



UNIVERZA V LJUBLJANI

Fakulteta za strojništvo

Visokošolski strokovni študij
OPERATIVNI POSTOPKI HELIKOPTERJEV



JAR – OPS 3: Učno gradivo

Predavatelj mag. PRIMOŽ Škufca

UVOD

To gradivo je namenjeno slušateljem Fakultete za strojništvo, ki poslušajo prednet »Operativni postopki helikopterjev, kator tudi kandidatom za prometne pilote helikopterjev, ki lpridobivajo licenco v skladu z regulativo JAR FCL.

mag. Primož Škufca



PODDEL A UPORABA

OPS 3.001 Uporaba (Glej dodatek 1 k OPS 3.001.)

(a) V OPS 3 so predpisane zahteve, ki jih mora upoštevati pri uporabi vseh civilnih helikopterjev za komercialni zračni prevoz operator z glavnim krajem poslovanja v Republiki Sloveniji. OPS 3 se ne uporablja za:

- (1) helikopterje, ki se uporabljajo v vojaške, carinske in policijske namene ter za iskanje in reševanje - SAR; niti
- (2) za lete za spuščanje padal ali gašenje požara in s tem povezane dostavne in povratne lete, na katerih se prevažajo samo osebe, ki se sicer ponavadi prevažajo pri spuščanju padal ali gašenju požara; niti
- (3) za lete, ki se izvajajo tik pred, med ali takoj po izvajanju del v zraku, če so ti leti povezani s temi deli v zraku in če se na njih prevaža, brez upoštevanja članov posadke, največ šest oseb, nujno potrebnih za izvajanje del v zraku.

Dodatek 1 k OPS 3.001 **Poznejši datumi skladnosti iz OPS 3**

Nekatere določbe iz OPS 3 imajo datume skladnosti, ki so poznejši od datuma začetka uporabe OPS 3. To velja za naslednje določbe in z njimi povezane poznejše datume skladnosti:

- OPS 3.517(a)	- 31. december 2009
- OPS 3.517(b)	- 31. december 2005
- OPS 3.540(a)(4)	- 31. december 2009
- Dodatek 1 k OPS 3.005(d) pododstavek (c)(2)(i)(A)	- 31. december 2004

PODDEL B SPLOŠNO

OPS 3.005 Splošno

- (a) Operator lahko uporablja helikopter za komercialni zračni prevoz samo v skladu z delom OPS 3.
- (b) Operator mora izpolniti zahteve iz JAR-26, ki veljajo za helikopterje, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz. Do uradnega sprejetja JAR-26 veljajo letalski predpisi posameznih držav.
- (c) Vsi helikopterji se uporabljajo v skladu s pogoji iz njihovih priročnikov o plovnosti in v okviru odobrenih omejitev iz njihovih letalskih priročnikov helikopterjev. (Glej dodatek 1 k OPS 3.005(c).)
- (d) Helikopterska nujna medicinska pomoč (HNMP) se izvaja v skladu z zahtevami iz OPS 3, razen za odstopanja v dodatku 1 k OPS 3.005(d), za katera se zahteva posebno dovoljenje.
- (e) Helikopterske operacije v neprijaznem okolju zunaj gosto naseljenega območja se izvajajo v skladu z zahtevami iz OPS 3, razen za odstopanja v dodatku 1 k OPS 3.005(e), za katera se zahteva posebno dovoljenje. Ta dodatek se ne uporablja za operacije, ki se izvajajo v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.005(d).
- (f) Operacije s helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 3 175 kg ali manj, z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) 9 ali manj, podnevi in po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, se izvajajo v skladu z zahtevami iz OPS 3, razen za odstopanja v dodatku 1 k OPS 3.005(f), za katera se zahteva posebno dovoljenje.
- (g) Operacije s helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) 9 ali manj, podnevi, po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, ki potekajo znotraj lokalnega in določenega geografskega območja, sprejemljivega za organ, ki naj bi se začele in končale na istem kraju (ali na drugem kraju, sprejemljivem za organ znotraj lokalnega območja) in istega dne, se izvajajo v skladu z zahtevami iz OPS 3, razen za odstopanja v dodatku 1 k OPS 3.005(g), za katera se zahteva posebno dovoljenje.

(h) Helikopterske operacije z vitlom se izvajajo v skladu z zahtevami iz OPS 3, razen za odstopanja v dodatku 1 k OPS 3.005(h), za katera se zahteva posebno dovoljenje.

(i) Helikopterske operacije do/iz območij javnega interesa se izvajajo v skladu z zahtevami iz OPS 3, razen za odstopanja v dodatku 1 k OPS 3.005(i), za katera se zahteva posebno dovoljenje.

(j) Nočne VFR operacije s pomočjo sistemov za nočno opazovanje (NVIS) se lahko izvajajo samo v skladu z OPS 3 in postopki iz operativnega priročnika, za katere se zahteva posebno dovoljenje.

OPS 3.010 Izjeme

Organ lahko izjemoma in začasno odobri izjemo od določb iz OPS 3, če se prepriča, da je ta potrebna, in v skladu z vsemi dodatnimi pogoji, ki so po mnenju organa potrebni za zagotovitev sprejemljive ravni varnosti v posameznem primeru.

OPS 3.015 Operativne smernice

(a) Za zagotavljanje varnih operacij organ lahko na podlagi operativne smernice določeno operacijo prepove, omeji ali zanjo določi posebne pogoje.

(b) V operativnih smernicah se navedejo:

(1) razlog za izdajo;

(2) začetek in konec uporabe ter

(3) ukrepi, ki ji mora sprejeti operator oziroma operatorji.

(c) Operativne smernice dopolnjujejo določbe iz dela OPS 3.

OPS 3.020 Zakonodaja, drugi predpisi in postopki – odgovornosti operatorja

(a) Operator mora zagotoviti:

(1) da se vsi zaposleni zavedajo, da morajo upoštevati zakone, druge predpise in postopke tistih držav, v katerih se operacije izvajajo, ki se nanašajo na opravljanje njihovih nalog; in

(2) da so vsi člani posadke seznanjeni z zakoni, drugimi predpisi in postopki, ki se nanašajo na opravljanje njihovih nalog.

OPS 3.025 Skupni jezik

(a) Operator mora zagotoviti, da se vsi člani posadke lahko sporazumevajo v skupnem jeziku ali na drug način, sprejemljiv za organ.

(b) Operator mora zagotoviti, da vsi člani operativnega osebja razumejo jezik, v katerem so napisani tisti deli operativnega priročnika, ki se nanašajo na njihove naloge in odgovornosti.

OPS 3.030 Sezname minimalne opreme – odgovornosti operatorja

(a) Operator za vsak helikopter določi seznam minimalne opreme (MEL), ki ga odobri organ. Ta temelji na ustreznem glavnem seznamu minimalne opreme (MMEL), (če obstaja), ki ga potrdi organ, in ne sme biti manj omejevalen.

(b) Operator lahko uporablja helikopter samo v skladu z MEL, razen če mu organ ne dovoli drugače. Takšno dovoljenje pa v nobenem primeru ne dovoljuje uporabe, pri kateri se ne bi upoštevale omejitve iz MMEL.

OPS 3.035 Sistem kakovosti (Glej AMC OPS 3.035.) (Glej IEM OPS 3.035.)

(a) Operator vzpostavi enoten sistem kakovosti in imenuje enega vodjo kakovosti, ki spremlja skladnost in ustreznost postopkov, potrebnih za zagotavljanje varnih operativnih praks in plovnih helikopterjev. Spremljanje skladnosti postopkov mora vključevati sistem, ki odgovornemu vodji omogoča zbiranje povratnih informacij (glej tudi OPS 3.175(h)), da se po potrebi zagotovijo korektivni ukrepi.

- (b) Sistem kakovosti mora vključevati program zagotavljanja kakovosti, ki vsebuje postopke, namenjene preverjanju, ali se vse operacije izvajajo v skladu z vsemi veljavnimi zahtevami, standardi in postopki.
- (c) Sistem kakovosti in vodja kakovosti morata biti sprejemljiva za organ.
- (d) Sistem kakovosti mora biti opisan v ustrezni dokumentaciji.
- (e) Ne glede na predhodni pododstavek a, lahko organ potrdi imenovanje dveh vodij kakovosti, enega za operacije in enega za vzdrževanje, če je operator določil eno enoto za vodenje kakovosti, da se zagotovi enotna uporaba sistema kakovosti za celotno operacijo.

OPS 3.037 Program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja

- (a) Operator vzpostavi program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja, ki se lahko vključi v sistem kakovosti in vključuje:
 - (1) programe za doseg in ohranjanje zavesti o nevarnosti pri vseh osebah, ki sodelujejo pri operacijah;
 - (2) sistem poročanja o dogodkih, ki omogoča analizo in oceno pomembnih poročil o incidentih in nesrečah, da se ugotovijo škodljivi trendi ali začnejo odpravljati slabosti v interesu varnosti letenja. Program varuje podatke o poročevalcu in vključuje možnost, da se poročila lahko oddajo anonimno (glej ACJ OPS 3.037(a)(2));
 - (3) ovrednotenje pomembnih informacij o nesrečah in incidentih ter objavo s tem povezanih informacij, vendar brez pripisa krivde in
 - (4) imenovanje osebe, odgovorne za vodenje programa.
- (b) Za predloge korektivnih ukrepov, ki izhajajo iz programa za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja, je odgovorna oseba, pristojna za vodenje programa.
- (c) Učinkovitost sprememb, ki so posledica predlogov za korektivne ukrepe, ki so določeni na podlagi programa za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja, spremlja vodja kakovosti.

OPS 3.040 Dodatni člani posadke

Operator zagotovi, da so se tudi člani posadke, ki niso zahtevani člani letalskega ali kabinskega osebja, usposabljali in so usposobljeni za izvajanje nalog, ki se jim dodelijo.

OPS 3.045 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.050 Informacije za iskanje in reševanje

Operator zagotovi, da so pomembne informacije, potrebne za predvideni let, o službah za iskanje in reševanje zlahka dostopne v pilotski kabini.

OPS 3.055 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na helikopterju

Operator zagotovi, da so seznanjeni z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje, ki je na vseh njegovih helikopterjih, na voljo za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom. Informacije vključujejo, kot je ustrezno, število, barvo ter tip reševalnih splavov in pirotehnike, podrobne podatke o nujnem sanitetnem materialu, zalogah vode ter o vrsti prenosne nujne radijske opreme in njenih frekvencah.

OPS 3.060 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.065 Prevoz vojaškega orožja in streliva
(Glej IEM OPS 3.065.)

- (a) Operator lahko na helikopterju prevaža vojaško orožje in strelivo samo, če vse zadevne države izdajo dovoljenje za to.
- (b) Operator zagotovi, da sta vojaško orožje in strelivo:
 - (1) shranjena na helikopterju v prostoru, ki potnikom med letom ni dostopen, in

(2) je strelno orožje izpraznjeno, razen če so pred začetkom leta vse zadevne države izdale dovoljenje, da se takšno vojaško orožje in strelivo lahko prevažata v okoliščinah, ki se delno ali v celoti razlikujejo od navedenih v tem pododstavku.

(c) Operator zagotovi, da se vodjo zrakoplova pred začetkom leta obvesti o podrobnostih in mestu nahajanja na helikopterju kakršnega koli vojaškega orožja in streliva, predvidenega za prevoz.

OPS 3.070 Prevoz športnega orožja in streliva
(Glej IEM OPS 3.070.)

(a) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe, da zagotovi, da se mu prijavi vsakršno športno orožje, predvideno za prevoz s helikopterjem.

(b) Operator, ki sprejme v prevoz športno orožje, zagotovi, da je to:

(1) shranjeno na helikopterju v prostoru, ki potnikom med letom ni dostopen, razen če je organ presodil, da je upoštevanje te zahteve neizvedljivo, in odobril uporabo drugih postopkov; in

(2) če gre za strelno ali drugo orožje, ki lahko vsebuje strelivo, izpraznjeno.

(c) Strelivo za športno orožje se lahko prevažata v prijavljeni prtljagi potnikov ob upoštevanju določenih omejitev v skladu s Tehničnimi navodili (glej OPS 3.1160(b)(5)), kot je opredeljeno v OPS 3.1150(a)(14).

OPS 3.075 Način prevoza oseb

(a) Operator sprejme vse ukrepe za zagotovitev, da med letom ni nobena oseba v katerem koli delu helikopterja, ki ni namenjen namestitvi oseb, razen če vodja helikopterja ni dovolil začasnega dostopa do katerega koli dela helikopterja:

(1) zaradi izvajanja ukrepov, potrebnih za varnost helikopterja ali katere koli osebe, živali ali blaga na njem; ali

(2) v katerem se prevažajo tovor ali zaloge in je del, ki je zasnovan tako, da omogoči osebi dostop vanj med letom.

OPS 3.080 Oddaja nevarnega blaga v zračni prevoz

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da nihče ne da niti ne sprejme v zračni prevoz nevarnega blaga, razen če je za to usposobljen in če je blago ustrezno razvrščeno, opremljeno z dokumenti, certificirano, opisano, zapakirano, označeno, etiketirano in v ustreznem stanju za prevoz, kot zahtevajo Tehnična navodila.

OPS 3.085 Odgovornosti posadke

(a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki:

(1) so povezane z varnostjo helikopterja in vseh oseb na njem; in

(2) so opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.

(b) Član posadke:

(1) obvesti vodjo zrakoplova o vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno operacijo helikopterja, vključno s sistemi v sili;

(2) obvesti vodjo zrakoplova o vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varno operacijo; in

(3) uporabi operatorjev sistem poročanja o dogodkih v skladu z OPS 3.037(a)(2). V vseh takšnih primerih se zadevnemu vodji zrakoplova izroči en izvod poročila (poročil).

(c) Nič iz predhodnega odstavka b člana posadke ne zavezuje k poročanju o dogodkih, o katerih je poročal že drug član posadke.

(d) Član posadke ne izvaja nalog na helikopterju:

(1) če je pod vplivom katerega koli zdravila ali psihoaktivnih snovi, ki bi lahko vplivali na njegove sposobnosti tako, da bi bila ogrožena varnost (glej tudi: Pravilnik o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Uradni list RS, št. 72/02 in JAR-FCL, del 3 (Zdravstvo) – 3.035. in 3.040.);

- (2) po potapljanju v velikih globinah, razen po poteku ustreznega časa;
 - (3) po darovanju krvi, razen po poteku ustreznega časa;
 - (4) če kakor koli dvomi, da je sposoben izpolniti naloge, ki so mu bile dodeljene; ali
 - (5) če ve ali sumi, da je preutrujen, ali če se počuti tako zelo nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let.
- (e) Član posadke ne sme:
- (1) manj kot osem ur pred določenim časom prijave za delo na helikopterju ali začetkom dežurstva zaužiti nobenega alkohola;
 - (2) začeti z letalskim delovnim časom na helikopterju, če vrednost alkohola v njegovi krvi presega 0,2 promila;
 - (3) med letalskim delovnim časom na helikopterju ali v času dežurstva zaužiti alkohola.
- (f) Vodja zrakoplova:
- (1) je odgovoren za varno operacijo helikopterja in varnost vseh oseb na njem, ko se rotorji vrtijo;
 - (2) je pristojen za izdajanje vseh ukazov, ki so po njegovem mnenju potrebni za zagotavljanje varnosti helikopterja ter oseb ali imetja na njem;
 - (3) pristojen, da izkrca vsako osebo ali del tovora, ki lahko po njegovem mnenju ogroža varnost helikopterja in vseh, ki so na njem;
 - (4) ne dovoli prevoza na helikopterju osebi, za katero se zdi, da je pod takšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi lahko ogrozila varnost helikopterja in vseh, ki so na njem;
 - (5) lahko zavrne prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu, če pomeni njihov prevoz tveganje za varnost helikopterja ali osebe na njem;
 - (6) zagotovi, da so vsi potniki obveščeni, kje so izhodi v sili in kje je ter kako se uporablja ustrezna varnostna in reševalna oprema;
 - (7) zagotovi, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z operativnim priročnikom;
 - (8) nobenemu članu posadke ne dovoli izvajati nobenih aktivnosti v kritični fazi leta, razen nalog, ki so potrebne za varno operacijo helikopterja;
 - (9) ne dovoli:
 - (i) da se zapisovalnik podatkov med letom onesposobi, izključi ali izbriše, niti ne dovoli, da se po letu zapisani podatki izbrišejo, kadar je prišlo do nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje;
 - (ii) da se zapisovalnik zvoka v pilotski kabini med letom onesposobi ali izključi, razen če meni, da bi bilo treba zapisane podatke, ki bi se sicer samodejno izbrisali, shraniti zaradi preiskave incidenta ali nesreče, niti ne dovoli, da se v primeru nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, zapisani podatki med letom ali po njem ročno izbrišejo;
 - (10) se odloči, da sprejme ali ne helikopter z okvarami, ki jih dovoljujeta Seznam dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali Seznam minimalne opreme (MEL); in
 - (11) zagotovi, da se opravi predletni pregled.
- (g) Vodja zrakoplova ali pilot, katerima je bilo zaupano vodenje leta, v izrednih okoliščinah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepata tako, kot je po njunem mnenju v danih okoliščinah potrebno. V takšnih primerih lahko zaradi varnosti odstopita od pravil, operativnih postopkov in metod.

OPS 3.090 Pristojnosti vodje zrakoplova

Vse osebe, ki se prevažajo na helikopterju, spoštujejo vse zakonite ukaze vodje zrakoplova, namenjene zagotavljanju varnosti helikopterja ter oseb in imetja na njem.

OPS 3.095 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.100 Dostop v pilotsko kabino

(a) Operator mora zagotoviti, da se nikomur, razen članu letalske posadke, dodeljenemu za let, ne dovoli vstopa ali prevoza v pilotski kabini, razen če ni:

- (1) operativni član posadke;
- (2) predstavnik organa, pristojnega za certificiranje, izdajo dovoljenj ali inšpekcijske preglede, če to zahteva izvajanje njegovih uradnih dolžnosti; ali
- (3) oseba, ki se ji dovoli vstop in prevoz v skladu z navodili iz operativnega priročnika.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da:

- (1) v interesu varnosti dovoljenje za vstop v pilotsko kabino ne zmoti in/ali ovira poteka leta; in
- (2) da so vsi v pilotski kabini seznanjeni z ustreznimi varnostnimi postopki.

(c) Dokončna odločitev glede dovoljenja za vstop v pilotsko kabino je v pristojnosti vodje zrakoplova.

OPS 3.105 Nedovoljen prevoz

(a) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečitev, da bi se kdo skrival na helikopterju ali da bi na njem skrival tovor.

OPS 3.110 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na helikopterju ne dovoli uporabe prenosnih elektronskih naprav, ki lahko škodljivo vplivajo na delovanje sistemov in opreme na helikopterju, in sprejme vse ustrezne ukrepe, da vsakomur prepreči njihovo uporabo.

OPS 3.115 Alkohol in mamila

Operator nikomur, ki je pod tolikšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi to lahko ogrozilo varnost helikopterja ali oseb na njem, ne dovoli vstopa v helikopter ali prisotnosti v njem in sprejme vse ustrezne ukrepe, da takšna oseba ne vstopi v helikopter oziroma v njem ni prisotna.

OPS 3.120 Ogrožanje varnosti

(a) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečitev, da bi kdo svoje naloge opravljal lahkomiselno ali malomarno ali da jih sploh ne bi opravil:

- (1) s čimer bi ogrozil helikopter ali osebe na njem;
- (2) s čimer bi povzročil ali omogočil, da bi helikopter ogrozil katero koli osebo ali premoženje.

OPS 3.125 Dokumenti, ki jih je treba imeti na helikopterju
(Glej ACJ OPS 3.125.)

(a) Operator zagotovi, da so med vsakim letom na helikopterju naslednji dokumenti:

- (1) potrdilo o vpisu v register;
- (2) spričevalo o plovnosti;
- (3) izvornik ali kopija spričevala o hrupu (če se uporablja);
- (4) izvornik ali kopija spričevala letalskega prevoznika;
- (5) dovoljenje za radijsko postajo na zrakoplovu; in
- (6) izvornik ali kopija potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb.

