина на летање или 50, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во хеликоптерот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на опасност;

(2) доволно сплавови за спасување со можност да ги пренесе сите лице, кои се наоѓаат во хеликоптерот, кои се чуваат на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација;и

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

(г) Водачот на воздухопловот го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во хеликоптерот во случај на принудно слетување во вода, кога одлучува дали елечите за спасување од параграф (а) ќе се носат од страна на сите оние кои се наоѓаат во воздухопловот.

SPO.IDE.H.197 Елечи за спасување – комплексни хеликоптери на моторен погон

(а) Хеликоптерите се опремени со елечи за спасување за секое лице во воздухопловот кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето кое седи, за кого се наменети, кога се користат:

(1) при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет;

(2) при лет над вода на растојание од земјата што го надминува авторотационо растојание, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет;

- (3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што траекторијата на полетување или на приодот за слетување е над вода.
- (б) Секој елек за спасување мора да има електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

SPO.IDE.H.198 Одело за преживување – комплексни хеликоптери на моторен погон

Секој член на екипажот носи одело за преживување:

(а) кога се користи при лет на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање со нормална брзина на летање, каде во случај на отказ на критичниот мотор, хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет кога:

(1) извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот; или

(2) пресметаното време на спасување е подолго од пресметаното време за преживување;

или

(б) водачот на воздухопловот одлучува врз основа на проценка на ризик земајќи ги предвид следниве ризици:

(1) при лет над вода, надминувајќи го авторотационо растојание или безбедното растојание од земјата за принудно слетување, каде во случај на отказ на критичниот мотор, хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет;

(2) извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.

SPO.IDE.H.199 Чамци за спасување, предаватели за итно лоцирање (ELT) заради преживување и опрема за преживување за долги летови над вода – комплексни хеликоптери на моторен погон

Хеликоптери, кои се користат:

(а) при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, во случај на отказ на критичниот мотор, хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет; или

(б) при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на летање во случај на отказ на критичниот мотор, хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет и доколку водачот на воздухопловот одлучува врз основа на проценка на ризик, се опремени со:

- (1) најмалку еден чамец за спасување со номинален капацитет, не помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, поставен на начин кој овозможува негово непосредно користење во итни случаи;
- (2) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) заради преживување (ELT(S)) за секој потребен чамец за спасување; и
- (3) опрема за спасување, вклучително средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

SPO.IDE.H.200 Опрема за преживување

Хеликоптери со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со следново:

- (а) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;
- (б) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) за преживување; и
- (в) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета при што се зема предвид бројот на лицата во хеликоптерот.

SPO.IDE.H.201 Дополнителни услови за хеликоптери, кои извршуваат операции над отворено море над несоодветна морска средина

Хеликоптери, кои учествуваат во операции над отворено море над несоодветна морска средина на оддалеченост од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (а) Кога информациите за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот, или кога проценетото време за спасување, го надминува пресметаното време за преживување, или летот е планиран како ноќен лет, сите лица во хеликоптерот треба да носат одело за преживување.
- (б) Сите чамци за спасување, што се носат согласно NCC.IDE.H.227, се поставени така што можат лесно да се користат при услови на море, за кои биле оценети карактеристиките на хеликоптерот за принудно слетување на вода, неговите пловни карактеристики и карактеристики на рамнотежа, за да ги исполнат условите за принудно слетување на вода како дел од сертификацијата.
- (в) Хеликоптерот е опремен со систем за осветлување за вонредни ситуации, кој има независен извор на напојување, за да обезбедуви извор за општо осветлување на кабините, со цел да би се олеснила евакуацијата на хеликоптерот.
- (г) Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги излези во случај на опасност за екипажот, и средствата за нивно отворање, се јасно означени со инструкции за оние кои ги користат излезите како при дневна така и при ноќна светлина. Такви ознаки се дизајнирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти и ако кабината се потопи во вода.
- (д) Сите врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези

за итно, принудно слетување на вода имаат механизам за безбедност кога се отворени, со цел да не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот при какви било услови на море, сè до потребниот утврден максимум за принудно слетување и пловење.