(b) Vsak član letalske posadke ima po možnosti na vsakem letu pri sebi veljavno licenco letalskega osebja z ustreznim ratingom oziroma ratingi za namembni let.

OPS 3.130 Priročniki, ki jih je treba imeti na helikopterju

- (a) Operator zagotovi, da:
- (1) so med vsakim letom na helikopterju veljavni deli operativnega priročnika, ki se nanašajo na naloge posadke;
 - (2) so tisti deli operativnega priročnika, ki se zahtevajo za izvedbo leta, posadki na helikopterju zlahka dostopni; in
 - (3) je na helikopterju veljaven letalski priročnik helikopterja, razen če organ potrdi, da operativni priročnik, predpisan z OPS 3.1045, dodatek 1, del B, vsebuje ustrezne informacije za zadevni helikopter.

OPS 3.135 Dodatne informacije in obrazci, ki jih je treba imeti na helikopterju

- (a) Operator zagotovi, da so med vsakim letom na helikopterju poleg dokumentov in priročnikov, predpisanih z OPS 3.125 in OPS 3.130, tudi naslednje informacije in obrazci, ki ustrezajo vrsti in območju operacije:
- (1) operativni načrt leta, ki vsebuje vsaj informacije iz OPS 3.1060;
 - (2) tehnična knjiga helikopterja, ki vsebuje vsaj informacije iz dela M – M.A.306 Operatorjev sistem tehnične knjige;
 - (3) podrobnosti iz oddanega ATS načrta leta;
 - (4) ustrezna NOTAM/AIS dokumentacija;
 - (5) ustrezne meteorološke informacije;
 - (6) dokumentacija o masi in ravnotežju, opredeljena v OPS 3, poddel J;
 - (7) obvestilo o posebnih skupinah potnikov, kot je varnostno osebje, če se ne šteje za posadko, prizadete osebe, nesprejemljivi potniki, deportiranci in osebe v priporu;
 - (8) obvestilo o posebnem tovoru, vključno z nevarnim blagom, ki vsebuje pisne informacije za vodjo zrakoplova, predpisane z OPS 3.1215(d);
 - (9) veljavni zemljevidi in karte s pripadajočimi dokumenti, predpisanimi v OPS 3.290(b)(7);
 - (10) vsa druga dokumentacija, ki jo lahko zahtevajo države, ki jih zadeva ta let, kot so blagovni manifest, potniški manifest itd. in
 - (11) ustrezni obrazci za zahtevano poročanje organu in operatorju.
- (b) Organ lahko dovoli, da se informacije iz predhodnega pododstavka a v celoti ali delno predložijo v drugi obliki in ne natisnjene na papir. Zagotoviti je treba sprejemljiv standard dostopnosti, uporabnosti in zanesljivosti.

OPS 3.140 Informacije, ki se hranijo na zemlji

- (a) Operator zagotovi, da:
- (1) se vsaj toliko časa, kot trajajo posamezni leti ali vrste letov,
 - (i) na zemlji hranijo informacije o letih, ki se nanašajo na let in ki ustrezajo vrsti operacije; in
 - (ii) se informacije hranijo toliko časa, dokler se ne zagotovi dvojniki na mestu, kjer bodo shranjene v skladu z OPS 3.1065; ali, če to ni izvedljivo,
 - (iii) se iste informacije shranijo na ognjevarnem mestu na helikopterju.
- (b) Informacije iz predhodnega pododstavka a vključujejo:
- (1) kopijo operativnega načrta leta, kjer je to primerno;
 - (2) kopijo ustreznega dela oziroma delov tehnične knjige helikopterja;
 - (3) dokumentacijo NOTAM, ki se nanaša na zračno pot, če jo je operator posebej za to pripravil;
 - (4) dokumentacijo o masi in ravnotežju, če se zahteva (glej OPS 3.625); in
 - (5) obvestilo o posebnem tovoru.

OPS 3.145 Pooblastilo za pregled

Operator zagotovi, da se vsakomur, ki ga pooblasti organ, kadar koli dovoli vstopiti in leteti na katerem koli helikopterju, ki se uporablja v skladu z AOC, ki ga izda ta organ, ter vstopiti v pilotsko kabino in ostati v njej, vendar pod pogojem, da vodja zrakoplova lahko zavrne dostop do pilotske kabine, če bi bila po njegovem mnenju s tem ogrožena varnost helikopterja.

OPS 3.150 Predložitev dokumentacije in zapisov

(a) Operator:

(1) omogoči vsakomur, ki ga pooblasti organ, dostop do vseh dokumentov in zapisov v zvezi z operacijami letenja ali vzdrževanjem; in

(2) na zahtevo organa vso takšno dokumentacijo in zapise predloži v razumnem času.

(b) Vodja zrakoplova v razumnem času potem, ko ga je za to prosila oseba, ki jo pooblasti organ, predloži tej osebi dokumentacijo, ki mora biti na helikopterju.

OPS 3.155 Hranjenje dokumentacije

(a) Operator zagotovi, da:

(1) se vsi izvirniki dokumentov ali njihove kopije, ki jih mora shraniti, hranijo v skladu z zahtevanimi roki hranjenja, kar velja tudi, če preneha biti operator tega helikopterja; in

(2) če član posadke, za katerega je operator vodil evidenco v skladu s poddelom Q, postane član posadke pri drugem operatorju, zagotovi, da je evidenca na voljo novemu operatorju.

OPS 3.160 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika podatkov o letu

(a) *Hranjenje zapisov* (glej IEM OPS 3.160(a)).

(1) Po nesreči s helikopterjem, opremljenim z zapisovalnikom podatkov o letu, operator kar najbolje hrani prvotno zapisane podatke o tej nesreči, kot jih zapiše zapisovalnik, 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.

(2) Če organ ni izdal predhodnega dovoljenja, po incidentu na helikopterju, opremljenim z zapisovalnikom podatkov o letu, za katerega velja obvezno poročanje, operator kar najbolje hrani prvotno zapisane podatke o tem incidentu, kot jih zabeleži zapisovalnik, 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.

(3) Če tako odredi organ, hrani operator helikopterja, opremljenega z zapisovalnikom podatkov o letu, prvotno zapisane podatke 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.

(4) Če se na helikopterju zahteva zapisovalnik podatkov o letu, operator tega helikopterja:

(i) hrani zapise za obdobje časa delovanja v skladu z zahtevami iz OPS 3.715 in 3.720, razen za testiranje in vzdrževanje zapisovalnikov podatkov o letu, ko se lahko izbriše do ene ure najstarejšega zapisa v času testiranja; in

(ii) shrani dokument, ki vsebuje informacije, potrebne za pridobitev in pretvorbo shranjenih podatkov v tehnične enote.

(iii) Vedno shrani zapis najmanj enega reprezentativnega leta in sicer zapis leta, posnetega v zadnjih 12 urah, ki vključuje vzlet, vzpenjanje, potovanje, spuščanje, prilet za pristanek in pristanek, skupaj z načinom določitve, na kateri let se zapis nanaša.

(b) *Predložitev zapisov*. Operator helikopterja, opremljenega z zapisovalnikom podatkov o letu, v razumnem času, potem ko to od njega zahteva organ, predloži kakršen koli zapis, ki ga je posnel zapisovalnik, in je na voljo ali je ohranjen.

(c) *Uporaba zapisov*

(1) Zapisi zapisovalnika zvoka v pilotski kabini se ne smejo uporabiti za druge namene kot samo v zvezi s preiskavo nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, razen s privolitvijo vseh zadevnih članov posadke.

(2) Zapisi zapisovalnika podatkov o letu se ne smejo uporabiti za druge namene kot samo v zvezi s preiskavo nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, razen če :

- (i) takšne zapise uporabi operator samo za namene plovnosti ali vzdrževanja; ali
- (ii) v njih prekrije identiteto; ali
- (iii) če se zapisi razkrijejo po varnostnih postopkih.

OPS 3.165 Najem helikopterjev

(a) *Izrazje*

Izrazi, uporabljeni v tem pododstavku, pomenijo:

- (1) *Najem helikopterja brez osebja* – Če se helikopter uporablja na podlagi AOC (spričevala letalskega prevoznika) najemodajalca.
- (2) *Najem helikopterja z osebjem* – Če se helikopter uporablja na podlagi AOC (spričevala letalskega prevoznika) najemodajalca.
- (3) *Operator JAA* – Operator, ki ga certificira ena od držav članic JAA na podlagi OPS 3.

(b) *Najemi helikopterjev med operatorji JAA*

(1) *Oddaja v najem helikopterja z osebjem*. Operator JAA, ki zagotovi drugemu operatorju JAA helikopter in celotno posadko ter zadrži vse naloge in odgovornosti iz poddela C, ostane operator helikopterja.

(2) *Vsi najemi, razen oddaje helikopterja z osebjem v najem*

- (i) Razen kot je predvideno v točki 1 v pododstavku b, mora operator JAA, ki uporablja helikopter drugega operatorja JAA ali ga temu zagotovi, predhodno pridobiti dovoljenje za operacije pri pristojnem organu. Vsi pogoji, ki so sestavni del tega dovoljenja, morajo biti vključeni v pogodbo o najemu.
- (ii) Vse sestavne dele najemnih pogodb, ki jih potrdi organ, je treba v zvezi z najetim helikopterjem obravnavati kot spremembe AOC, na podlagi katerih bodo potekali leti, kar pa ne velja za najemne pogodbe, ki vključujejo helikopter in celotno posadko in po katerih se ne predvideva prenos nalog in odgovornosti.

(c) *Najem helikopterjev med operatorjem JAA in katerim koli subjektom, ki ni operator JAA*

(1) *Najem helikopterja brez osebja*

- (i) Operator JAA ne najame helikopterja pod pogoji najema helikopterja brez osebja pri subjektu, ki ni drug operator JAA, razen če mu tega ne dovoli organ. Vsi pogoji, ki so sestavni del tega dovoljenja, morajo biti vključeni v pogodbo o najemu.
- (ii) Operator JAA zagotovi, da se v zvezi s helikopterji, ki se najamejo po pogojih najema helikopterja brez osebja, vsa odstopanja od zahtev iz poddelov K, L in/ali JAR-26 sporočijo organu in da so zanj sprejemljiva.

(2) *Najem helikopterja z osebjem*

- (i) Operator JAA brez dovoljenja organa ne najame helikopterja po pogojih najema helikopterja z osebjem za več kot tri zaporedne mesece v katerih koli 12 zaporednih mesecih pri subjektu, ki ni operator JAA:
- (ii) Operator JAA zagotovi, da so za helikopterje, ki se najamejo z osebjem:
 - (A) varnostni standardi najemodajalca glede vzdrževanja in operacij enakovredni JAR;
 - (B) da je najemodajalec operator z AOC, ki ga je izdala država podpisnica Čikaške konvencije;
 - (C) da ima helikopter standardno spričevalo o plovnosti, izdano v skladu s Prilogo 8 ICAO. Standardna spričevala o plovnosti, ki jih izda država članica JAA, ki ni država, pristojna za izdajo AOC, se sprejmejo, če so bila izdana v skladu z JAR-21; in
 - (D) da se upoštevajo vse zahteve, ki jih uporablja organ najemodajalca.

(3) *Oddaja helikopterja brez osebja v najem*

(i) Operator JAA lahko odda helikopter v najem po pogojih oddaje helikopterja brez osebja v najem za komercialni zračni prevoz kateremu koli operatorju države, ki je podpisnica Čikaške konvencije, če sta izpolnjena naslednja pogoja:

(A) organ je operatorja JAA izvzel iz ustreznih določb OPS 3 in helikopter potem, ko je tuji regulativni organ pisno prevzel odgovornost za nadzor nad vzdrževanjem in operacijo helikopterja (helikopterjev), odstranil iz svojega AOC; in

(B) helikopter se vzdržuje v skladu z odobrenim programom vzdrževanja.

(4) *Oddaja helikopterja z osebjem v najem.* Operator JAA, ki zagotovi drugemu subjektu helikopter in celotno posadko ter zadrži vse naloge in odgovornosti iz poddela C, ostane operator helikopterja.

(d) *Najem helikopterjev na hitro.* V okoliščinah, ko mora operator JAA nemudoma, nujno in nepredvideno nadomestiti helikopter, se lahko šteje, da je bilo zahtevano dovoljenje iz predhodnega pododstavka (c)(2)(i) dano, če

- (1) je najemodajalec operator z AOC, ki ga je izdala država podpisnica Čikaške konvencije;
- (2) čas najema ne presega 14 zaporednih dni; in
- (3) če se organ nemudoma obvesti o uporabi te določbe.

OPS 3.170 Namerno puščen prazen prostor

Dodatek 1 k OPS 3.005(c)
Omejitve iz letalskega priročnika helikopterjev

(a) Za helikopterje, certificirane v kategoriji A, se v fazi vzletanja in pristajanja dovoli krajši let skozi območje višina hitrost (območje HV) (*height velocity envelope*), če se helikopter uporablja v skladu s katero koli od naslednjih zahtev:

- (1) OPS 3.517; ali
- (2) dodatkom 1 k OPS 3.005(i); ali
- (3) dodatkom 1 k OPS 3.005(e).

Dodatek 1 k OPS 3.005(d)
Helikopterska nujna medicinska pomoč (HNMP)
(Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(d).)

Opomba: Organ je pristojen za določitev, katera operacija je operacija HNMP v smislu tega dodatka.

(a) *Izrazje*

(1) *Osebjem zemeljske službe za ukrepanje v sili.* Člani osebja zemeljske službe za ukrepanje v sili (kot so policisti, gasilci itd.), ki sodeluje pri HNMP in katerih naloge se v kakršnem koli obsegu nanašajo na operacije helikopterja.

(2) *Član posadke HNMP.* Oseba, dodeljena na letu HNMP zaradi oskrbe vseh, ki bodo potrebovali medicinsko pomoč, ki je na helikopterju in pomaga pilotu med izvajanjem naloge. Ta oseba mora biti za to posebej usposobljena, kot je podrobno opisano v točki 2, pododstavka e v nadaljevanju.

(3) *Let helikopterske nujne medicinske pomoči (let HNMP).* Let s helikopterjem, ki se uporablja na podlagi dovoljenja HNMP, katerega namen je omogočiti nujno medicinsko pomoč, kadar se nujno potrebuje takojšen in hiter prevoz:

- (i) medicinskega osebja; ali
- (ii) sanitetnega materiala (opreme, krvi, organov, zdravil); ali
- (iii) bolnih ali poškodovanih oseb in drugih, neposredno vpletenih oseb.

Glej tudi ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(d), odstavek (a)(4).

(4) *Dispečerski center HNMP.* Mesto, če je določeno, kjer poteka usklajevanje in nadzor nad leti HNMP. Lahko je v operativni bazi HNMP.

(5) *Operativna baza HNMP.* Heliport, kjer so člani posadke HNMP in helikopter HNMP v pripravljenosti za izvajanje operacij HNMP.

(6) *Območje izvajanja HNMP.* Območje, ki ga izbere vodja zrakoplova med letom HNMP za HHO (helikoptersko operacijo z vitlom), pristanek in vzlet (glej ACJ k dodatku 1 k 3.005(d), pododstavek 7).

(7) *Medicinski potnik.* Medicinsko osebje, ki se prevaža v helikopterju med letom HNMP, vključno vendar ne omejeno na zdravnike, medicinske sestre in reševalce. Ti potniki dobijo navodila, kot je podrobno opisano v pododstavku (e)(3) v nadaljevanju.

(b) *Operativni priročnik.* Operator mora zagotoviti, da operativni priročnik vsebuje dodatek z operativnimi dejavniki, značilnimi za operacije HNMP. Pomembni odlomki iz operativnega priročnika se dajo na voljo organizaciji, za katero se izvaja HNMP. (Glej ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(d), pododstavek b.)

(c) *Operativne zahteve*

(1) *Helikopter.* Operacije zmogljivosti razreda 3 se ne izvajajo v neprijaznem okolju.

(2) *Zmogljivostne zahteve*

(i) *Vzlet in pristanek – helikopterji z največjo vzletno maso (MTOM) 5 700 kg ali manj*

(A) Helikopterji, ki izvajajo operacije do/s heliporta v bolnišnici, ki je v neprijaznem okolju, se uporabljajo v skladu s poddelom G (zmogljivosti razreda 1); razen če ima operator dovoljenje za uporabo v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.005(i).

(B) Helikopterji, ki izvajajo operacije do/z območja izvajanja HNMP, ki je v neprijaznem okolju, se po možnosti uporabljajo v skladu z poddelom G (zmogljivost razreda 1). Vodja zrakoplova si po razumnih močeh prizadeva za skrajšanje časa ogroženosti oseb na helikopterju in oseb na tleh v primeru okvare pogonske enote (glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(d), pododstavek (c)(2)(i)(B)).

(C) Območje izvajanja HEMS mora biti dovolj veliko, da se zagotovi zadostna razdalja do vseh ovir. Za operacije ponoči mora biti območje osvetljeno (z zemlje ali iz helikopterja), da se omogoči prepoznavanje območja in odkrivanje ovir. (Glej ACJ k dodatku 1 k 3.005(d), pododstavek (c)(2)(i)(C).)

(D) Navodila za postopke vzletanja in pristajanja na predhodno neraziskanih območjih izvajanja HNMP vsebuje operativni priročnik.

(ii) *Vzlet in pristanek - helikopterji z MTOM nad 5 700 kg.* Helikopterji, ki izvajajo HNMP, se uporabljajo v skladu z zmogljivostjo razreda 1.

(3) *Posadka.* Ne glede na zahteve iz poddela N, se za operacije HNMP uporabljajo naslednje zahteve:

(i) *Izbor.* Operativni priročnik vsebuje posebna merila za izbor članov letalske posadke za nalogo HNMP, pri čemer se upoštevajo predhodne izkušnje.

(ii) *Izkušnje.* Vodje zrakoplovov, ki izvajajo lete HNMP, morajo imeti najmanj naslednje izkušnje:

(A) Ali:

(A1) 1 000 ur letenja kot vodja zrakoplova, od tega 500 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih; ali

(A2) 1 000 ur kot kopilot pri operacijah HNMP, od tega 500 ur kot vodja zrakoplova pod nadzorom; in 100 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih.

(B) 500 ur letenja na helikopterjih, pridobljenih v operativnem okolju, podobnem okolju načrtovane operacije (Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(d), pododstavek (c)(3)(ii)(B)); in

(C) za pilote, ki izvajajo operacije ponoči, 20 ur letenja kot vodja zrakoplova ponoči v vizualnih meteoroloških razmerah; in

(D) uspešno opravljeno usposabljanje v skladu s pododstavkom (e) tega dodatka.

(iii) *Tekoče izkušnje.* Vsi piloti, ki izvajajo operacije HEMS, so morali v zadnjih šestih mesecih leteti najmanj 30 minut samo na podlagi inštrumentov v helikopterju ali na napravi za poučevanje letenja (STD). (Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(d), pododstavek (c)(3)(iii).)

(iv) *Sestava letalske posadke* Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(d), pododstavek (c)(3)(iv).

(A) *Let podnevi.* Podnevi sestavljata posadko najmanj pilot in en član posadke HNMP. V izjemnih okoliščinah se to število lahko zmanjša na samo enega pilota.

(B) *Let ponoči.* Ponoči posadko sestavljata najmanj dva pilota. Na posebnih geografskih območjih, ki jih opredeli operator v operativnem priručniku, in o tem zadovoljivo prepriča organ, se lahko uporabita en pilot in en član posadke HNMP, ob upoštevanju naslednjih zahtev:

(B1) ustrezna referenca tal (*ground reference*)

(B2) sistem sledenja letu med izvajanjem naloge HNMP (glej AMC k dodatku 1 k OPS 3.005 (d), pododstavek(c)(3)(iv)(B)(B2));

(B3) zanesljivost vremenskih poročil;

(B4) seznam minimalne opreme za HNMP;

(B5) kontinuiteta koncepta posadke;

(B6) minimalna usposobljenost posadke, začetno in periodično usposabljanje;

(B7) operativni postopki, vključno z usklajevanjem posadke;

(B8) vremenski minimumi;

(B9) dodatni razmisleki ob upoštevanju posebnih lokalnih razmer.

(4) *Operativni minimumi za HNMP.*

(i) *Operacije zmogljivosti razreda 1 in 2.* Vremenski minimumi v času odpreme in na zračni poti leta HNMP so prikazani v naslednji preglednici. Če se na zračni poti vremenske razmere poslabšajo pod navedena minimuma za bazo oblakov ali vidljivost, morajo helikopterji, ki lahko letijo samo v vizualnih meteoroloških razmerah, let opustiti ali se vrniti v bazo. Helikopterji, opremljeni in certificirani za operacije IMC, lahko let opustijo, se vrnejo v bazo ali se v vseh vidikih prilagodijo letu po pravilih IFR, če je letalska posadka ustrezno usposobljena.

Preglednica 1 - Operativni minimumi za HNMP

2 PILOTA		1 PILOT	
PODNEVI			
Baza oblakov	Vidljivost	Baza oblakov	Vidljivost
500 ft ali višje	(Glej OPS 3.465.)	500 ft ali višje	(Glej OPS 3.465.)
499-400 ft	1 000 m (Opomba 1)	499-400 ft	2 000 m
399-300 ft	2 000 m	399-300 ft	3 000 m
PONOČI			
Baza oblakov	Vidljivost	Baza oblakov	Vidljivost
1 200 ft (Opomba 2)	2 500 m	1 200 ft (Opomba 2)	3 000 m

Opomba 1: Če je zemeljska površina v vidnem dosegu, se vidljivost lahko za krajša obdobja zmanjša na 800 m, če helikopter manevrira pri hitrosti, ki zagotavlja ustrezne možnosti, da se pravočasno opazijo morebitne ovire in prepreči trčenje. (Glej ACJ OPS 3.465.)

Opomba 2: Baza oblakov se lahko za krajša obdobja zniža na 1 000 ft.

(ii) *Operacije zmogljivosti razreda 3.* Vremenski minimumi v času odpreme in na zračni poti leta HNMP so za bazo oblakov 600 ft in vidljivost 1 500 m. Če je zemeljska površina v vidnem obsegu, se vidljivost lahko za krajša obdobja zmanjša na 800 m, če helikopter manevrira pri hitrosti, ki zagotavlja ustrezne možnosti, da se opazijo morebitne ovire in prepreči trčenje. (Glej ACJ OPS 3.465.)

(d) *Dodatne zahteve*

(1) *Medicinska oprema helikopterja*

(i) Namestitve vse namenske medicinske opreme v helikopterju in, kjer je ustrezno, njeno uporabo z vsemi naknadnimi spremembami se odobri.

(ii) Operator zagotovi, da se vzpostavijo postopki za uporabo prenosne opreme na helikopterju.

(2) *Komunikacijska in navigacijska oprema helikopterja.* Helikopterji, ki izvajajo lete HNMP, imajo poleg opreme, zahtevane v OPS 3, poddel L, še komunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z

organizacijo, za katero se izvaja HNMP, in po možnosti z osebjem zemeljske službe za ukrepanje v sili. Za vsako takšno dodatno opremo je treba pridobiti potrdilo o plovnosti.

(3) *Objekti in naprave operativne baze HNMP*

(i) Če morajo biti člani posadke v stanju pripravljenosti z odzivnim časom, krajšim od 45 minut, jim je treba blizu vsake operativne baze zagotoviti ustrezno nastanitev.

(ii) V vsaki operativni bazi je pilotom na voljo oprema za pridobitev trenutnih in predvidenih vremenskih informacij ter ustrezno komuniciranje s pristojno enoto ATS. Za načrtovanje vseh nalog so na voljo ustrezne zmogljivosti.

(4) *Polnjenje rezervoarjev, ko so potniki na helikopterju.* Če je po mnenju vodje zrakoplova treba napolniti rezervoarje, medtem ko so potniki na helikopterju, se to lahko opravi tako, da se rotorji ustavijo ali vrtijo, če so izpolnjene naslednje zahteve:

(i) vrata na strani, kjer se polnijo rezervoarji helikopterja, ostanejo zaprta;

(ii) vrata na strani, kjer se ne polnijo rezervoarji helikopterja, ostanejo odprta, če dopušča vreme;

(iii) oprema za gašenje požara mora biti v ustreznem obsegu na takšnem mestu, da je v primeru požara takoj na voljo in

(iv) v primeru požara mora biti takoj na voljo dovolj osebja, ki bolne in poškodovane osebe odstrani iz helikopterja.

(e) *Usposabljanje in preverjanje*

(1) *Člani letalske posadke*

(i) Usposabljanje iz OPS 3, poddel N, z naslednjimi dodatnimi točkami:

(A) meteorološko usposabljanje, usmerjeno v razumevanje in razlaganje razpoložljivih vremenskih informacij;

(B) priprava helikopterja in posebne medicinske opreme za odhod HNMP;

(C) urjenje odhodov HNMP;

(D) presoja ustreznosti območij izvajanja HNMP iz zraka; in

(E) možni vplivi zračnega prevoza na zdravstveno stanje poškodovanih in bolnih oseb.

(ii) Preverjanje iz OPS 3, poddel N, z naslednjimi dodatnimi točkami:

(A) dnevno in/ali nočno preverjanje usposobljenosti za letenje v pogojih VMC, kot je ustrezno, vključno s profili letenja, pristanka in vzleta, kot se bodo verjetno uporabljali na območjih izvajanja HNMP.

(B) linijsko preverjanje s posebnim poudarkom na naslednjem (Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005 (d)(e)(1)(ii)(B):

(B1) lokalna meteorologija;

(B2) načrtovanje letov HNMP;

(B3) odhodi HNMP;

(B4) določitev območja izvajanja HNMP iz zraka;

(B5) letenje na majhnih višinah v slabih vremenskih razmerah; in

(B6) seznanitev z vzpostavljenimi območji izvajanja HNMP v lokalnih registrih operatorjev.

(2) *Član posadke HNMP.* Član posadke HNMP se usposablja v skladu z zahtevami iz poddela O, vključno z naslednjimi dodatnimi točkami:

(i) naloge v vlogi HNMP;

(ii) navigacija (branje zemljevidov, načela in uporaba navigacijskih sredstev);

- (iii) uporaba radijske opreme;
- (iv) uporaba medicinske opreme na helikopterju;
- (v) priprava helikopterja in posebne medicinske opreme za odhod HNMP;
- (vi) odčitavanje instrumentov, opozorila, uporaba običajnih seznamov za preverjanje in seznamov za preverjanje v nevarnosti, kot pomoč pilotu, kot se zahteva;
- (vii) osnovno poznavanje tipa helikopterja in sicer, kje so in kako so zasnovani običajni sistemi in oprema ter sistemi in oprema za reševanje;
- (viii) usklajevanje posadke;
- (ix) urjenje odziva na poziv za HNMP;
- (x) polnjenje rezervoarjev in polnjenje rezervoarjev, ko se rotorji vrtijo;
- (xi) določitev in uporaba območij izvajanja HNMP;
- (xii) postopki za oskrbo bolnih in ranjenih, vpliv zračnega prevoza na njihovo zdravstveno stanje in delno poznavanje njihovega sprejema na neizredni oddelek bolnišnice;
- (xiii) parkirno signaliziranje;
- (xiv) operacije s podvesnim tovorom, kot je ustrezno;
- (xv) operacije z vitlom, kot je ustrezno;
- (xvi) nevarnosti, ki grozijo njim in drugim, ko se vrti rotor helikopterja, vključno med nalaganjem bolnih in poškodovanih;
- (xvii) uporaba helikopterskega sistema za vzajemno komuniciranje.

(3) *Medicinski potniki.* Pred vsakim letom ali vrsto letov HNMP dobijo medicinski potniki naslednja navodila:

- (i) seznanijo se s tipom oziroma tipi helikopterjev, ki se uporabljajo;
- (ii) vstop in izstop v običajnih okoliščinah in v sili zanje ter za bolne in poškodovane;
- (iii) uporaba ustrezne posebne medicinske opreme na helikopterju;
- (iv) pred uporabo posebne opreme je treba dobiti dovoljenje vodje zrakoplova;
- (v) postopek nadziranja drugega zdravstvenega osebja;
- (vi) uporaba helikopterskih sistemov za vzajemno komuniciranje; in
- (vii) mesto namestitve in uporaba gasilnih aparatov na helikopterju.

(4) *Osebe zemeljske službe za ukrepanje v sili.* Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se osebe zemeljske službe za ukrepanje v sili seznanijo z naslednjim (glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.005(d), pododstavek (e)(4)):

- (i) s postopki dvosmerne radijske komunikacije s helikopterji;
- (ii) izborom ustreznih območij izvajanja HNMP za lete HNMP;
- (iii) fizično nevarnimi območji helikopterjev;
- (iv) nadziranjem množice pri helikopterskih operacijah; in
- (v) evakuacijo oseb iz helikopterja na kraju samem po helikopterski nesreči.

Dodatek 1 k OPS 3.005(e)
Helikopterske operacije v neprijaznem okolju zunaj gosto naseljenega območja
 (Glej IEM k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(e))

(a) *Odobritev.* Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s tem dodatkom, mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC, in organa države, v katerih se načrtuje izvajanje takih operacij. Taka odobritev določa:

(1) tip helikopterja in

(2) vrsto operacije.

(b) *Uporaba.* Ta dodatek se uporablja samo za turbinske helikopterje, ki izvajajo operacije v neprijaznem okolju zunaj gosto naseljenega območja, za katerega je bilo potrjeno, da helikopterske omejitve ali drugi utemeljeni razmisleki izključujejo uporabo ustreznih meril zmogljivosti.

(c) *Ublažitev zahtev za helikopterje zmogljivosti razreda 2.* Helikopterji, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 2 v neprijaznem okolju zunaj gosto naseljenega območja in imajo največje dovoljeno število potniških sedežev (MAPSC) 9 ali manj, so izvzeti od naslednjih zahtev iz OPS 3, poddel H:

(1) OPS 3.520(a)(2);

(2) OPS 3.535(a)(2).

(d) *Ublažitev zahtev za helikopterje zmogljivosti razreda 3.* Helikopterji, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 3 v neprijaznem okolju zunaj gosto naseljenega območja in imajo največje dovoljeno število potniških sedežev (MAPSC) 6 ali manj, so izvzeti od zahteve iz OPS 3.240(a)(5), če operator izpolnjuje zahteve iz dodatka 1 k OPS 3.517(a), pododstavka (a)(2)(i) in (ii).

(e) *Operacija.* V operativnem priročniku je treba določiti posebne postopke, ki se upoštevajo pri odpovedi pogonske enote med vzletom in pristankom.

(f) *Dodatni kisik za helikopterje, kjer kabina ni pod tlakom.* Operacije s helikopterji, kjer kabina ni pod tlakom, se na tlačnih višinah nad 10 000 ft lahko izvajajo brez dodatne kisikove opreme, s katero se lahko shrani in razdeli zahtevane zaloge kisika, če višina kabine ne presega 10 000 ft dalj kot 30 minut in nikoli ne preseže 13 000 ft tlačne višine.

Dodatek 1 k OPS 3.005(f)

Operacije za manjše helikopterje (samo dnevne VFR operacije)

(a) *Izrazje*

(1) *Lokalne operacije.* Let, ki se izvaja na lokalnem in geografsko določenem območju, sprejemljivem za organ, in ki se začne in konča istega dne na istem mestu.

(b) *Odobritev.* Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s tem dodatkom, mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Taka odobritev določa:

(1) tip helikopterja;

(2) vrst operacije; in

(3) geografske omejitve lokalnih operacij iz tega dodatka (glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(f), odstavek (b)(3)).

(c) *Prepoved.* Prepovedane so naslednje dejavnosti:

(1) OPS 3.065. Prevoz vojaškega orožja in streliva.

(2) OPS 3.265. Prevoz nesprejemljivih potnikov, prisilnih izseljencev ali oseb v priporu.

(3) OPS 3.305. Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo medtem, ko so potniki na helikopterju, njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.

(4) OPS 3.335. Kajenje na helikopterju.

(d) *Ublažitev.* Naslednja pravila so ublažena:

(1) OPS 3.100. Dostop v pilotsko kabino:

(i) Operator mora določiti pravila za prevoz potnikov na pilotskem sedežu, če je ustrezno.

(ii) Vodja zrakoplova mora zagotoviti, da:

(A) prevoz potnikov na pilotskem sedežu ne moti in/ali ovira poteka operacije; in

(B) je potnik na pilotskem sedežu seznanjen z ustreznimi omejitvami in varnostnimi postopki.

(2) OPS 3.135. Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na helikopterju.

(i) Za lokalne operacije na helikopterju ni treba imeti naslednjih dokumentov:

(A) OPS 3.135(a)(1) – Operativnega načrta leta

(B) OPS 3.135(a)(2) – Tehnične knjige helikopterja (razen če se zahteva za operacije proč od kopnega (*land-away*))

(C) OPS 3.135(a)(4) – Dokumentacije Notam/AIS

(D) OPS 3.135(a)(5) – Meteoroloških informacij

(E) OPS 3.135(a)(7) – Obvestila o posebnih potnikih itd.

(F) OPS 3.135(a)(8) – Obvestila o posebnem tovoru itd.

(ii) Za nelokalne operacije:

(A) OPS 3.135(a)(1) – Operativni načrt leta. Načrt leta se lahko poenostavi v skladu z vrsto izvajanih operacij in mora biti sprejemljiv za organ.

(B) OPS 3.135(a)(7) – Obvestilo o posebnih potnikih. Se ne zahteva.

(3) OPS 3.140 Informacije, ki se hranijo na zemlji. Na zemlji ni treba hraniti informacij, če se uporabljajo drugi načini zapisovanja podatkov.

(4) OPS 3.165 Najem helikopterjev. Uporablja se samo, če obstaja formalna pogodba o najemu.

Opomba: Primer, ko se pogodba o prevozu potnikov prenese na drugega operatorja, ki mu potniki plačajo prevoz, se ne šteje za najem.

(5) OPS 3.215 Uporaba služb zračnega prometa: Se ne uporablja, razen če to predpisujejo zahteve za zračni prostor in če so dogovori o službah za iskanje in reševanje sprejemljivi za organ.

(6) OPS 3.220 Heliporti, ki jih odobri operator. Operator določi postopek za usposobitev vodij zrakoplovov za izbor heliportov ali krajev pristanka, ki ustrezajo tipu helikopterja in vrsti operacije.

(7) OPS 3.255 Politika ravnanja z gorivom. Pododstavki (b) do (d) se ne uporabljajo, če politika ravnanja z gorivom iz OPS 3.255(a) zagotavlja, da po opravljenem letu ali vrsti letov količina preostalega goriva zadostuje za 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti (ta čas se lahko skrajša na 20 minut, če se operacije izvajajo v območju, ki zagotavlja stalna in ustrezna varna mesta za pristanek). Zadnja rezerva goriva mora biti določena v operativnem priročniku, da se omogoči skladnost z OPS 3.375(c).

(8) OPS 3.280 Razporeditev potnikov po sedežih. Postopkov za to ni treba določiti.

Opomba: Namen iz tega odstavka se doseže s pilotovo običajno presojo. OPS 3.260 se uporablja in se šteje, da obravnava potrebo po postopkih.

(9) OPS 3.285 Dajanje navodil potnikom.

(i) Odstavek (a)(1). Razen če bi bilo to nevarno, potniki dobijo ustna navodila v zvezi z varnostnimi zadevami; posamezni deli navodil ali navodila v celoti se lahko zagotovijo z avdio-vizualno predstavitvijo. Predhodno je treba dovoliti uporabo prenosnih elektronskih naprav.

(10) OPS 3.290 Priprava na let.

(i) Za lokalne operacije:

(A) OPS 3.290(a). Operativni načrt leta se ne zahteva.

(ii) Za nelokalne operacije:

(A) OPS 3.290(a). Operativni načrt leta se lahko poenostavi v skladu z vrsto operacije.

(11) OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom. Dodatka 1 k OPS 3.375 ni treba uporabljati (glej (d)(14) v nadaljevanju).

(12) OPS 3.385 Uporaba dodatnega kisika. S predhodnim dovoljenjem organa se kratek čas lahko leti med 10 000 ft in 16 000 ft brez uporabe dodatnega kisika v skladu s postopki iz operativnega priročnika. (V takih okoliščinah mora operator zagotoviti, da so potniki pred odhodom obveščeni, da dodatnega kisika ne bo na voljo.)

(13) Dodatek 1 k OPS 3.270 Shranjevanje prtljage in tovora. V skladu z vrsto operacije in tipom helikopterja.

(14) Dodatek 1 k OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom. Se ne uporablja.

(15) OPS 3.630 Splošen uvod. Instrumenti in oprema. Za organ je lahko sprejemljiva nadomestna oprema, ki ne izpolnjuje standardov JTSO, vendar izpolnjuje varnostni standard prvotne opreme.

(16) OPS 3.775 Dodatni kisik – Helikopterji, kjer kabina ni pod tlakom. S predhodnim dovoljenjem organa se kratek čas lahko leti med 10 000 ft in 16 000 ft brez dodatnega kisika v skladu s postopki iz operativnega priročnika.

(17) Dodatek 1 k OPS 3.775 Dodatni kisik za helikopterje, kjer kabina ni pod tlakom. Se ne uporablja v skladu s predhodnima odstavkoma (12) in (16).

(18) OPS 3.955(b) Napredovanje v vodjo zrakoplova. Organ lahko potrdi skrajšan tečaj za vodjo zrakoplova, ki ustreza vrsti načrtovane operacije.

(19) OPS 3.970 (a) Tekoče izkušnje. Namesto zahtevanih izkušenj iz OPS 3.970 (a) lahko s predhodnim dovoljenjem organa zadostujejo 90 dnevne tekoče izkušnje, če je pilot opravil tri vzlete, tri kroge in tri pristanke na katerem koli helikopterju iz iste določene skupine v zadnjih 90 dneh (glej ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 (f), pododstavek (d)(19)). Izpolnitev pogoja glede tekočih izkušenj za tip helikopterja, ki se bo predvidoma uporabil, je odvisna od:

- (i) veljavnosti preverjanja strokovnosti za rating za tip (TRPC);
- (ii) opravljenih dveh ur letenja na tipu ali različici v zadnjih šestih mesecih;
- (iii) veljavnosti OPC za enega od helikopterjev iz določene skupine;
- (iv) dosledne rotacije OPC-jev za vse helikopterje iz določene skupine; in
- (v) vključitve sestave določenih skupin in postopka za potrditev TRPC-jev, OPC-jev in tekočih izkušenj v operativni priročnik.

(20) Dodatek 1 k OPS 3.965 Periodično usposabljanje in preverjanje. Učni načrt, ki se uporablja za vrsto operacije, lahko odobri organ.

(21) OPS 3.1060 Operativni načrt leta. Glej (2)(i)(A) in (2)(ii)(A) zgoraj.

(22) OPS 3.1235 Varnostne zahteve. Uporabljajo se samo pri izvajanju operacij v državah, v katerih se nacionalni varnostni program uporablja za operacije iz tega dodatka.

(23) OPS 3.1240 Programi usposabljanja. Programi usposabljanja se prilagodijo vrsti izvajanih operacij. Za organ je lahko sprejemljiv ustrezen program samoizobraževanja.

(24) OPS 3.1250 Kontrolni seznam za postopek pregleda helikopterja. Kontrolni seznam se ne zahteva.

Dodatek 1 k OPS 3.005(g)

Lokalne operacije (samo dnevne VFR operacije)

(a) *Odobritev.* Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s tem dodatkom, mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Taka odobritev določa:

- (1) tip helikopterja
- (2) vrsto operacije
- (3) geografske omejitve operacij iz tega dodatka (glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(g), odstavek (a)(3)).

(b) *Prepoved.* Prepovedane so naslednje dejavnosti:

- (1) OPS 3.065. Prevoz vojaškega orožja in streliva.
- (2) OPS 3.265. Prevoz nesprejemljivih potnikov, prisilnih izseljencev ali oseb v priporu.