(ѓ) Сите врати, прозорци или други отвори во делот на патниците, наменети за целите на евакуација под вода, се опремени така што да можат да се користат во итна ситуација.

(е) Елеците за спасување се носат за цело време, освен ако патникот или членот на екипажот носи целосна одело за преживување, која одговара на комбинираното барање за одлео за преживување и елек за спасување.

SPO.IDE.H.202 Хеликоптери сертифицирани за операции на вода — разновидна опрема

Хеликоптерите, сертифицирани за операции на вода, се опремени со:

(а) морска котва и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, тежини и карактеристики за управување; и

(б) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во меѓународните правила за избегнување на судири на море, кога тоа е применливо.

SPO.IDE.H.203 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Комплексни хеликоптери на моторен погон кои летаат над вода во несоодветна средина на растојание од земјата на кое е поголемо од 10 минути на лет при нормална брзина на крстарење и некомплексни хеликоптери на моторен погон кои летаат над вода во несоодветна средина на растојание од земјата 50NM од копното:

(а) се дизајнирани да сметаат на вода во согласност воздухопловниот код кој одговара;

(б) има сертификат за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност; или

(в) опремени со опрема која е неопходна за плутање на вода.

SPO.IDE.H.205 Индивидуална опрема за заштита

Секое лице во воздухопловот носи индивидуална опрема за заштита која е соодветна за видот на операцијата која се спроведува.

SPO.IDE.H.210 Пилотски слушалки

Кога е потребна радиокомуникациски и/или радионавигациски систем, хеликоптерите се опремуваат со слушалки со насочен микрофон или слично средство за врска и копче за предавателот, кое се наоѓа на контролите за летање,

за секој неопходен пилот и/или член на екипажот, на неговото работно место.

SPO.IDE.H.215 Радиокомуникациска опрема

(а) Хеликоптерите, кои се управувани по правилата на визуелно летање (VFR) по маршрути или во ноќни услови, или кога се бара од условите за воздушен простор кои се применуваат, се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, можат да:

- (1) вршат комуникација во две насоки за целите на контрола од страна на аеродромот;
- (2) да прифаќаат метеоролошки информации за цело време во текот на летот;
- (3) да вршат комуникација во две насоки во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од страна на властите;
- (4) обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz

(б) Доколку се потребни повеќе од еден сет опрема за комуникација, секоја од нив ќе биде независна од другите опрема до степен до кој откажувањето на едната опрема нема да резултира со откажување на друга опрема.

(в) Кога се бара систем за радиокомуникација, а во дополнение на системот за внатрешна врска меѓу членовите на летачки персонал од SPO.IDE.H.135, хеликоптерите ќе бидат опремени со средство за врска и копче за предавателот, кое се наоѓа на контролите за летање, за секој потребен пилот и/или член на екипажот, на неговото работно место.

SPO.IDE.H.220 Навигациска опрема

(а) Хеликоптерите се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема согласно:

- (1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и
- (2) применливите условите за воздушниот простор.

(б) Хеликоптерите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со ставот (а), или безбедно спроведување на соодветната акција за вонредна состојба.

(в) Хеликоптерите кои се користат за летови, за кои се планира слетување при временски услови за летови по инструменти, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема може да се извршува такво наведување за секој аеродром, на кој се планира слетување при временски услови за летање по инструменти (IMC) и за секој одреден алтернативен аеродром.

SPO.IDE.H.225 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор во кој се лета, хеликоптерите се опремени

со транспондер на секундарен надзорен радар SSR) со сите потребни карактеристики.

ОДДЕЛ 3

Едрилицы

SPO.IDE.S.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.S.145;

(3) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.S.150; или

(4) се вградени во едрилицата.

(б) Доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Рачни преносни светилки;

(2) Прецизен хронометар;

(3) Опрема за преживување и сигнализација.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(г) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

SPO.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на едрилицата, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) едрилицата се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот, доколку има воспоставено; или

(б) едрилицата поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.S.115 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Едрилиците со кои се управува според VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс, во случај на едрилица управувана на моторен погон,
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок; и
- (4) Индицирана брзина.