- (3) OPS 3.305. Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo medtem, ko so potniki na helikopterju, njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.
- (4) OPS 3.335. Kajenje na helikopterju.
- (c) *Ublažitev*. Naslednja pravila so ublažena:
- (1) OPS 3.135 Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na helikopterju.
- (i) OPS 3.135(a)(1) – Operativni načrt leta. Načrt leta se lahko poenostavi v skladu z vrsto izvajanih operacij in mora biti sprejemljiv za organ.
- (ii) OPS 3.135 (a)(4) – Dokumentacija Notam/AIS. Se ne zahteva.
- (iii) OPS 3.135 (a)(5) – Meteorološke informacije. Se ne zahtevajo.
- (iv) OPS 3.135 (a)(7) – Obvestilo o posebnih potnikih itd. Se ne zahteva.
- (v) OPS 3.135 (a)(8) – Obvestilo o posebnem tovoru itd. Se ne zahteva.
- (2) OPS 3.140 Informacije, ki se hranijo na zemlji. Če se uporabljajo drugi načini zapisovanja podatkov, na zemlji ni treba hraniti informacij.
- (3) OPS 3.165 Najem helikopterjev. Uporablja se samo, če obstaja formalna pogodba o najemu.
- Opomba: Primer, ko se pogodba o prevozu potnikov prenese na drugega operatorja, ki mu potniki plačajo prevoz, se ne šteje za najem.
- (4) OPS 3.215 Uporaba služb zračnega prometa. Se ne uporablja, razen če to predpisujejo zahteve za zračni prostor in če so dogovori o službah za iskanje in reševanje sprejemljivi za organ.
- (5) OPS 3.220 Heliporti, ki jih odobri operator. Operator določi postopek za usposobitev vodij zrakoplovov za izbor heliportov ali krajev pristanka, ki ustrezajo tipu helikopterja in vrsti operacije.
- (6) OPS 3.255 Politika ravnanja z gorivom. Pododstavki (b) do (d) se ne uporabljajo, če politika ravnanja z gorivom iz OPS 3.255(a) zagotavlja, da po opravljenem letu ali vrsti letov količina preostalega goriva zadostuje za 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti (ta čas se lahko skrajša na 20 minut, če se operacije izvajajo v območju, ki zagotavlja stalna in ustrezna varna mesta za pristanek). Zadnja rezerva goriva mora biti določena v operativnem priročniku, da se omogoči skladnost z OPS 3.375(c).
- (7) OPS 3.290(a). Glej (C)(1)(i) zgoraj.
- (8) OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom. Dodatka 1 k OPS 3.375 ni treba uporabljati (glej (c)(10) v nadaljevanju).
- (9) OPS 3.385 Uporaba dodatnega kisika. S predhodnim dovoljenjem organa se kratek čas lahko leti med 10 000 ft in 13 000 ft brez uporabe dodatnega kisika v skladu s postopki iz operativnega priročnika. (V takih okoliščinah mora operator zagotoviti, da so potniki pred odhodom obveščeni, da dodatnega kisika ne bo na voljo.)
- (10) Dodatek 1 k OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom. Se ne uporablja.
- (11) OPS 3.630 Splošen uvod. Instrumenti in oprema. Za organ je lahko sprejemljiva nadomestna oprema, ki ne izpolnjuje standardov JTSO, vendar izpolnjuje varnostni standard prvotne opreme.
- (12) OPS 3.775 Dodatni kisik Helikopterji, kjer kabina ni pod tlakom. S predhodnim dovoljenjem organa se kratek čas lahko leti med 10 000 ft in 16 000 ft brez dodatnega kisika v skladu s postopki iz operativnega priročnika.
- (13) Dodatek 1 k OPS 3.775 Dodatni kisik za helikopterje, kjer kabina ni pod tlakom. Se ne uporablja v skladu s predhodnima odstavkoma (9) in (12).
- (14) OPS 3.1060 Operativni načrt leta. Glej (C)(1)(i) zgoraj.
- (15) OPS 3.1235 Varnostne zahteve. Uporabljajo se samo v državah, v katerih se nacionalni varnostni program uporablja za operacije iz tega dodatka.

Dodatek 1 k OPS 3.005(h)
Helikopterske operacije z vitlom (Helicopter Hoist Operation - HHO)

Opomba: Organ je pristojen za določitev, katera operacija je operacija HHO v smislu tega dodatka.

(a) *Izrazje*

(1) *Let za helikoptersko operacijo z vitlom (HHO)* Let helikopterja, ki poteka na podlagi dovoljenja za HHO, katerega namen je omogočiti prenos oseb in/ali tovora z vitlanjem..

(2) *Član posadke HHO.* Član posadke, ki opravlja naloge, ki so mu bile dodeljene v zvezi z operacijo vitlanja.

(3) *HHO na morju.* Let helikopterja, ki poteka na podlagi dovoljenja za HHO, katerega namen je omogočiti prenos oseb in/ali tovora s helikopterskim vitlanjem s ali do plovila ali objekta na morju.

(4) *Cikel dviga.* Za namen določitve usposobljenosti posadke v tem dodatku je to en cikel, v katerem se dvižna kljuka spusti navzdol in dvigne navzgor.

(5) *Območje HHO.* Določeno območje, na katerem helikopter opravlja prenos z vitlom..

(6) *Potnik HHO.* Oseba, ki naj bi se prenesla s helikopterskim vitlom..

(b) *Operativni priročnik.* Operator mora zagotoviti, da operativni priročnik vsebuje dodatek z gradivom, značilnim za HHO. Zlasti obravnava:

(1) merila zmogljivosti;

(2) po potrebi pogoje, pod katerimi se lahko izvaja prenos HHO na morju, vključno z ustreznimi omejitvami glede gibanja plovila in hitrosti vetra;

(3) vremenske omejitve za HHO;

(4) merila za določitev najmanjšega območja HHO, ki ustreza nalogi;

(5) postopke za določitev minimalne posadke;

(6) postopek, po katerem člani posadke zapisujejo cikle dviga.

Če se zahteva, se dajo pomembni odlomki iz dodatka k operativnemu priročniku na voljo organizaciji, za katero se izvaja HHO.

(c) *Vzdrževanje opreme HHO.* Navodila za vzdrževanje sistemov HHO mora določiti operator, skupaj s proizvajalcem, in jih vključiti v operatorjev program za vzdrževanje helikopterjev, predpisan v delu M – M.A.302 Program vzdrževanja, odobriti pa jih mora organ.

(d) *Operativne zahteve*

(1) *Helikopter.* Med HHO mora biti helikopter zmožen nadomestiti odpoved kritične pogonske enote s preostalim motorjem oziroma motorji pri ustrezno nastavljeni moči, brez nevarnosti za visečo osebo oziroma osebe/tovor, tretje strani ali premoženje.

(Razen za HHO pri HNMP na območju izvajanja HNMP, kjer te zahteve ni treba uporabljati.)

(2) *Posadka.* Ne glede na zahteve iz poddela N, se za operacije HHO uporabljajo naslednje zahteve:

(i) *Izbor.* Operativni priročnik vsebuje merila za izbor članov letalske posadke za nalogo HHO, pri čemer se upoštevajo predhodne izkušnje.

(ii) *Izkušnje.* Vodje zrakoplovov, ki izvajajo lete HHO, morajo imeti najmanj naslednje izkušnje:

(A) *Na morju:*

(A1) 1 000 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih ali 1 000 ur kot kopilot pri operacijah HHO, od tega 200 ur kot vodja zrakoplova pod nadzorom; in

(A2) 50 ciklov dviga, izvedenih na morju, od tega 20 ciklov ponoči, če se izvajajo nočne operacije.

(B) *Na kopnem:*

(B1) 500 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih ali 500 ur kot kopilot pri operacijah HHO, od tega 100 ur kot vodja zrakoplova pod nadzorom;

(B2) 200 ur letenja na helikopterjih, pridobljenih v operativnem okolju, podobnem okolju predvidene operacije (glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.005(d), odstavek (c)(3)(ii)(B)); in

(B3) 50 ciklov dviga, od tega 20 ciklov ponoči, če se izvajajo nočne operacije.

(C) Uspešno opravljeno usposabljanje v skladu s postopki iz operativnega priročnika in ustrezne izkušnje v vlogi in okolju, v kakršnih se izvaja HHO.

(iii) *Tekoče izkušnje.* Vsi piloti in člani posadke HHO, ki izvajajo HHO, so poleg zahtev iz OPS 3.970(a), v zadnjih 90 dneh opravili:

(A) pri izvajanju operacij podnevi: katero koli kombinacijo treh dnevnih ali nočnih ciklov dviga, od katerih vsak vključuje prehod v in iz lebdenja.

(B) pri izvajanju operacij ponoči: tri nočne cikle dviga, od katerih vsak vključuje prehod v in iz lebdenja.

(iv) *Sestava posadke.* Minimalna posadka za dnevne ali nočne operacije je določena v dodatku k operativnem priročniku in je odvisna od tipa helikopterja, vremenskih razmer, vrste naloge in pri operacijah na morju od okolja na območju izvajanja HHO, stanja morja in gibanja plovila, vsekakor pa jo sestavlja najmanj en pilot in en član posadke HHO. (Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(h)), odstavek (d)(2)(iv).)

(e) *Dodatne zahteve*

(1) *Oprema HHO.* Za postavitev vse helikopterske dvižne opreme, vključno z vsemi naknadnimi spremembami in, kjer je ustrezno, za njeno uporabo je treba pridobiti spričevalo o plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji. Pomožna oprema mora biti zasnovana in preskušena po ustreznem standardu in sprejemljiva za organ.

(2) *Komunikacijska oprema helikopterja.* Za radijsko opremo je treba tako kot za opremo iz poddela L pridobiti spričevalo o plovnosti. Pri naslednjih operacijah je treba vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z organizacijo, za katero se izvaja HHO, in po možnosti komunikacijo z zemeljskim osebjem:

(i) dnevne in nočne operacije na morju ali

(ii) nočne operacije na kopnem.

(f) *Usposabljanje in preverjanje.*

(1) *Člani letalske posadke.* Član letalske posadke se usposablja iz naslednjih področij:

(i) Usposabljanje iz poddela N z naslednjimi dodatnimi točkami:

(A) pritrnitev in uporaba vitla;

(B) priprava helikopterja in dvižne opreme za HHO;

(C) običajni postopki dviganja in postopki dviganja v sili podnevi in, kjer se zahteva, ponoči;

(D) koncept usklajevanja posadke, značilen za HHO;

(E) urjenje postopkov HHO in

(F) nevarnost razelektivitve statične elektrike.

(ii) Preverjanje iz poddela N z naslednjimi dodatnimi točkami:

(A) Preverjanja strokovnosti, kot je ustrezno za dnevne operacije, ki se morajo izvajati tudi ponoči, če operator izvaja take operacije. Preverjanje mora vključevati postopke, ki se bodo verjetno uporabljali na območjih izvajanja HHO, s posebnim poudarkom na:

(A1) lokalni meteorologiji;

(A2) načrtovanju letov HHO;

(A3) odhodih HHO;

(A4) prehodu v lebdenje in iz njega na območju izvajanja HHO;

(A5) običajnih in simuliranih postopkih HHO v sili; in

(A6) usklajevanju posadke.

(2) *Član posadke HHO.* Član posadke HHO se usposablja v skladu z zahtevami iz poddela O, vključno z naslednjimi dodatnimi točkami:

- (i) naloge v vlogi HHO;
- (ii) pritrditev in uporaba vitla;
- (iii) uporaba dvižne opreme;
- (iv) priprava helikopterja in posebne opreme za HHO;
- (v) običajni postopki in postopki v sili;
- (vi) koncepti usklajevanja posadke, značilni za HHO;
- (vii) uporaba opreme za vzajemno komuniciranje in radijske opreme;
- (viii) poznavanje opreme za dvigovanje v sili;
- (ix) postopki za ravnanje s potniki HHO;
- (x) vpliv premikanja oseb na masno središče med operacijo HHO;
- (xi) vpliv premikanja oseb na uspešno izvajanje v običajnih pogojih letenja in pri letenju v sili;
- (xii) postopki za vodenje pilotov prek območij HHO;
- (xiii) zavedanje posebnih nevarnosti, ki se nanašajo na operativno okolje; in
- (xiv) nevarnost razelektritve statične elektrike.

(3) *Potniki HHO.* Pred vsakim letom ali vrsto letov HHO potniki HHO dobijo navodila in se jih obvesti o nevarnostih razelektritve statične elektrike in drugih dejavnikih HHO.

Dodatek 1 k OPS 3.005(i)
Helikopterske operacije na območjih javnega interesa

(a) *Odobritev* – Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s tem dodatkom, mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC, in organa države, v kateri se načrtuje izvajanje takih operacij. Taka odobritev določa:

- (1) območje oziroma območja javnega interesa (glej ACJ k dodatku 1 k 3.005(i), odstavek (a)(1));
- (2) tip oziroma tipe helikopterja in
- (3) vrsto operacije.

(b) *Izrazje*

- (1) Območje javnega interesa: območje, ki se uporablja izključno za operacije v javnem interesu.

(c) *Uporaba:* Ta dodatek se uporablja samo za večmotorne turbinske tipe helikopterjev z največjim dovoljenim številom potniških sedežev šest ali manj, ki izvajajo operacijo do/z območij javnega interesa:

- (1) ki so v neprijaznem okolju
- in
- (2) ki so bila za heliporte določena pred 1. julijem 2002.

(d) *Ublažitev:*

(1) Operacije do/z območja javnega interesa se lahko izvajajo v skladu s poddelom H (zmogljivost razreda 2) in so izvzete iz zahtev v:

- (i) OPS 3.520(a)(2) in
- (ii) OPS 3.535(a)(2)

do 31. decembra 2004, če organ operatorju izda ustrezno dobitvev (Glej dodatek 1 k OPS 3.517(a), pododstavek (a)(2)(i) in (ii)).

(2) Kjer velikost območja javnega interesa ali ovire na njem ne dopuščajo helikopterju izvajanje operacij v skladu s poddelom G (zmogljivost razreda 1), bo organ izjemoma odobril odstopanja od predhodnega pododstavka (d)(1) po 31. decembru 2004, če:

(i) pri operacijah v negosto naseljenem neprijaznem okolju, masa helikopterja ne presega največje mase iz letalskega priročnika helikopterja za lebdenje z vsemi delujočimi motorji brez učinka tal (*AEO OGE hover*) v brezvetrju z vsemi pogonskimi enotami, ki delujejo z ustrezno močjo; in

(ii) pri operacijah v gosto naseljenem neprijaznem okolju masa helikopterja ne presega največje mase iz letalskega priročnika helikopterja za 8-odstotni gradient vzpenjanja v brezvetrju, pri ustrezni varni vzletni hitrosti (V_{toss}), z nedelujočo kritično pogonsko enoto in s preostalimi pogonskimi enotami, delujočimi z ustrezno imensko močjo (Glej ACJ k dodatku 1 k OPS 3.005(i), pododstavek (d)(2)).

(e) *Operacija.* V operativnem priročniku je treba določiti postopke, posebej za določeno območje, da se čim bolj skrajša čas ogroženosti oseb na helikopterju in na površini v primeru odpovedi pogonske enote med vzletom in pristankom na območju javnega interesa. Del C operativnega priročnika za vsako območje javnega interesa vsebuje graf ali z opombami označeno fotografijo, ki prikazujeta glavne poglede, dimenzije, neskladnost s poddelom G (zmogljivost razreda 1), največje nevarnosti in načrt ravnanja v primeru incidenta.

PODDEL C CERTIFICIRANJE IN NADZOROVANJE OPERATORJEV

OPS 3.175 Splošna pravila za certificiranje in nadzorovanje operatorjev

Opomba 1: V dodatku 1 k temu odstavku so navedeni vsebina in pogoji AOC.

Opomba 2: V dodatku 2 k temu odstavku so navedene zahteve za upravljanje in organiziranje.

(a) Operator lahko uporablja helikopter za komercialni zračni prevoz samo v skladu s pogoji iz spričevala letalskega prevoznika (AOC).

(b) Prosilec za AOC ali njegovo spremembo organu omogoči preučitev vseh varnostnih vidikov predlaganih operacij.

(c) Prosilec za AOC:

(1) ne sme imeti AOC, ki ga je izdal drug organ, razen če mu tega posebej ne dovolijo zadevni organi;

(2) mora imeti glavni kraj poslovanja in sedež, če ga ima, v državi, pristojni za izdajo AOC (glej IEM OPS 3.175(c)(2));

(3) helikopterje, predvidene za uporabo v skladu z AOC, mora registrirati v državi, pristojni za izdajo AOC, in

(4) prepričati mora organ, da je sposoben izvajati varne operacije.

(d) Ne glede na predhodni pododstavek (c)(3), lahko operator na podlagi soglasja med organom, ki izda AOC, in drugim organom, uporablja helikopterje, registrirane v nacionalnem registru drugo imenovanega organa.

(e) Operator organu omogoči dostop do svoje organizacije in helikopterjev ter zagotovi, da je v zvezi z vzdrževanjem dostop omogočen do vseh s tem povezanih vzdrževalnih organizacij iz dela 145, da se preveri stalna skladnost z OPS.

(f) AOC se spremeni, začasno prekliče ali razveljavi, če organ ni več prepričan, da operator lahko izvaja varne operacije.

(g) Operator mora organ prepričati; da:

(1) njegova organizacija in uprava ustrezata obsegu in področju operacij in

(2) da so bili določeni postopki za nadzor operacij.

(h) Operator je moral imenovati odgovornega vodjo, sprejemljivega za organ, ki ima najvišje pooblastilo podjetja, da se vse operativne in vzdrževalne dejavnosti financirajo in izvajajo v skladu s standardom, ki ga zahteva organ.

(i) Operator je moral imenovati odgovorne osebe, sprejemljive za organ, ki so odgovorne za upravljanje in nadzorovanje naslednjih področij:

(1) letalskih operacij;

- (2) sistema vzdrževanja;
- (3) usposabljanja posadk in
- (4) zemeljskih operacij.

(Glej ACJ OPS 3.175(i)).

- (j) Oseba lahko vodi več kot eno področje, če je sprejemljivo za organ, vendar se za operatorje, ki zaposlujejo 21 ali več redno zaposlenih, zahtevata najmanj dve osebi za pokritje štirih področij odgovornosti. (Glej ACJ OPS 3.175(j) in (k).)
- (k) Pri operatorjih, ki zaposlujejo 20 ali manj redno zaposlenih, lahko odgovorni vodja vodi eno ali več področij, če je sprejemljivo za organ. (Glej ACJ OPS 3.175(j) in (k).)
- (l) Operator mora zagotoviti, da vsak let poteka v skladu z določbami iz operativnega priročnika.
- (m) Operator mora zagotoviti ustrezne zmogljivosti zemeljske oskrbe, da zagotovi varno oskrbo svojih helikopterjev.
- (n) Operator mora zagotoviti, da so njegovi helikopterji opremljeni, posadke pa usposobljene v skladu z zahtevami za območje in vrsto operacij.
- (o) Operator mora v skladu z delom M izpolnjevati zahteve za vzdrževanje za vse helikopterje, ki se uporabljajo po pogojih iz njegovega AOC.
- (p) Operator mora v skladu s poddelom P organu zagotoviti en izvod operativnega priročnika in vse njegove dopolnitve ali spremembe.
- (q) Operator mora vzdrževati operativne podporne zmogljivosti v glavni operativni bazi, ki ustrezajo območju in vrsti operacij.