(б) Едрилиците кои оперираат во услови кога не можат да ја задржат посакуваната траекторија на лет на еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на (а) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара при:

- (1) Вертикалната брзина;
- (2) Положба или свиокот и накосувањето; и
- (3) Магнетниот курс.

SPO.IDE.S.120 Летови во облаци - инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Едрилиците кои извршуваат летови во облаци се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок; и
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Вертикалната брзина; и
- (6) Положба или свиокот и накосувањето

SPO.IDE.S.125 Седишта и сигурносни системи за врзување

(а) Едрилиците се опремени со:

- (1) седиште за секое лице во едрилицата;
- (2) на секое седиште на екипаж на летање, сигурносен систем за врзување на горниот дек од торзото во согласност со AFM

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото кој се отвора во една точка

SPO.IDE.S.130 Дополнителен кислород

Едрилици кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со

уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) сите членови на екипажот во било кој период подолго од 30 минути, кога висина по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период каде висината по притисок е над 13.000 стапки.

SPO.IDE.S.135 Летови над вода

Водач на едрилица управуван над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во едрилицата во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елеци за спасување или индивидуален појас за пловење за секое лице во воздухопловот, кои се носат или се сместени на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето на лицето за кого е наменето;

(б) Предавателот за итно лоцирање (ELT) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

(в) сигнална опрема за сигнализирање на опасност, кога управува со лет:

(1) над вода над вода на оддалеченост од копното која е надвор од оддалеченоста за едрење; или

(2) каде полетната и патеката за приод ја надминува водената површина така што во случај на несреќа едрилицата може принудно да слета на вода.

SPO.IDE.S.140 Опрема за преживување

Едрилиците управувани при летови над области, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

SPO.IDE.S.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема со помош на која тој мора да биде во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Навигациска опрема

Едрилиците се опремени со целата потребна навигациска опрема за да продолжат со летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

SPO.IDE.S.155 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, едрилиците се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни карактеристики.

ОДДЕЛ 4

Балони

SPO.IDE.B. 100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.B.145; или

(3) се вградени во балонот.

(б) доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) рачни преносни светилки;

(2) прецизен хронометар;

(3) прва помош;

(4) сигнална опрема и опрема за преживување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара со други анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од екипаж на летање за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

SPO.IDE.B.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на балонот, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) балонот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот, доколку има воспоставено; или
- (б) балонот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.B.110 Оперативни светла

Балоните кои се користат во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) светла за избегнување на судири;
- (б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опремата, потребно за безбедно функционирање на балонот.
- (в) рачна преносна светилка.

SPO.IDE.B.115 Операции по VFR - — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Балоните, кои се користат според VFR во текот на денот се опремени со следново:

- (а) опрема за прикажување на насоката на струење;
- (б) средства за мерење и прикажување на:
 - (1) Времето во часови, минути и секунди;
 - (2) Вертикалната брзина доколку се бара од AFM; и
 - (3) висината на притисокот доколку се бара во согласност со AFM, условите за воздушен простор или доколку е потребно да се контролира во однос на користењето на кислород.

SPO.IDE.B.120 Комплет за прва помош

- (а) Балоните се опремени со комплет за прва помош.
- (б) Комплетите за прва помош се:
 - (1) лесно достапни за користење;
 - (2) се обновуваат редовно.

SPO.IDE.B.121 Дополнителен кислород

Едрилицы кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

- (а) сите членови на екипажот во било кој период подолго од 30 минути, кога висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците за било кој период каде висината по притисок е над 13.000 стапки.

SPO.IDE.B.125 Преносливи противпожарни апарати

Балоните со погон на топол воздух се опремени со најмалку еден пренослив противпожарен апарат како што се бара според кодот на пловидбеност кој се применува.

SPO.IDE.B.130 Летови над вода

Водач на балон управуван над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во балонот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елеси за спасување за секое лице во воздухопловот кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето кое седи, за кого се наменети;

(б) кога се пренесуваат повеќе од 6 лица, предавателот за итно лоцирање (ELT) кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz;

(в) кога се пренесуваат до 6 лица сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz; и

(г) опрема за сигнализирање на опасност.

SPO.IDE.B.135 Опрема за преживување

Балоните управувани при летови над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

SPO.IDE.B.140 Разна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на погон на топол воздух и балоните кои се на комбиниран погон се опремени со:

- (1) алтернативен извор на палење;
- (2) направа за мерење и прокажување на количината на гориво;
- (3) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка; и
- (4) јаже за фрлање до должина над 25 метри.

(в) Балоните на погон на гас се опремени со

- (1) нож; и
- (2) јаже за фрлање кое е најмалку 20 метри долго, и е направено од природен материјал или материјал кој пропушта електрицитет.

SPO.IDE.B.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема со помош на која тој мора да биде во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

NCO.IDE.B 150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, балоните се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни квалификации.

ПОДДЕЛ Д

ПОСЕБНИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Операции со превоз на надворешен товар хеликоптер(HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за HESLO содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;

(в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;

(д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.HESLO.105 Посебна опрема за HESLO

Хеликоптерот е опремен најмалку со:

(а) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се

види на куката / товар; и

(б) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

SPO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни материи

Операторот кој превезува опасни материи до местото или до оддалечени локации без екипаж ќе достави до надлежниот орган да добие ослободување од одредбите од Техничките упатства, ако имаат намера да не се усогласат со условите на тие упатства.

ОДДЕЛ 2

Операции со превоз на луѓе како надворешен товар (НЕС)

SPO.SPEC.НЕС.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за НЕС содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;

(в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;

(д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.НЕС.105 Посебна опрема за НЕС

(а) Хеликоптерот е опремена најмалку со:

(1) опрема за операции со дигалка или кука за товар;

(2) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види на куката / товар; и

(3) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение за планираната функција.

ОДДЕЛ 3

Операции со надобран (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за PAR содржат:

- (а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;
- (б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;
- (в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;
- (г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;
- (д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;
- (ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.PAR.105 Превоз на членови на екипаж и експерти за задача

Условите утврдени за експерт за задача во став SPO.GEN.106 од точка (в) не се применуваат на експертите за задача кои изведуваат скок со падобран.

SPO.SPEC.PAR.110 Седишта

По исклучок од став SPO.IDE.A.160 точка (а) и став SPO.IDE.H.140 точка (а) потточка (1) подот на воздухопловот може да се користи како седиште, под услов на експертите на задачата да им бидат на располагање средства за држење или врзување.

SPO.SPEC.PAR.115 Дополнителен кислород

По исклучок на став SPO.SPEC.119 точка (а) условите за користење на дополнителен кислород не се однесува на членовите на екипажот, освен водачот на воздухопловот и специјалистите за задача за вршење на работите потребни за специјализирана задача кога надморска висина во кабината:

- (а) надминува 13 000 стапки за период не подолг од 6 минути; или
- (б) надминува 15 000 стапки за период не подолг од 3 минути.

SPO.SPEC.PAR.120 Летови над вода

Кога пренесува повеќе од 6 лица водачот на балонот кој оперира над вода ги одлучува ризиците на преживување на членовите на балонот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на тоа дали тој/таа носи со себе предавателот за итно лоцирање (ELT) кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став NCO.SPEC.155, падобранците можат да излезат од воздухопловот за целите на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворено простор додека пренесува уред за чад за обука, под услов тие да се произведени за оваа намена.

ОДДЕЛ 4

Акробатски летови (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за ABF содржат:

- (а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;
- (б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;
- (в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;
- (г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;
- (д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;
- (ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.ABF.105 Документи и информации

Долунаведените документи кои се наброени во SPO.GEN.140(а) не треба да се носат при акробатски летови:

- (а) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;
- (б) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;
- (в) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов;и
- (г) информации кои се однесуваат на службите за потрага и спасување за областа на планираниот лет.

SPO.SPEC.ABF.110 Опрема

Долунаведените услови за опрема не се применуваат за акробатски летови:

(а) комплет за прва помош како што е дадено во NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145;

(б) рачен противпожарен апарат како што е дадено во NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180;

(в) предавател за итно лоцирање или сопствен уред за лоцирање како што е дадено во NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.`.