OPS 3.180 Izdaja, spremembe in podaljšanje veljavnosti AOC

- (a) Operatorju se ne izda AOC ali ne odobri spremembe AOC in ne podaljša AOC, če:
 - (1) nimajo helikopterji, ki jih uporablja, standardnega spričevala o plovnosti, ki ga izda država članica JAA v skladu z Aneksom 8 h Konvenciji o mednarodnemu civilnemu letalstvu. Standardna spričevala o plovnosti, ki jih izda država članica JAA, ki ni država, pristojna za izdajo AOC, se sprejmejo brez dodatnega dokazovanja, če so bila izdana v skladu z JAR-21. Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6–79, kot je bila nazadnje spremenjena z Uredbo ES št. 706/2006) in Sklepom izvršnega direktorja Agencije z dne 17. oktobra 2003 o sprejemljivih načinih sklandosti in usmeritvenih navodilih za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij;
 - (2) ni organ odobril sistema za vzdrževanje v skladu z delom M; in
 - (3) če ni organa prepričan, da je sposoben:
 - (i) vzpostaviti in vzdrževati ustrezno organizacijo;
 - (ii) vzpostaviti in vzdrževati sistem kakovosti v skladu z OPS 3.035;
 - (iii) izpolnjevati zahteve glede programov usposabljanja;
 - (iv) izpolnjevati zahteve za vzdrževanje v skladu z vrsto in obsegom navedenih operacij, vključno z ustreznimi točkami iz OPS 3.175(g) do (o); in
 - (v) upoštevati OPS 3.175.
- (b) Ne glede na določbe OPS 3.185(f) mora operator organ čim prej obvestiti o vseh spremembah informacij, predloženih v skladu s pododstavkom OPS 3.185(a) spodaj.
- (c) Če organ ni prepričan, da so bile zahteve iz predhodnega pododstavka (a) izpolnjene, lahko zahteva prikaz enega ali več demonstracijskih letov, ki se izvedejo kot leti v komercialnem zračnem prevozu.

OPS 3.185 Upravne zahteve

(a) Operator zagotovi, da se v prvo vlogo za pridobitev AOC, in kjer je ustrezno, za vsako njegovo spremembo ali podaljšanje, za katero zaprosi, vključijo naslednje informacije:

- (1) uradno ime, naziv podjetja, naslov in poštni naslov prosilca;
- (2) opis predlagane operacije;
- (3) opis upravne organizacije;
- (4) ime odgovornega vodje;
- (5) imena glavnih odgovornih oseb, vključno z osebami, pristojnimi za letalske operacije, sistem vzdrževanja, usposabljanje posadk in zemeljske operacije, skupaj z njihovo usposobljenostjo in izkušnjami; in
- (6) operativni priročnik.

(b) Samo v zvezi s sistemom operatorja za vzdrževanje je treba v prvo vlogo za izdajo AOC, in kjer je ustrezno, za vsako njegovo spremembo ali podaljšanje, za katero se zaprosi, za vsak tip helikopterja, ki se bo predvidoma uporabljal, vključiti naslednje informacije (Glej IEM OPS 3.185(b).):

- (1) predstavitev organizacije vzdrževanja;
- (2) program oziroma programe operatorja za vzdrževanje helikopterjev;
- (3) tehnično knjigo helikopterja;
- (4) kjer je ustrezno, tehnično specifikacijo oziroma specifikacije pogodbe (pogodb) o vzdrževanju med operatorjem in vsako organizacijo za vzdrževanje, odobreno v skladu z delom JAR-145;
- (5) število helikopterjev;

(c) Vloga za prvo izdajo AOC mora biti oddana vsaj 90 dni pred datum začetka načrtovane operacije, kar pa ne velja za operativni priročnik, ki se lahko predloži kasneje, vendar najkasneje 60 dni pred datumom začetka načrtovane operacije.

(d) Vlogo za spremembo AOC je treba oddati vsaj 30 dni pred datumom začetka načrtovane operacije, razen če je drugače dogovorjeno.

(e) Vlogo za podaljšanje AOC je treba oddati vsaj 30 dni pred potekom roka njegove veljavnosti, razen če je drugače dogovorjeno.

(f) Razen v izjemnih okoliščinah mora biti organ vsaj deset dni prej obveščen o predlagani zamenjavi odgovorne osebe.

OPS 3.190 Namerno puščen prazen prostor

Dodatek 1 k OPS 3.175

Vsebina in pogoji spričevala letalskega prevoznika

V AOC se navedejo:

- (a) ime in kraj (glavni kraj poslovanja) operatorja;
- (b) datum izdaje in čas veljavnosti;
- (c) opis vrste odobrenih operacij;
- (d) tip helikopterja oziroma tipe helikopterjev, ki se odobrijo za uporabo;
- (e) registracijske oznake odobrenega helikopterja oziroma helikopterjev, vendar se operatorjem lahko odobri sistem za obveščanje organa o registracijskih oznakah helikopterjev, ki se uporabljajo v skladu z njihovimi AOC;
- (f) odobrena območja operacij;
- (g) posebne omejitve (npr. samo po pravilih VFR); in
- (h) posebna dovoljenja/odobritve, npr.:
 - CAT II/CAT III (vključno z odobrenimi minimumi)
 - Operacije na morju
 - Operacije HNMP (glej dodatek 1 k OPS 3.005(d)).

Prevoz nevarnega blaga (glej OPS 3.1155).
Helikopterske operacije v neprijaznem okolju zunaj gosto naseljenih območij (glej dodatek 1 k OPS 3.005(e)).
Operacije za manjše helikopterje (VFR samo podnevi) (glej dodatek 1k OPS 3.005(f)).
Lokalne operacije (VFR samo podnevi) (glej dodatek 1 k OPS 3.005(g)).
Helikopterske operacije z obešenim tovorom (glej dodatek 1 k OPS 3.005(h)).
Operacije do območij javnega interesa (glej dodatek 1 k OPS 3.005(i)).
Helikopterske operacije s časom izpostavljenosti odpovedi pogonske enote med vzletom ali pristankom. (Glej OPS 3.517 in OPS 3.540(a)(4).)

Dodatek 2 k OPS 3.175

Vodenje in organizacija imetnika AOC

- (a) *Splošno* Operator mora imeti zanesljivo in učinkovito poslovodno strukturo, da zagotovi varno izvajanje zračnih operacij. Imenovane odgovorne osebe morajo imeti poleg ustrezne tehnične/operativne usposobljenosti (glej tudi ACJ OPS 3.175(i)) s področja letalstva tudi vodstvene sposobnosti.
- (b) *Imenovane odgovorne osebe*
- (1) Opis nalog in odgovornosti imenovanih odgovornih oseb, vključno z njihovimi imeni, je treba vključiti v operativni priročnik, organ pa mora biti pisno obveščen o vseh nameravanih ali dejanskih spremembah imenovanj ali nalog.
 - (2) Operator mora poskrbeti, da je zagotovljen stalen nadzor tudi v primeru odsotnosti imenovanih odgovornih oseb.
 - (3) Oseba, ki jo imenuje za odgovorno osebo imetnik AOC, ne sme biti imenovana za odgovorno osebo imetnika drugega AOC, razen če je to sprejemljivo za pristojne organe.
 - (4) Imenovane odgovorne osebe se morajo obvezati, da bodo opravljale zadostno število ur, potrebnih za izpolnitev poslovnih nalog, povezanih z obsegom in področjem operacij.
- (c) *Ustreznost in nadzorovanje osebja*
- (1) *Člani posadk.* Operator mora zaposliti tako število članov letalskih posadk in kabinskega osebja, ki zadostuje predvidenim operacijam in je usposobljeno ter preverjeno v skladu s poddeloma N in O, kot je ustrezno.
 - (2) *Zemeljsko osebje*
 - (i) Število zemeljskega osebja je odvisno od značaja in obsega operacij. Zlasti v operativnih oddelkih in oddelkih za zemeljsko oskrbo helikopterjev mora biti zaposleno usposobljeno osebje, ki mora podrobno poznati svoje odgovornosti v organizaciji.
 - (ii) Operator, ki z drugimi organizacijami sklene pogodbo za izvajanje določenih storitev, je še naprej odgovoren za vzdrževanje primernih standardov. V teh primerih mora imenovana odgovorna oseba dobiti nalogo, da zagotovi, da vsi najeti pogodbeni izvajalci izpolnjujejo zahtevane standarde.
 - (3) *Nadzor*
 - (i) Število imenovanih nadzornikov je odvisno od strukture operatorja in števila zaposlenega osebja.
 - (ii) Naloge in odgovornosti teh nadzornikov morajo biti opredeljene, vse njihove druge obveznosti na helikopterjih pa urejene tako, da lahko opravljajo svoje nadzorne odgovornosti.
 - (iii) Nadzor nad člani posadk in zemeljskim osebjem morajo izvajati posamezniki z ustreznimi izkušnjami in značajskimi lastnostmi, ki zagotavljajo doseganje standardov iz operativnega priročnika.
- (d) *Namestitvene zmogljivosti*
- (1) Operator mora zagotoviti, da delovni prostor, ki je na voljo v vsaki operativni bazi, ustreza osebju, ki zagotavlja varnost letalskih operacij. Pri tem je treba upoštevati potrebe zemeljskega osebja, osebja iz operativnega nadzora, potrebe po shranjevanju in prikazu najpomembnejših zapisov ter potrebe posadk pri načrtovanju letov.
 - (2) Pisarniške službe morajo biti sposobne, da nemudoma posredujejo operativna navodila in druge informacije vsem, ki jih to zadeva.
- (e) *Dokumentacija* Operator mora skrbeti za izdajanje priročnikov in njihovih sprememb ter druge dokumentacije.

PODDEL D OPERATIVNI POSTOPKI

OPS 3.195 Operativni nadzor (Glej ACJ OPS 3.195.)

Operator:

- (a) vzpostavi in vzdržuje postopek operativnega nadzora, ki ga odobri organ; in
- (b) izvaja operativni nadzor nad vsakim letom, ki se izvaja pod pogoji iz njegovega AOC.

OPS 3.200 Operativni priročnik

Operator v skladu z OPS 3, poddel P zagotovi operativni priročnik, namenjen uporabi in usmerjanju operativnega osebja.

OPS 3.205 Usposobljenost operativnega osebja

Operator zagotovi, da je vse osebje, določeno ali neposredno vključeno v zemeljske in letalske operacije, ustrezno poučeno, da je prikazalo usposobljenost za opravljanje svojih nalog ter da se zaveda svojih odgovornosti in povezanosti takšnih nalog s celotno operacijo.

OPS 3.210 Vzpostavitev postopkov

- (a) Operator za vsak tip helikopterja določi postopke in navodila, ki vsebujejo naloge zemeljskega osebja in članov posadke za vse vrste operacij na zemlji in v zraku. (Glej AMC OPS 3.210(a).)
- (b) Operator določi sistem kontrolnih seznamov, namenjen uporabi članov posadke za vse faze operacij helikopterja v običajnih in neobičajnih postopkih ter postopkih v sili, kot je ustrezno, da se zagotovi upoštevanje operativnih postopkov iz operativnega priročnika (glej IEM OPS 3.210(b)). Oblika in uporaba kontrolnih seznamov upoštevatva človeške dejavnike in načela CRM.
- (c) Operator od člana posadke v kritičnih fazah leta ne zahteva izvajanja drugih nalog, razen tistih, ki se zahtevajo za varno operacijo helikopterja.
- (d) Operator ne dovoli, da se rotor helikopterja vrti zaradi pogonske moči (za namen letenja), če pri krmilnih napravah ni ustrezno usposobljenega pilota (glej ACJ OPS 3.210(d)).

OPS 3.215 Uporaba služb zračnega prometa

Operator zagotovi, da se službe zračnega prometa, kadar so na voljo, uporabljajo za vse lete.

OPS 3.220 Heliporti, ki jih odobri operator (Glej AMC OPS 3.220.)

Operator odobri uporabo samo tistih heliportov, ki ustrezajo zadevnemu tipu oziroma tipom helikopterjev in vrsti oziroma vrstam operacij.

OPS 3.225 Operativni minimumi heliportov

- (a) Operator navede operativne minimume heliporta, določene v skladu z OPS 3.430 za vsak odhodni, namembni ali nadomestni heliport, katerega uporaba je bila dovoljena v skladu z OPS 3.220.
- (b) Pri teh minimumih je treba upoštevati vsako povečanje navedenih vrednosti, ki ga uvede organ.
- (c) Minimumi za določeno vrsto priletnega in pristajalnega postopka veljajo za ustrezne, če:
 - (1) zemeljska oprema iz ustrezne karte, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
 - (2) sistemi na helikopterju, ki se zahtevajo za določeno vrsto prileta, delujejo;
 - (3) so izpolnjena zahtevana merila za zmogljivost helikopterja in

(4) je posadka ustrezno usposobljena.

OPS 3.230 Odletni in priletni postopki

- (a) Operator uporablja odletne in priletne postopke, če jih določi država, v kateri je heliport.
- (b) Ne glede na predhodni pododstavek (a), lahko vodja zrakoplova sprejme dovoljenje ATC (kontrola zračnega prometa) za odmik od objavljene odletne ali priletne zračne poti, če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami in v celoti upoštevani operativni pogoji. Končni prilet je treba izvesti vizualno ali v skladu z vzpostavljenim postopkom instrumentalnega prileta.
- (c) Operator lahko postopke, ki se razlikujejo od tistih v pododstavku (a) zgoraj, izvaja le, če jih odobri država, v kateri je heliport, če se to zahteva, in jih organ sprejme.

OPS 3.235 Postopki za zmanjšanje hrupa

Operator zagotovi, da se pri vzletnih in pristajalnih postopkih upošteva, da je treba čim bolj zmanjšati vpliv hrupa helikopterja.

OPS 3.240 Zračne poti in območja operacij

- (a) Operator zagotovi, da operacije potekajo samo po takih zračnih poteh ali znotraj takih območjih, za katera so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (1) zagotovljene so zemeljske zmogljivosti in službe, vključno z meteorološkimi službami, ki ustrezajo načrtovani operaciji;
 - (2) zmogljivost helikopterja, predvidenega za let, omogoča izpolnitev zahtev za najmanjšo višino letenja;
 - (3) oprema helikopterja, predvidenega za let, izpolnjuje minimalne zahteve za načrtovano operacijo;
 - (4) na voljo so ustrezni zemljevidi in karte (glej OPS 3.135(a)(9));
 - (5) za helikopterje, ki se uporabljajo v razredu zmogljivosti 3, so na voljo površine, ki omogočajo varen pristanek v sili, razen če ima helikopter dovoljenje za izvajanje operacij v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.005(e).
 - (6) za helikopterje, ki se uporabljajo v razredu zmogljivosti 3 in izvajajo operacije obalnega tranzita, vsebuje del C operativnega priročnika postopke za zagotovitev, da sta širina obalnega koridorja in opreme, ki se prevažata, v skladu s pogoji, ki tedaj prevladujejo (Glej IEM OPS 3.240(a)(6)).
- (b) Operator zagotovi, da se operacije izvajajo v skladu z vsemi omejitvami na zračnih poteh ali območju operacij, ki jih uvede organ.

OPS 3.243 Operacije na geografskih območjih s posebnimi zahtevami glede navigacijskih zmogljivosti (Glej IEM OPS 3.243.)

- (a) Operator ne uporablja helikopterja na določenih območjih ali določenih predelih določenega zračnega prostora, za katera so predpisane minimalne zahteve glede navigacijskih zmogljivosti na podlagi Regionalnih zračnih navigacijskih sporazumov, razen če mu tega ne odobri organ (odobritev RNP/RNAV). (Glej tudi OPS 3.865(c)(2).)

OPS 3.245 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.250 Določitev najmanjših višin letenja (Glej IEM OPS 3.250.)

- (a) Operator določi najmanjše višine letenja in postopke za določitev teh višin za vse predvidene segmente zračne poti, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad ovirami, ob upoštevanju zahtev iz OPS 3, poddeli F do I.
- (b) Vse postopke za določitev najmanjših višin letenja mora odobriti organ.
- (c) Če so najmanjše višine letenja, ki jih določi država, prek katere se leti, višje od višin, ki jih določi operator, se uporabijo višje vrednosti.
- (d) Operator upošteva pri določitvi najmanjših višin letenja naslednje dejavnike:

- (1) natančnost, s katero se lahko določi položaj helikopterja;
 - (2) verjetne netočnosti indikacij uporabljenih višinomerov;
 - (3) značilnosti terena (npr. nenadne spremembe nadmorske višine) na zračnih poteh ali območjih, predvidenih za operacije;
 - (4) verjetnost, da se naleti na neugodne meteorološke pogoje (npr. huda turbulenca in spuščajoči se zračni tokovi); in
 - (5) možne netočnosti letalskih navigacijskih kart.
- (e) Pri izpolnjevanju zahtev iz predhodnega pododstavka (d) se ustrezno upoštevajo:
- (1) popravki zaradi temperaturnih in tlačnih odstopanj od standardnih vrednosti;
 - (2) zahteve ATC; in
 - (3) vse predvidljive izredne razmere na načrtovanih zračnih poteh.

OPS 3.255 Politika ravnanja z gorivom
(Glej AMC OPS 3.255.)

- (a) Operator mora določiti politiko ravnanja z gorivom zaradi načrtovanja letov in ponovnega načrtovanja med letom, da zagotovi, da je na helikopterju za vsako načrtovano operacijo dovolj goriva in rezervnega goriva za morebitna odstopanja od načrtovane operacije.
- (b) Operator zagotovi, da načrtovanje letov temelji samo na naslednjem:
- (1) Postopkih iz operativnega priročnika in podatkih, pridobljenih iz njega, ali veljavnih podatkih za določeni helikopter; in
 - (2) operativnih pogojev, v katerih naj bi potekal polet in ki vključujejo:
 - (i) stvarne podatke o gorivu, ki ga porabi helikopter;
 - (ii) načrtovane mase;
 - (iii) pričakovane meteorološke pogoje; in
 - (iv) postopke in omejitve služb zračnega prometa.
- (c) Operator zagotovi, da se pri izračunu pred letom uporabnega goriva, potrebnega za let, upoštevajo:
- (1) gorivo za vožnjo po tleh;
 - (2) gorivo za potovanje;
 - (3) rezervno gorivo, ki ga sestavljajo:
 - (i) gorivo za izredne razmere (glej IEM OPS 3.255(c)(3)(i));
 - (ii) nadomestno gorivo, če se zahteva nadomestni heliport; (to ne izključuje izbire odhodnega heliporta za nadomestni namembni heliport);
 - (iii) zadnja rezerva goriva; in
 - (iv) dodatno gorivo; če to zahteva vrsta operacije (npr. izolirani heliporti); in
 - (4) posebno gorivo, če ga zahteva vodja zrakoplova.
- (d) Operator zagotovi, da postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun uporabnega goriva, ki se zahtevajo, če se mora let nadaljevati po zračni poti ali do namembnega heliporta, ki prvotno ni bil predviden, vključujejo:
- (1) gorivo za potovanje za preostali del leta;
 - (2) rezervno gorivo, ki ga sestavljajo:
 - (i) gorivo za izredne razmere;

(ii) nadomestno gorivo, če se zahteva nadomestni namembni heliport. (To ne izključuje izbire odhodnega heliporta za nadomestni namembni heliport);

(iii) zadnjo rezervo goriva; in

(iv) dodatno gorivo; če to zahteva vrsta operacije (npr. izolirani heliporti); in

(3) posebno gorivo, če ga zahteva vodja zrakoplova.

OPS 3.260 Prevoz oseb z omejeno mobilnostjo
(Glej IEM OPS 3.260.)

- (a) Operator določi postopke za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo (Persons with Reduced Mobility – PRM).
- (b) Operator zagotovi, da se PRM ne dodelijo sedeži in da ne sedijo na sedežih, kjer bi njihova prisotnost lahko:
- (1) ovirala posadko pri njihovih nalogah;
 - (2) ovirala dostop do reševalne opreme; ali
 - (3) ovirala evakuacijo helikopterja v sili.
- (c) Vodjo zrakoplova je treba obvestiti o predvidenem prevozu PRM na helikopterju.

OPS 3.265 Prevoz nesprejemljivih potnikov, prisilnih izseljencev ali oseb v priporu

Operator določi postopke za prevoz nesprejemljivih potnikov, prisilnih izseljencev ali oseb v priporu, da zagotovi varnost helikopterja in vseh oseb na njem. Vodjo zrakoplova je treba obvestiti o predvidenem prevozu prej navedenih oseb.

OPS 3.270 Shranjevanje prtljage in tovora
(Glej dodatek 1 k OPS 3.270.)
(Glej AMC OPS 3.270.)

- (a) Operator določi postopke za zagotovitev, da se v potniško kabino sprejme samo taka ročna prtljaga, ki se lahko ustrezno in varno shrani.
- (b) Operator določi postopke za zagotovitev, da se vsa prtljaga in tovor na helikopterju, ki bi lahko, če bi se premaknila, povzročila poškodbe oseb ali materialno škodo ali ovirala prehode in izhode, shrani tako, da se prepreči premikanje.

OPS 3.275 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.280 Razporeditev potnikov po sedežih
(Glej IEM OPS 3.280.)
(Glej ACJ št. 1 k JAR-OPS 3.280.)
(Glej ACJ št. 2 k JAR-OPS 3.280.)

Operator določi postopke za zagotovitev, da potniki sedijo na mestih, kjer lahko pri zahtevani evakuaciji v sili najboljše pomagajo in ne ovirajo evakuacije iz helikopterja.

OPS 3.285 Dajanje navodil potnikom

Operator zagotovi, da:

(a) *Splošno.*

(1) Potniki dobijo ustna navodila v zvezi z varnostnimi zadevami; posamezni deli navodil ali navodila v celoti se lahko zagotovijo z avdio-vizualno predstavitvijo.

(2) Potnikom se zagotovijo kartoni z varnostnimi navodili, na katerih je v obliki slikovnih navodil prikazana uporaba reševalne opreme in izhodov, ki bi jih potniki lahko uporabili.

(b) *Pred vzletom*

(1) Potniki, če je ustrezno, dobijo navodila v zvezi z:

- (i) predpisi o kajenju;
- (ii) zravnanjem naslonjala sedeža in zložitev mizice;
- (iii) razmestitvijov izhodov v sili;
- (iv) razmestitvijo in uporabo talnih označb najbližje poti pobega;
- (v) shranjevanjem ročne prtljage;
- (vi) omejitvijo uporabe prenosnih elektronskih naprav; in
- (vii) razmestitvijo in vsebino kartona z varnostnimi navodili; in

(2) Potnikom se zagotovi prikaz :

- (i) uporabe varnostnih pasov in/ali ramenskih pasov, vključno z načinom njihovega pripenjanja in/ali odpenjanja;
- (ii) mesto nahajanja in uporaba kisikove opreme, če se zahteva (glej OPS 3.770 in OPS 3.775). Potniki morajo biti tudi seznanjeni s tem, da morajo med uporabo kisika ugasniti vse vrste tobačnih izdelkov; in
- (iii) s krajem nahajanja in uporabo rešilnih jopičev, rešilnih čolnov in obleke za preživetje, če se zahtevajo (glej OPS 3.825, 3.827 in 3.830).

(c) *Po vzletu*

(1) Potnike je treba spomniti na naslednje, če je ustrezno:

- (i) predpise o kajenju; in
- (ii) uporabo varnostnih pasov in/ali ramenskih pasov.

(d) *Pred pristankom*

Potnike je treba spomniti na naslednje, če je ustrezno:

- (i) predpise o kajenju;
- (ii) uporabo varnostnih pasov in/ali ramenskih pasov.
- (iii) zravnanje naslonjala sedeža in zložitev mizice;
- (iv) ponovno shranitev ročne prtljage;
- in
- (v) omejitve uporabe prenosnih elektronskih naprav.

(e) *Po pristanku*

(1) Potnike je treba spomniti na:

- (i) predpise o kajenju; in
- (ii) uporabo varnostnih pasov in/ali ramenskih pasov.

(f) V primeru nevarnosti med letom je treba potnike poučiti o takih reševalnih ukrepih, ki ustrezajo okoliščinam.

OPS 3.290 Priprava leta

- (a) Operator zagotovi, da se za vsak predviden let pripravi operativni načrt leta.
- (b) Vodja zrakoplova ne začne leta, dokler se ne prepriča, da:
 - (1) je helikopter ploven;
 - (2) je konfiguracija helikopterja v skladu s Seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL);

- (3) da so v skladu z OPS 3, poddel K in L na voljo instrumenti in oprema, ki se zahtevajo za predvideni let;
- (4) instrumenti in oprema delujejo, razen kot predvideva MEL;
- (5) so na voljo tisti deli operativnega priročnika, ki se zahtevajo za izvedbo leta;
- (6) so na helikopterju dokumenti, dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na voljo v skladu z OPS 3.125 in OPS 3.135;
- (7) so na voljo najnovejši zemljevidi, karte in s tem povezana dokumentacija ali enakovredni podatki, potrebni za predvideno operacijo helikopterja, vključno z vsemi preusmeritvami, ki se utemeljeno lahko pričakujejo.
- (8) so na voljo ustrezne zemeljske zmogljivosti in službe, ki se zahtevajo za načrtovani let;
- (9) se pri načrtovanem letu lahko upoštevajo določbe iz operativnega priročnika glede zahtevanega goriva, olja in kisika, najmanjših varnih višin letenja, operativnih minimumov heliportov in razpoložljivosti nadomestnih heliportov, če se zahtevajo;
- (10) je tovor pravilno razporejen in dobro zavarovan;
- (11) je masa helikopterja na začetku vzleta takšna, da se let lahko izvede v skladu OPS 3, poddeli F do I, kot je ustrezno; in
- (12) se lahko poleg omejitev iz predhodnih pododstavkov (9) in (11) upoštevajo vse operativne omejitve.

OPS 3.295 Izbira heliportov

- (a) Operator pri načrtovanju poleta določi postopke za izbiro namembnih in/ali nadomestnih heliportov v skladu z OPS 3.220.
- (b) Vodja zrakoplova mora izbrati nadomestni vzletni heliport o okviru ene ure letenja pri potovalni hitrosti za let v instrumentalnih meteoroloških pogojih, če zaradi vremenskih razlogov vrnitev na odhodni heliport ne bi bila mogoča.
- (c) Za let, ki naj bi se izvajal po pravilih instrumentalnega letenja, ali pri letenju po pravilih VFR in navigaciji, ki ne poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, vodja zrakoplova v operativnem načrtu leta določi najmanj en nadomestni heliport, razen če je:
 - (1) namembni kraj obalni heliport (glej AMC OPS 3.295(c)(1) in IEM OPS 3.295(c)(1)); ali
 - (2) za let do katerega koli drugega heliporta na kopnem, so trajanje leta in prevladujoči meteorološki pogoji taki, da se ob predvidenem času prihoda na heliport za predvideni pristanek prilet in pristanek lahko izvedeta v vizualnih meteoroloških pogojih, kot predpiše organ; ali
 - (3) za pristanek predvideni heliport izoliran, nadomestnega pa ni na voljo. Določi se točka brez povratka (PNR).
- (d) Operator mora izbrati dva nadomestna namembna heliporta; če:
 - (1) ustrezna vremenska poročila ali napovedi za namembni heliport ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od ene ure pred do eno uro po predvidenem času prihoda vremenski pogoji pod veljavnimi minimumi za načrtovanje; ali
 - (2) za namembni heliport ni na voljo meteoroloških podatkov.
- (e) Nadomestni heliporti na morju se lahko določijo ob upoštevanju naslednjega (glej AMC OPS 3.295(e) in IEM OPS 3.295(e)):
 - (1) Nadomestni heliport na morju se uporabi samo za točko brez povratka (PNR). Pred PNR se uporabijo nadomestni heliporti na kopnem.
 - (2) Na nadomestnem heliportu se lahko pristane z enim nedelujočim motorjem.
 - (3) Krov je zagotovo na voljo. Ocenijo se dimenzije, konfiguracija in oddaljenost od ovir posameznih heliportov na vodni ploščadi ali drugih mest, da se določi operativna ustreznost za uporabo kot nadomestni heliport za vsak tip helikopterja, predlaganega za uporabo.
 - (4) Določijo se vremenski minimumi, ob upoštevanju natančnosti in zanesljivosti meteoroloških podatkov (glej IEM OPS 3.295(e)(4)).

- (5) Seznam minimalne opreme izraža bistvene zahteve za ta tip operacije.
- (6) Nadomestni heliport na morju se ne izbere, če operator v operativnem priročniku ni objavil postopka, ki ga je odobril organ.
- (f) Operator navede vse zahtevane nadomestne heliporte v operativnem načrtu leta.

OPS 3.297 Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR

(a) Minimumi za načrtovanje nadomestnih vzletnih heliportov. Operator ne izbere heliporta za nadomestni vzletni heliport, razen če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od ene ure pred do ene ure po predvidenem času prihoda na nadomestni vzletni heliport vremenski pogoji enakovredni ali nad veljavnimi minimumi za pristajanje, določenimi v skladu z OPS 3.225. Bazo oblakov je treba upoštevati, če so na voljo samo nenatančni prileti. Treba je upoštevati vse omejitve za operacije z enim nedelujočim motorjem.

(b) Minimumi za načrtovanje namembnih in nadomestnih namembnih heliportov. Operator izbere namembni heliport in/ali nadomestni namembni heliport oziroma heliporte samo, če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od ene ure pred do ene ure po predvidenem času prihoda na heliport vremenski pogoji enakovredni veljavnim minimumom za načrtovanje ali nad njimi, kot sledi:

(1) Razen kot je predvideno v OPS 3.295(e), so minimumi za načrtovanje namembnega heliporta:

- (i) RVR/ vidljivost v skladu z OPS 3.225; in
- (ii) za nenatančni prilet baza oblakov na višini MDH ali nad njo; in

(2) Minimumi za načrtovanje nadomestnega namembnega heliporta oziroma heliportov:

Preglednica 1 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih heliportov

Vrsta prileta	Minimumi za načrtovanje
Cat II in III	Cat I (opomba 1)
Cat I	Dodatnih 200 ft/400 m vidljivosti
Nenatančni	Nenatančni (opomba 2) in dodatnih 200 ft/400 m vidljivosti

- Opomba 1 RVR.
Opomba 2 Baza oblakov mora biti na višini MDH ali nad njo.

OPS 3.300 Predložitev ATS načrta leta
(Glej AMC OPS 3.300.)

Operator zagotovi, da se let ne začne, če ni bil predložen ATS načrt leta ali predložene oziroma poslane ustrezne informacije čim prej po vzletu, da se po potrebi lahko aktivirajo alarmne službe.

OPS 3.305 Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na helikopterju, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem
(Glej dodatek 1 k OPS 3.305.)
(Glej IEM OPS 3.305.)

Operator zagotovi, da se rezervoarjev helikopterja ne polni/prazni z gorivom Avgas ali gorivom široke frakcije (npr. Jet-B ali enakovrednim gorivom) ali kadar se lahko pojavi zmes teh vrst goriva, medtem ko so potniki na helikopterju, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem. V vseh drugih primerih je treba sprejeti previdnostne ukrepe, na helikopterju pa mora biti ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in usmerjati evakuacijo helikopterja na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

OPS 3.307 Polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom široke frakcije "t.i. wide-cut "
(Glej IEM OPS 3.307.)

Operator določi postopke za polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom široke frakcije (npr. Jet B ali enakovredno gorivo), če se to zahteva.

OPS 3.310 Člani posadke na svojih mestih

- (a) Člani letalske posadke

(1) Med vožnjo po tleh ter med vzletom in pristankom morajo biti vsi člani letalske posadke, ki se zahtevajo za delo v pilotski kabini, na svojih mestih.

(2) V vseh drugih fazah leta vsi člani letalske posadke, ki se zahtevajo za delo v pilotski kabini, ostanejo na svojih mestih, razen če jih morajo zapustiti zaradi izvajanja nalog v zvezi z operacijo ali zaradi fizioloških potreb in če je ves čas pri letalskih komandah vsaj en ustrezno usposobljen pilot.

(b) *Člani kabinskega osebja.* Na vsakem krovu helikopterja, kjer so potniki, zahtevani člani kabinskega osebja sedijo na svojih dodeljenih mestih med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom ter kadar je to po mnenju vodje zrakoplova potrebno zaradi varnosti. (Glej IEM OPS 3.310(b).)

OPS 3.315 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.320 **Sedeži, varnostni pasovi in ramenski pasovi**

(a) *Člani posadke*

(1) Vsi člani posadke so med vožnjo po tleh, med vzletom, pristankom in kadar se vodji letala zdi potrebno zaradi varnosti, ustrezno pripeti z vsemi razpoložljivimi varnostnimi in ramenskimi pasovi.

(2) V drugih fazah leta imajo vsi člani letalske posadke v pilotski kabini, medtem ko so na svojem mestu, svoje varnostne pasove zapete.

(b) *Potniki*

(1) Vodja zrakoplova pred vzletom in pristankom ter med vožnjo po tleh in kadar je po njegovem mnenju to zaradi varnosti potrebno, zagotovi, da so vsi potniki na helikopterju na svojih sedežih ali ležiščih s pravilno zapetimi varnostnimi pasovi ali, če so na voljo, ramenskimi pasovi.

(2) Operator predvidi, vodja zrakoplova pa zagotovi, da se več oseb na enem helikopterskem sedežu dovoli samo za določene sedeže, na katerih lahko sedita odrasla oseba in dojenček, ki je ustrezno zavarovan z dodatnim pasom za dojenčka ali drugo zadrževalno napravo.

OPS 3.325 **Zavarovanje potniške kabine in kuhinje oziroma kuhinj na helikopterju**

(a) Operator določi postopke za zagotovitev, da so pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom vsi izhodi in poti pobega prehodni.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da je pred vzletom in pristankom ter kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti, vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovana.

OPS 3.330 **Dostopnost reševalne opreme**

(a) Operator določi postopke za zagotovitev, da se med operacijami razreda zmogljivosti 3 nad vodnimi površinami upoštevajo čas letenja in pogoji za odločitve, ali morajo vse osebe na helikopterju uporabiti reševalne jopiče.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da je ustrezna reševalna oprema zlahka dostopna za takojšnjo uporabo.

OPS 3.335 **Kajenje na helikopterju**

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se nikomur ne dovoli kajenja:

(1) kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti;

(2) ko je helikopter na zemlji, razen če ni posebej dovoljeno v skladu s postopki iz operativnega priročnika;

(3) zunaj označenih območij za kajenje, v prehodu (prehodih) in stranišču (straniščih);

(4) v prostoru za tovor in/ali drugih prostorih, kjer se prevažata tovor, ki ni shranjen v ognjevarni embalaži ali pokrit z ognjevarnim platnom; in

(5) v tistih delih kabine, kamor se dovaja kisik.

OPS 3.340 Meteorološki pogoji

(a) Na letu po pravilih IFR vodja zrakoplova ne:

(1) začne vzleta; niti

(2) ne nadaljuje leta prek točke, od katere se pri ponovnem načrtovanju med letom uporablja popravljeni načrt leta,

če niso na voljo podatki, ki kažejo, da bodo pričakovani vremenski pogoji na namembnem in/ali zahtevanem nadomestnem heliportu oziroma heliportih iz OPS 3.295 enakovredni minimumom za načrtovanje iz OPS 3.297 ali nad njimi.

(b) Pri letu po pravilih VFR vodja zrakoplova ne začne vzleta, če najnovejša meteorološka poročila ali kombinacija najnovejših poročil in napovedi ne kažejo, da bodo vremenski pogoji na zračni poti ali tistem delu zračne poti, ki ga je treba preleteti po pravilih VFR, ob ustreznem času takšni, da bodo omogočili upoštevanje teh pravil.

(c) Pri letu po pravilih IFR vodja zrakoplova leta ne nadaljuje proti načrtovanemu namembnemu heliportu, če niso na voljo podatki, ki kažejo, da bodo v času predvidenega prihoda vremenski pogoji na namembnem heliportu ali vsaj enem nadomestnem namembnem heliportu, če se ta zahteva, enakovredni veljavnim letališkim operativnim minimumom iz pododstavka (a) zgoraj ali nad njimi.

(d) Let do heliporta na vodni ploščadi ali dvignjenega helikopterskega vzletišča se ne izvede, če znaša po poročilih povprečna hitrost vetra na heliportu na vodni ploščadi ali dvignjenem helikopterskem vzletišču 60 vozlov ali več.

OPS 3.345 Led in drugi kontaminanti – postopki na zemlji

(a) Operator določi postopke, ki se izvajajo, ko je treba helikopter oziroma helikopterje na tleh razledeniti in preprečiti njegovo oziroma njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane preglede.

(b) Vodja zrakoplova ne začne vzleta, če niso zunanje površine brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost in/ali vodljivost helikopterja, razen v skladu z letalskim priročnikom helikopterja.

OPS 3.346 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

(a) Operator določi postopke, kjer ustreza, ki se izvajajo med letom v pričakovanih ali dejanskih zaledenitvenih pogojih. (Glej ACJ OPS 3.346 in OPS 3.675.)

(b) Vodja zrakoplova ne začne leta ali ne sme namerno leteti v pričakovanih ali dejanskih zaledenitvenih pogojih, če helikopter ni certificiran in opremljen za premagovanje takih pogojev.

OPS 3.350 Zaloga goriva in olja

Vodja zrakoplova ne začne leta, če se ne prepriča, da je na helikopterju vsaj načrtovana količina goriva in olja za varno izvedbo leta ob upoštevanju pričakovanih operativnih pogojev.

OPS 3.355 Pogoji za vzlet

Vodja zrakoplova se mora pred začetkom vzleta prepričati, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na heliportu in stanje na območju FATO (območje končnega prileta in vzleta), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda.

OPS 3.360 Uporaba minimumov za vzlet

Vodja zrakoplova se mora pred začetkom vzleta prepričati, da sta RVR ali vidljivost v smeri vzleta in baza oblakov v smeri vzleta helikopterja enakovredna ali boljša od veljavnega minimuma.

OPS 3.365 Najmanjše višine letenja (Glej IEM OPS 3.250.)

Pilot, ki vodi let, se ne spusti pod navedene najmanjše višine letenja, razen če je to potrebno zaradi vzleta ali pristanka ali če se spusti v skladu s postopki, ki jih odobri organ.

OPS 3.370 Simulirane neobičajne situacije med letom

Operator določi postopke za zagotovitev, da se neobičajne ali izredne situacije, ki zahtevajo uporabo nekaterih ali vseh postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili in simulacije IMC z nenaravnimi sredstvi, med leti v komercialnem zračnem prevozu ne simulirajo.

OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom
(Glej dodatek 1 k OPS 3.375.)

- (a) Operator določi postopek za zagotovitev preverjanja in upravljanja goriva med letom.
- (b) Vodja zrakoplova zagotovi, da količina uporabnega goriva, ki ostane na helikopterju, ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do heliporta, na katerem je mogoč varen pristane, pri čemer mora ostati končna rezerva goriva.
- (c) Vodja zrakoplova razglasi nevarnost, če se izračuna, da je dejanska količina uporabnega goriva na helikopterju manjša od končne rezerve goriva.

OPS 3.380 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.385 Uporaba dodatnega kisika

Vodja zrakoplova zagotovi, da člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno operacijo helikopterja med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in kadar višina kabine preseže 13 000 ft.

OPS 3.390 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.395 Zaznavanje bližine zemlje

Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino zemlje zazna neprimerno bližino zemlje, zagotovi vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, takojšen začetek izvajanja korektivnih ukrepov za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

OPS 3.398 Uporaba sistema za izogibanje trčenj v zraku (ACAS)
(Glej ACJ OPS 3.400.)

- (a) Vodja zrakoplova določi postopke za zagotovitev, da se ACAS, če je vgrajen in deluje, med letom uporablja tako, da omogoča prikaz prometnih navodil (TA).
- (b) Operatorji zrakoplovov, opremljenih s sistemom ACAS, določijo standarde usposabljanja in uporabe, preden dovolijo posadkam uporabo tega sistema.

OPS 3.400 Pogoji pri priletu in pristanku
(Glej IEM OPS 3.400.)

Vodja zrakoplova se mora pred začetkom prileta za pristane prepričati, da glede na razpoložljive podatke vreme na heliportu in stanje območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta, ob upoštevanju zmogljivostnih podatkov iz operativnega priročnika.

OPS 3.405 Začetek in nadaljevanje prileta

- (a) Vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno RVR/vidljivost, vendar pa prileta ne sme nadaljevati prek zunanjega označevalnika (OM) ali enakovrednega položaja, če je javljena RVR/vidljivost manjša od veljavnih minimumov. (Glej IEM OPS 3.405(a).)
- (b) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.430, pododstavek (h).
- (c) Če se po prečkanju zunanjega označevalnika ali enakovrednega položaja v skladu s predhodnim pododstavkom (a) javljeni RVR/vidljivost znižata pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.
- (d) Če ni zunanjega označevalnika ali enakovrednega položaja, se vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, odloči, da prilet nadaljuje ali opusti, preden se v delu končnega prileta spusti pod 1 000 ft nad heliportom. Če je

MDA/H na višini 1 000 ft nad heliportom ali višje, določi operator za vsak postopek prileta višino, pod katero se prilet ne sme nadaljevati, če je RVR/vidljivost manjša od veljavnih minimumov.

(e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H zahtevane vizualne reference vzpostavljene in ohranjene.

OPS 3.410 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.415 Dnevnik potovanja

Vodja zrakoplova zagotovi, da se izpolni dnevnik potovanja.

OPS 3.420 Poročanje o dogodkih

(a) *Izrazje*

(1) *Incident*. Dogodek, razen nesreče, ki je povezan z operacijo helikopterja in vpliva oziroma bi lahko vplival na varnost operacije.

(2) *Resen incident*. Incident, ki vključuje okoliščine, ki kažejo, da bi se skoraj zgodila nesreča.

(3) *Nesreča*. Dogodek, povezan z operacijo helikopterja, ki se zgodi od tedaj, ko se ena ali več oseb vkrcna na helikopter z namenom opraviti let, do tedaj, ko se vse osebe izkrcajo, in se pri tem:

(i) oseba smrtno ali težje poškoduje zaradi:

(A) svoje prisotnosti na helikopterju;

(B) neposrednega stika z delom helikopterja, vključno z deli, ki so se oddvojili od helikopterja, ali

(C) neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu ali spuščajočemu se toku zraka pod rotorjem;

razen če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če gre za samopoškodbe ali če poškodbe povzročijo druge osebe, ali če so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj prostorov, ki so običajno namenjeni potnikom in posadki, ali je

(ii) na helikopterju nastala poškodba ali konstrukcijska napaka, ki negataivno vpliva na trdnost konstrukcije, zmogljivost ali letalne značilnosti helikopterja in bi običajno zahtevala večje popravilo ali zamenjavo poškodovanega sestavnega dela; razen odpovedi in poškodbe motorjev, ki bi bila omejena samo na en motor, njegovo ohišje ali dodatno opremo; oziroma poškodb, ki bi bile omejene na antene, pnevmatike, zavore, obloge, manjše udrtine ali vbodne luknje v oplatah helikopterja; ali je

(iii) helikopter pogrešan ali popolnoma nedostopen.

(b) *Poročanje o incidentih*. Operator določi postopke za poročanje o incidentih, pri čemer upošteva spodaj opisane odgovornosti in okoliščine iz pododstavka (d) spodaj.

(1) V OPS 1.085(b) so navedene odgovornosti članov posadke za poročanje o incidentih, ki ogrozijo ali bi lahko ogrozili varnost operacije.

(2) Vodja zrakoplova ali operator predložita organu poročilo o vseh incidentih, ki so ogrozili ali bi lahko ogrozili varnost operacije.

(3) Poročila je treba oddati v 72 urah po ugotovitvi incidenta, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine.

(4) Vodja zrakoplova zagotovi, da se vse znane ali domnevne tehnične napake in vse prekoračitve tehničnih omejitev, ki se pojavijo v času njegove odgovornosti za let, zabeležijo v tehnični knjigi helikopterja. Če pomanjkljivosti ali prekoračitve tehničnih omejitev ogrozijo ali bi lahko ogrozile varnost operacije, mora vodja zrakoplova pričeti tudi postopek predložitve poročila organu v skladu s predhodnim odstavkom (b)(2).

(5) Če gre za incidente, o katerih se poroča v skladu s predhodnimi pododstavki (b)(1), (b)(2) in (b)(3), ki so posledica kakršne koli odpovedi, napake ali okvare helikopterja, njegove opreme ali katerega koli kosa zemeljske podporne opreme, ali so povezani z njimi, ki škodljivo vplivajo ali bi lahko škodljivo vplivali na stalno plovnost helikopterja, mora operator hkrati z oddajo poročila organu obvestiti tudi organizacijo, odgovorno za projektiranje, ali dobavitelja ali, če je ustrezno, organizacijo, odgovorno za stalno plovnost.

(c) *Poročanje o nesrečah in resnih incidentih.* Operator določi postopke za poročanje o nesrečah in resnih incidentih, pri čemer upošteva spodaj opisane odgovornosti in okoliščine, opisane v spodnjem pododstavku (d).

(1) Vodja zrakoplova obvesti operatorja o vsaki nesreči in resnem incidentu, ki se zgodi v času njegove odgovornosti za let. Če vodja zrakoplova ne more priskrbeti takega obvestila, to nalogo prevzamejo drugi člani posadke, če to lahko storijo, pri čemer se upošteva vrstni red prevzema poveljevanja, ki ga določi operator.

(2) Operator zagotovi, da so organ v državi operatorja, najbližji ustrezen organ (če ta ni organ v državi operatorja) in vse druge organizacije, za katere država operatorja zahteva, da se obvestijo, na najhitrejši možni način obveščeni o vsaki nesreči ali resnem incidentu, v primeru nesreče pa vsaj pred premikom helikopterja, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine.

(3) Če se zgodi nesreča ali resen incident, vodja ali operator helikopterja predloži poročilo organu v državi operatorja v 72 urah.

(d) *Posebna poročila.* V nadaljevanju so opisani dogodki, za katere je treba uporabiti posebne postopke prijavljanja in poročanja.

(1) *Incidenti v zračnem prometu.* Vodja zrakoplova incident takoj prijavi pri pristojni enoti službe zračnega prometa in jo obvesti, da namerava po končanem letu predložiti poročilo o incidentu v zračnem prometu, če je bil helikopter med letom ogrožen zaradi:

(i) skorajšnjega trčenja z drugo letečo napravo;

(ii) napačnih postopkov v zračnem prometu ali pomanjkanju usklajenosti veljavnih postopkov s strani služb zračnega prometa ali letalskih posadk;

(iii) odpovedi naprav služb zračnega prometa.

Poleg tega vodja zrakoplova o incidentu obvesti tudi organ.

(2) *Sistem za izogibanje trčenj v zraku/Navodila za izogibanje trčenj (ACAS/RA).* Vodja zrakoplova obvesti pristojno enoto službe zračnega prometa in predloži organu poročilo ACAS, kadar koli je helikopter med letom izvedel manever po navodilu za izogib trčenja (ACAS/RA).

(3) *Nevarnost trčenja s pticami*

(i) Vodja zrakoplova takoj obvesti lokalno enoto službe zračnega prometa, kadar opazi možno nevarnost zaradi ptic.

(ii) Če vodja zrakoplova opazi, da je prišlo do trčenja s pticami, takoj po pristanku organu predloži pisno poročilo o trčenju s pticami, če je helikopter, za katerega je odgovoren, trčil s pticami, kar je povzročilo znatno poškodbo helikopterja ali izpad ali okvaro katere koli bistvene funkcije. Če se trčenje s pticami ugotovi, ko vodje zrakoplova ni na voljo, je za predložitev poročila odgovoren operator.

(4) *Incidenti in nesreče med letom, na katerem se prevaža nevarno blago.* Če pride do razmer v sili med letom in okoliščine to dopuščajo, vodja zrakoplova obvesti pristojno enoto službe zračnega prometa o kakršnem koli nevarnem tovoru na krovu. Če je bil dogodek povezan ali se je nanašal na prevoz nevarnega blaga, vodja zrakoplova po pristanku helikopterja upošteva tudi zahteve o poročanju, kot določa OPS 3.1225.

(5) *Nezakonito vmešavanje.* Po dejanju nezakonitega vmešavanja na krovu helikopterja vodja zrakoplova, v njegovi odsotnosti pa operator takoj, ko je mogoče, predloži poročilo lokalnemu organu in organu v državi operatorja. (Glej tudi OPS 3.1245.)

(6) *Soočenje s potencialno nevarnimi pogoji.* Vodja zrakoplova čim prej obvesti pristojno enoto službe zračnega prometa, če se je med letom soočil s potencialno nevarnimi pogoji, kot so nepravilnosti na zemlji ali navigacijskih sredstvih, meteorološki pojavi ali oblaki vulkanskega pepela.

OPS 3.426 Poročanje o urah letenja (Glej ACJ OPS 3.426.)

(a) Operator organu sporoči število ur letenja za vsak helikopter, ki ga je uporabljal v preteklem koledarskem letu.

Dodatek 1 k OPS 3.270 **Shranjevanje prtljage in tovora**

(a) Pri postopkih, ki jih določi operator za zagotovitev, da se ročna prtljaga in tovor pravilno in varno shranita, je treba upoštevati:

- (1) vsak kos, ki se prevaža v potniški kabini, se lahko shrani samo na takem mestu, ki preprečuje njegovo premikanje;
- (2) omejitve mase, navedene na oznakah prtljažnikov, se ne smejo prekoračiti;
- (3) prtljaga se ne sme shraniti pod sedeže, razen če je sedež opremljen z zadrževalno prečko in je prtljaga take velikosti, da jo ta oprema lahko ustrezno zadrži;
- (4) kosi prtljage se ne smejo zlagati v stranišča ali ob pregradne stene, ki jih ne morejo zadržati pred premikanjem naprej, na stran ali navzgor, razen če ni na pregradnih stenah oznaka, na kateri je navedena največja masa, ki se lahko tja postavi;
- (5) prtljaga in tovor, ki se shranita v omarice, ne smeta biti prevelika, da ne preprečujeta varnega zapiranja vrat z zapahom;
- (6) prtljaga in tovor se ne smeta shraniti na mesto, kjer bi lahko ovirala dostop do reševalne opreme; in
- (7) pred vzletom, pristankom in kadar koli so prižgane oznake za pripetje varnostnih pasov ali če se tako odredi, je treba opraviti preglede za zagotovitev, da je prtljaga shranjena tam, kjer ne more ovirati evakuacije iz zrakoplova ali povzročiti poškodb, če bi padla (ali se kako drugače premaknila), kot je to ustrezno glede na fazo leta.

Dodatek 1 k OPS 3.305

Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na helikopterju, njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem

- (a) Operator mora določiti operativne postopke za polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo medtem, ko so potniki na helikopterju, njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, da se zagotovi upoštevanje naslednjih previdnostnih ukrepov:
 - (1) vrata na strani, kjer se polnijo rezervoarji helikopterja, ostanejo zaprta;
 - (2) vrata na strani, kjer se ne polnijo rezervoarji helikopterja, ostanejo odprta, če dopušča vreme;
 - (3) oprema za gašenje požara mora biti v ustreznem obsegu na takem mestu, da je v primeru požara takoj na voljo; in
 - (4) v primeru požara mora biti takoj na voljo dovolj osebja, ki potnike odstrani iz helikopterja;
 - (5) na helikopterju mora biti zadostno število usposobljenega osebja, ki je pripravljeno za takojšnjo evakuacijo v sili;
 - (6) če se v helikopterju med polnjenjem/ praznjenjem rezervoarjev za gorivo zazna prisotnost hlapov goriva ali se pojavi katera koli druga nevarnost, je treba polnjenje/praznjenje rezervoarjev takoj prekiniti;
 - (7) tla pod izhodi, namenjenimi za evakuacijo v sili, in površine, kamor se sprožijo reševalne drče, morajo biti brez ovir; in
 - (8) pripravi se vse potrebno za varno in hitro evakuacijo.

Dodatek 1 k OPS 3.375

Upravljanje goriva med letom

- (a) *Preverjanje goriva med letom.*
 - (1) Vodja zrakoplova mora zagotoviti, da se med letom redno preverja količina goriva. Preostalo količino goriva je treba zabeležiti in oceniti, da se :
 - (i) primerja dejanska poraba z načrtovano;
 - (ii) preveri, ali preostalo gorivo zadošča za dokončanje leta; in
 - (iii) ugotovi količino goriva, ki bo predvidoma ostala ob prihodu na namembni heliport.
 - (2) Ustrezne podatke o gorivu je treba zabeležiti.
- (b) *Upravljanje goriva med letom.*
 - (1) Če znaša po preverjanju goriva med letom izračunano gorivo, ki bo ostalo ob prihodu na namembni heliport, manj, kot se zahteva za nadomestno gorivo in končno rezervo goriva, mora vodja zrakoplova:
 - (i) let preusmeriti; ali

(ii) let ponovno načrtovati v skladu z OPS 3.295(e)(1), razen če ne meni, da je varneje let nadaljevati do namembnega heliporta:

(2) Na heliportu na kopnem, kjer sta na voljo dve primerni, ločeni območji za dotik z zemljo in vzlet in vremenski pogoji na namembnem heliportu ustrezajo pogojem za načrtovanje iz OPS 3.340(a)(2), vodja zrakoplova lahko dovoli porabo nadomestnega goriva pred pristankom na namembnem heliportu.

(c) Če znaša po preverjanju goriva med letom do izoliranega namembnega heliporta, načrtovanega v skladu z AMC OPS 3.255, odstavek 3, pričakovana količina preostalega goriva na točki zadnje možne preusmeritve manj kot vsota:

(1) goriva za preusmeritev do heliporta, izbranega v skladu z OPS 3.295(b);

(2) goriva za izredne razmere; in

(3) končne rezerve goriva, mora vodja zrakoplova:

(4) let preusmeriti; ali

(5) ga nadaljevati do namembnega heliporta, če sta na namembnih heliportih na voljo dve ustrezni, ločeni območji za dotik z zemljo in vzlet in so pričakovani vremenski pogoji na namembnem heliportu v skladu s pogoji za načrtovanje iz OPS 3.340(a)(2).

PODDEL E OPERACIJE V POGOJIH ZMANJŠANE VIDLJIVOSTI

Opomba: Simulatorji letenja ali naprave za poučevanje letenja, katerih uporaba se zahteva po tem poddelu, morajo biti odobreni skladno z zahtevami JAR-STD.

OPS 3.430 Operativni minimumi za heliporte – splošno (Glej dodatek 1 k OPS 3.430.)

(a) Operator za vsak heliport, ki ga namerava uporabiti, določi operativne minimume za heliporte, ki ne smejo biti nižji od vrednosti iz dodatka 1. Postopek določitve teh minimumov mora biti sprejemljiv za organ. Ti minimumi ne smejo biti nižji od minimumov, ki jih za te heliporte lahko določi država, v kateri je heliport, razen če jih država posebej odobri.

Opomba: Predhodni odstavek ne prepoveduje izračunavanja minimumov za med letom nenačrtovani nadomestni heliport, če se izvede v skladu z odobrenim postopkom.

(b) Pri določitvi operativnih minimumov za heliporte, ki se bodo uporabljali za katero koli določeno operacijo, mora operator v celoti upoštevati:

(1) tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja helikopterja;

(2) sestavo letalske posadke, njeno usposobljenost in izkušnje;

(3) dimenzije in značilnosti območij končnega prileta in vzleta/vzletno-pristajalnih stez, ki se lahko izberejo za uporabo;

(4) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih sredstev; (Glej AMC OPS 3.430(b)(4).)

(5) opremo, ki je na helikopterju na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta, kot je ustrezno, med vzletom, priletom, ravanjem helikopterja, lebdenjem, pristankom, iztekom in neuspehim priletom;

(6) ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah, in potrebna višina leta nad njimi;

(7) najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta; in

(8) sredstva za določitev in poročanje o meteoroloških pogojih.

OPS 3.435 Pomen izrazov

(a) Izrazi, ki so uporabljeni v tem poddelu in niso opredeljeni v JAR-1, pomenijo:

(1) *Kroženje*. Vizualna faza instrumentalnega prileta, ki privede zrakoplov v položaj za pristanek, ki ni ustrezno postavljen za neposredni prilet.

(2) *Postopki pri zmanjšani vidljivosti (LVP)*. Postopki, ki se uporabijo na heliportu za zagotovitev varnih operacij med prileti kategorij II in III ter vzleti pri zmanjšani vidljivosti.

(3) *Vzlet pri zmanjšani vidljivosti (LVTO)*. Vzlet, pri katerem znaša vidljivost vzdolž vzletno/pristajalne steze (RVR) manj kot 400 m.

(4) *Območje končnega prileta in vzleta (FATO)*. Določeno območje, na katerem se izvede zadnja faza priletnega manevra za lebdenje ali pristanek in s katerega se začne vzletni manever, in ki vključuje razpoložljivo območje zaustavljenega vzleta, kadar uporabljajo območje končnega prileta in vzleta helikopterji, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda I.

(5) *Vizualni prilet*. Prilet po pravilih IFR, pri katerem se bodisi del ali celoten postopek instrumentalnega prileta ne zaključi, temveč se prilet izvede na podlagi vizualne reference glede na teren.

(6) *Baza oblakov*. Višina spodnje površine najnižjega opaženega ali napovedanega elementa oblačnosti v okolici letališča ali heliporta, ali znotraj določenega območja operacij. Višina baze oblakov se običajno meri nad nadmorsko višino letališča, pri izvajanju operacij na morju pa se meri nad povprečno morsko gladino.

OPS 3.440 Operacije pri zmanjšani vidljivosti – splošna operativna pravila
(Glej dodatek 1 k OPS 3.440.)

(a) Operator ne sme izvajati operacij kategorije II ali III, če:

(1) niso vsi zadevni helikopterji certificirani za operacije z višino odločitve pod 200 ft ali brez višine odločitve in opremljeni v skladu z zahtevami, ki jih Pravilnik za varno vzletanje in pristajanje letal v pogojih zmanjšane vidljivosti (Uradni list RS, št. 68/97) določa za letala ali drugi JAR-AWO enakovredni predpis, ki ga odobri organ;

(2) se ne vzpostavi in izvaja ustrezen sistem za beleženje priletov in/ali uspelih in neuspešnih avtomatskih pristankov, da se spremlja splošna varnost operacij;

(3) operacij ne potrdi organ;

(4) letalske posadke ne sestavljata vsaj dva pilota; in

(5) se višina odločitve ne določi z radiovišinomerom.

(b) Operator ne izvaja vzletov pri zmanjšani vidljivosti, ko znaša RVR manj kot 150 m, razen če mu to odobri organ.

OPS 3.445 Operacije pri zmanjšani vidljivosti – preverjanje heliportov

(a) Operator ne sme uporabljati heliporta za operacije kategorije II ali III, če heliporta za takšne operacije ne potrdi država, v kateri je heliport.

(b) Operator preveri, ali so bili za heliporte, na katerih namerava izvajati operacije pri zmanjšani vidljivosti, vzpostavljeni in uveljavljeni postopki za zmanjšano vidljivost (LVP).

OPS 3.450 Operacije pri zmanjšani vidljivosti – usposabljanje in usposobljenost
(Glej dodatek 1 k OPS 3.450.)

(a) Operator zagotovi, da pred izvedbo vzletov pri zmanjšani vidljivosti in pri operacijah kategorij II in III:

(1) vsak član letalske posadke:

(i) konča zahtevano usposabljanje in opravi preverjanje iz dodatka 1, vključno z usposabljanjem na simulatorjih letenja do mejnih vrednosti RVR in višin odločitve, ki ustrezajo dovoljenju operatorja za operacije kategorij II/III; in

(ii) je usposobljen v skladu z dodatkom 1;

(2) usposabljanje in preverjanje se izvajata v skladu s podrobno določenim učnim načrtom, ki ga potrdi organ in je vključen v operativni priročnik. To usposabljanje se izvaja poleg usposabljanja iz OPS 3, poddel N; in

(3) usposobljenost letalske posadke ustreza vrsti operacij in tipu helikopterja.

OPS 3.455 Operacije pri zmanjšani vidljivosti – operativni postopki (LPV)
(Glej dodatek 1 k OPS 3.455.)

- (a) Operator mora določiti postopke in navodila, ki se uporabljajo za vzlete pri zmanjšani vidljivosti in operacije kategorij II in III. Te postopke je treba vključiti v operativni priročnik, vsebujejo pa dolžnosti članov letalske posadke med vožnjo po tleh, vzletom, priletom, ravnanjem helikopterja, lebdenjem, pristankom, iztekom in neuspehim priletom, kot je primerno.
- (b) Vodja zrakoplova se prepriča, da:
- (1) so vizualne in nevizualne naprave v ustreznem stanju, preden začne vzlet pri zmanjšani vidljivosti ali prilet kategorije II ali III;
 - (2) so glede na informacije, prejete od služb zračnega prometa, postopki pri zmanjšani vidljivosti veljavni, preden začne vzlet pri zmanjšani vidljivosti ali prilet kategorije II ali III; in
 - (3) so člani letalske posadke ustrezno usposobljeni, preden začne vzlet pri zmanjšani vidljivosti, pri kateri znaša RVR manj kot 150 m, ali prilet kategorije II ali III.

OPS 3.460 Operacije pri zmanjšani vidljivosti – minimalna oprema

- (a) Operator mora v skladu z HFM ali drugim potrjenim dokumentom v operativni priročnik vključiti podatke o minimalni opremi, ki mora biti uporabna na začetku izvajanja vzleta pri zmanjšani vidljivosti ali prileta kategorije II ali III.
- (b) Vodja zrakoplova se mora prepričati, da so helikopter in ustrezni sistemi v helikopterju v stanju, ki je primerno določeni operaciji, ki se bo izvedla.

OPS 3.465 Operativni minimumi za lete po pravilih VFR
(Glej dodatka 1 in 2 k OPS 3.465.)

- (a) Operator zagotovi, da:
- (1) se leti po pravilih VFR izvajajo v skladu s pravili vizualnega letenja in preglednico iz dodatka 1 k OPS 3.465;
 - (2) ob upoštevanju pododstavkov (3) in (4) spodaj, helikopterji izvajajo operacije, če vidljivost iz pilotske kabine ni manjša od 1 500 m podnevi oziroma 5 km ponoči. Vidljivost iz pilotske kabine se lahko zmanjša na 800 m za krajša obdobja podnevi, v vidnem dosegu kopnega, kadar helikopter manevrira pri hitrosti, ki omogoča zadovoljivo opazovanje drugega prometa in morebitnih ovir, da se lahko pravočasno izogne trčenju (glej ACJ OPS 3.456). Nizki leti nad vodo izven vidnega dosega kopnega se lahko izvajajo po pravilih vizualnega letenja samo, če je baza oblakov nad 600 ft podnevi in 1 200 ft ponoči.
 - (3) se leti po pravilih VFR v zračnem prostoru razreda G, pri letenju med heliporti na vodnih ploščadih, kjer je sektor nad vodo manjši od 10 NM, izvajajo v skladu z dodatkom 2 k 3.465; in
 - (4) posebni leti po pravilih VFR izpolnjujejo minimalne zahteve, ki veljajo za državo ali cono.

Dodatek 1 k OPS 3.430
Operativni minimumi za heliporte
(Glej IEM k dodatku 1 k JAR-OPS 3.430.)

(a) *Vzletni minimumi*

(1) *Splošno*

(i) Vzletni minimumi, ki jih določi operator, morajo biti izraženi kot vidljivosti ali meje RVR, pri čemer se za vsak heliport, predviden za uporabo, upoštevajo vsi ustrezni dejavniki in značilnosti helikopterja. Če je treba pri odletu in/ali pristanku v sili videti ovire in se jim izogniti, se morajo določiti dodatni pogoji (npr. baza oblakov).

(ii) Vodja zrakoplova ne sme začeti vzleta, če niso vremenski pogoji na odletnem heliportu enakovredni ali boljši od veljavnih minimumov za pristanek na tem heliportu, razen če je na voljo ustrezen heliport, ki se uporabi namesto vzletnega heliporta.

(iii) Če je javljena meteorološka vidljivost nižja od vidljivosti, ki se zahteva za vzlet, in RVR ni bil javljen, se vzlet lahko začne samo, če vodja zrakoplova lahko določi, da je RVR/vidljivost vzdolž FATO/vzletno-pristajalne steze enakovredna ali boljša od zahtevanega minimuma.

(iv) Če ni na voljo javljene meteorološke vidljivosti ali RVR, se vzlet lahko začne samo, če vodja zrakoplova lahko določi, da je RVR/vidljivost vzdolž FATO/vzletno-pristajalne steze enakovredna ali boljša od zahtevanega minimuma.

(2) *Vizualna referenca.*

(i) Treba je izbrati vzletne minimume, ki zagotavljajo zadovoljivo vodenje za krmiljenje helikopterja pri prekinjenem vzletu v neugodnih okoliščinah in nadaljevanje vzleta po odpovedi kritične pogonske enote.

(ii) Za nočne operacije mora biti na voljo talna razsvetljava, ki osvetljuje FATO/vzletno-pristajalno stezo in ovire, razen v primeru drugačnega dogovora z organom.

(3) *Zahtevani RVR/vidljivost*

(i) Za operacije zmogljivosti razreda 1 mora operator določiti RVR oziroma vidljivost (RVR/VIS) kot vzletne minimume v skladu z naslednjo preglednico (Glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.430, pododstavek (a)(3)(i).)

Preglednica 1 – RVR/vidljivost za vzlet

Priobalni heliporti s postopki odleta po pravilih IFR	RVR/Vidljivost
Brez luči in brez oznak (podnevi)	250 m ali razdalja zaustavljenega vzleta, kar je več
Brez oznak (ponoči)	800 m
Osvetlitev roba FATO/vzletno-pristajalne steze in označitev srednje črte	200 m
Osvetlitev roba FATO/vzletno-pristajalne steze, označitev srednje črte in RVR informacije	150 m
Heliport na vodni ploščadi	
Operacije z dvema pilotoma	250 m (1)
Operacije z enim pilotom	500 m (1)
Opomba: Vodja zrakoplova se mora prepričati, da na vzletni poti ni ovir.	

(ii) Za operacije zmogljivosti razreda 2 na obali mora poveljnik zrakoplova upoštevati vzletne minimume 800 m RVR/VIS in ostati zunaj oblakov med vzletnim manevrom, dokler ne doseže zmogljivosti za razred zmogljivosti 1.

(iii) Za operacije zmogljivosti razreda 2 na morju mora vodja zrakoplova upoštevati minimume, ki ne smejo biti manjši od minimumov za razred 1, in ostati zunaj oblakov med vzletnim manevrom, dokler ne doseže zmogljivosti za razred zmogljivosti 1. (Glej opombo 1 k preglednici 1 zgoraj.)

(iv) Spodnja preglednica 6 za pretvorbo javljene meteorološke vidljivosti v RVR se ne sme uporabljati za izračun vzletnih minimumov.

(b) *Nenatančni prilet*

(1) *Minimumi sistema*

(i) Operator mora zagotoviti, da minimumi sistema za postopke nenatančnega prileta, ki temeljijo na uporabi ILS brez drsne poti (samo LLZ), VOR, NDB, SRA in VDF, niso nižji od vrednosti za višino MDH iz spodnje preglednice 2.

Preglednica 2 – Minimumi sistema za sredstva pri nenatančnem priletu

Minimumi sistema	
Naprava	Najnižji MDH
ILS (brez drsne poti – LLZ)	250 ft
SRA (zaključek pri ½ NM)	250 ft
SRA (zaključek pri 1 NM)	300 ft
SRA (zaključek pri 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM in QCH)	300 ft

(2) *Najmanjša relativna višina spuščanja.* Operator mora zagotoviti, da najmanjša relativna višina spuščanja pri nenatančnem priletu ni nižja od:

(i) OCH/OCL za kategorijo helikopterja; ali

(ii) minimuma sistema.

(3) *Vizualna referenca*. Pilot ne sme nadaljevati prileta pod MDA/MDH, če ne more razločno videti in prepoznati vsaj ene od naslednjih vizualnih referenc na predvidenem FATO/vzletno-pristajalni stezi:

- (i) elementov sistema priletnih luči;
- (ii) praga;
- (iii) označb praga;
- (iv) luči praga;
- (v) luči za označevanje praga;
- (vi) vizualnega kazalnika drsne strmine;
- (vii) cone dotika ali njene označbe;
- (viii) luči cone dotika;
- (ix) luči roba FATO/vzletno-pristajalne steze; ali
- (x) drugih vizualnih referenc, ki jih odobri organ.

(4) *Zahtevani RVR*. (Glej AMC OPS 3.430(b)(4).)

(i) Za nenatančne prilete s helikopterji, ki se uporabljajo za zmogljivosti razreda 1 ali 2, se uporabljajo minimumi iz spodnje preglednice:

Preglednica 3 – Minimumi pri nenatančnem priletu na kopnem

Minimumi pri nenatančnem priletu na kopnem				
(5)(6)(7)				
MDH (ft)	Naprave/RVR			
	Vse (1)	Vmesne (2)	Osnovne (3)	Brez (4)
250-299 ft	600 m	800 m	1 000 m	1 000 m
300-449 ft	800 m	1 000 m	1 000 m	1 000 m
450 ft in višje	1 000 m	1 000 m	1 000 m	1 000 m

Opomba 1: Vse naprave vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze, 720 m ali več priletnih luči HI/MI (visoke/srednje svetilnosti) ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 2: Vmesne naprave vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze, 420-719 m priletnih luči HI/MI ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 3: Osnovne naprave vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze, <420 m priletnih luči HI/MI, katero koli dolžino priletnih luči LI (nizke svetilnosti) ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 4: Naprave brez priletnih luči vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze ali pa so sploh brez luči.

Opomba 5: Preglednice se uporabljajo samo za običajne prilete z nominalno strmino spuščanja največ 4°. Pri večjih spustnih strminah se ponavadi zahteva, da je na najmanjši višini spuščanja viden tudi vizualni kazalnik drsne strmine (npr. PAPI).

Opomba 6: Navedeni podatki so ali javljeni RVR ali meteorološka vidljivost, pretvorjena v RVR v skladu s spodnjim pododstavkom (h).

Opomba 7: MDH iz preglednice 3 se nanaša na začetni izračun MDH. Pri izbiri danega RVR ni treba upoštevati zaokroževanja na najbližjih deset čevljev, kar se lahko stori za operativne namene, npr. pretvorba v MDA.

(ii) Kadar je točka neuspelega prileta v okviru 1/2 NM pristajalnega praga, se lahko uporabijo minimumi za prilet za vse naprave ne glede na dolžino razpoložljivih priletnih luči. Še vedno pa se zahtevajo luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze, ter označbe FATO/vzletno-pristajalne steze.

(iii) *Nočne operacije.* Za nočne operacije morajo biti na voljo talne luči za osvetlitev FATO/vzletno-pristajalne steze ter ovir, razen v primeru drugačnega dogovora z organom.

(iv) *Operacije z enim pilotom.* Za operacije z enim pilotom je najmanjši RVR 800 m ali minimumi iz preglednice 3, kar je več.

(c) *Natančni prilet – operacije kategorije I*

(1) *Splošno.* Operacija kategorije I je natančen instrumentalni prilet na podlagi ILS, MLS ali PAR z višino odločitve najmanj 200 ft in vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze najmanj 500 m.

(2) *Višina odločitve.* Operator mora zagotoviti, da višina odločitve, ki se uporabi za natančni prilet kategorije I, ni nižja od:

(i) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika helikopterja (HFM), če je navedena;

(ii) najmanjše višine, do katere se sme uporabljati sredstvo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference;

(iii) OCH/OCL za kategorijo helikopterja; ali

(iv) 200 ft.

(3) *Vizualna referenca.* Pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve kategorije I, določene v skladu s predhodnim pododstavkom (c)(2), če ne more razločno videti in prepoznati vsaj ene od naslednjih vizualnih referenc za predvideno vzletno-pristajalno stezo:

(i) elementov sistema priletnih luči;

(ii) praga;

(iii) označb praga;

(iv) luči praga;

(v) luči za označevanje praga;

(vi) vizualnega kazalnika drsne strmine;

(vii) cone dotika ali njene označbe;

(viii) luči cone dotika; ali

(ix) luči roba FATO/vzletno-pristajalne steze.

(4) *Zahtevani RVR.* Za operacije kategorije I s helikopterji zmogljivostnega razreda 1 in 2 se uporabljajo naslednji minimumi:

Preglednica 4 – Minimumi pri natančnem priletu na obali – kategorija I

Minimumi pri natančnem priletu na obali				
Kategorija I (5)(6)(7)				
DH (ft)	Naprave/RVR			
	Vse (1)	Vmesne (2)	Osnovne (3)	Brez (4)
200 ft	500 m	600 m	700 m	1 000 m
201-250 ft	550 m	650 m	750 m	1 000 m
251-300 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
301 ft in višje	750 m	800 m	900 m	1 000 m

Opomba 1: Vse naprave vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze, 720 m ali več priletnih luči HI/MI (visoke/srednje svetilnosti) ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 2: Vmesne naprave vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze, 420-719 m priletnih luči HI/MI (visoke/srednje svetilnosti) ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 3: Osnovne naprave vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze, 420 m priletnih luči HI/MI (visoke/srednje svetilnosti), katero koli dolžino priletnih luči LI (nizke svetilnosti) ter luči roba, praga in konca FATO/vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 4: Naprave brez priletnih luči vključujejo označbe FATO/vzletno-pristajalne steze ter luči roba, praga in konca FATO/ vzletno-pristajalne steze ali pa so sploh brez luči.

Opomba 5: Navedeni podatki so ali javljeni RVR ali meteorološka vidljivost, pretvorjena v RVR v skladu s pododstavkom (h).

Opomba 6: Preglednice se uporabljajo za običajne prilete z nominalno drsno strmino največ 4°.

Opomba 7: Navedeni DH iz preglednice 4 se nanaša na začetni izračun DH. Pri izbiri danega RVR ni treba upoštevati zaokroževanja na najbližjih deset čevljev, kar se lahko stori za operativne namene (npr. pretvorba v DA).

(i) *Nočne operacije.* Za nočne operacije morajo biti na voljo najmanj talne luči za osvetlitev FATO/vzletno pristajalne steze in ovir, razen v primeru drugačnega dogovora z organom.

(ii) *Operacije z enim pilotom.* Za operacije z enim pilotom mora operator izračunati najmanjši RVR za vse prilete v skladu z OPS 3.430 in s tem dodatkom. RVR, ki je manjši od 800 m, ni dovoljen, razen pri uporabi ustreznega avtopilota, povezanega z ILS ali MLS, pri čemer se uporabljajo običajni minimumi. Uporabljen višina odločitve ne sme biti manjša od 1,25-kratne najmanjše višine uporabe avtopilota.

(d) *Natančni prilet na kopnem – Operacije kategorije II (glej IEM k JAR-OPS 3.430, pododstavek (d).)*

(1) *Splošno.* Operacija kategorije II je natančni instrumentalni prilet in pristanež z uporabo ILS ali MLS pri:

(i) višini odločitve pod 200 ft, vendar ne nižji od 100 ft; in

(ii) vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze najmanj 300 m.

(2) *Višina odločitve.* Operator mora zagotoviti, da višina odločitve za operacije kategorije II ni nižja od:

(i) najmanjše višine odločitve iz HFM;

(ii) najmanjše višine, do katere se sme uporabljati sredstvo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference;

(iii) OCH/OCL za kategorijo helikopterja;

(iv) višine odločitve, do katere je letalski posadki dovoljeno izvajati operacije; ali

(v) 100 ft.

(3) *Vizualna referenca.* Pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve za kategorijo II, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (d)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje segment vsaj treh zaporednih luči, ki so del srednje črte priletnih luči, ali luči cone dotika, ali luči srednje črte ali luči roba FATO/vzletno-pristajalne steze ali njihovo kombinacijo. Ta vizualna referenca mora vključevati lateralni element talne postavitve sistema priletnih luči, tj. svetlobno prečko sistema priletnih luči ali osvetlitve praga ali pas osvetlitve cone dotika.

(4) *Zahtevani RVR.* a prilete kategorije II s helikopterji zmogljivosti razreda 1 se uporabljajo naslednji minimumi:

Preglednica 5 – RVR za prilet kategorije II v odvisnosti od DH

Minimumi za natančni prilet na kopnem – Kategorija II	
Višina odločitve	Povezava avtopilota pod DH (1) RVR
100 - 120 ft	300 m
121 - 140 ft	400 m
141 ft in višje	450 m

Opomba 1: Navedba "povezava avtopilota pod DH" v tej preglednici pomeni stalno uporabo sistema za avtomatsko vodenje leta do višine, ki ne presega 80 % ustreznega DH. Tako lahko plovnostne zahteve, prek najmanjše višine vključitve sistema za avtomatsko vodenje leta, vplivajo na uporabljeni DH.

(e) *Namerno prazno*

(f) *Kroženje na kopnem*

(1) Kroženje je izraz, ki se uporablja za opis vizualne faze instrumentalnega prileta, ki privede zrakoplov v položaj za pristanek na FATO/vzletno-pristajalni stezi, ki ni ustrezno postavljena za neposredni prilet.

(2) Pri kroženju navedeni MDH ne sme biti nižji od 250 ft, metereološka vidljivost pa ne sme biti manjša od 800 m.

Opomba: Vizualno manevriranje (kroženje) po predpisanih rutah je sprejemljiv postopek v smislu tega odstavka.

(g) *Vizualni prilet.* Operator za vizualni prilet ne sme uporabiti RVR, ki je manjši od 800 m.

(h) *Pretvorba javljene meteorološke vidljivosti v RVR*

(1) Operator mora zagotoviti, da se pretvorba meteorološke vidljivosti v RVR ne uporabi pri izračunu vzletnih minimumov, minimumov za kategorijo II ali III ali kadar je na voljo javljeni RVR.

(2) Pri pretvarjanju meteorološke vidljivosti v RVR v vseh drugih okoliščinah, razen v okoliščinah iz predhodnega pododstavka (h)(1), mora operator zagotoviti, da se uporabi naslednja preglednica:

Preglednica 6 – Pretvarjanje vidljivosti v RVR

Prižgani svetlobni elementi	RVR = met. vidljivost pomnožena z:	
	Podnevi	Ponoči
HI priletne luči in luči vzletno-pristajalne steze	1,5	2,0
Vsaka vrsta osvetlitve	1,0	1,5
Brez osvetlitve	1,0	Se ne uporablja

(i) *Prilet z radarjem na helikopterju (ARA) za operacije nad vodo* (Glej IEM k dodatku 1 k JAR-OPS 3.430, pododstavek (i).)

(1) *Splošno*

(i) Operator ne izvaja prileta ARA brez dovoljenja organa.

(ii) Prileti z radarjem na helikopterju na vodne ploščadi in plovila so dovoljeni samo, ko se uporablja koncept veččlanske posadke.

(iii) Vodja zrakoplova ne izvaja prileta z radarjem na helikopterju, razen če lahko radar zagotovi vodenje po smeri mimo vseh ovir.

(iv) Pred začetkom končnega prileta se vodja zrakoplova prepriča, da je na radarskem zaslonu prosta pot v delih končnega in neuspelega prileta. Če je lateralni odmik od katere koli ovire manjši od 1,0 NM, poveljnik zrakoplova:

(A) izvede prilet do bližnjega ciljnega objekta in nato vizualno nadaljuje do namembnega objekta; ali

(B) izvede prilet iz druge smeri, kar pomeni izvedbo krožnega manevra.

(v) Vodja zrakoplova se prepriča, da je baza oblakov dovolj visoko nad heliportom na vodni ploščadi, da se lahko izvede varen pristanek.

(2) *Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH).* Ne glede na minimume iz spodnjih pododstavkov (i) in (ii), višina MDH ne sme biti manj kot 50 ft nad višino heliportov na vodni ploščadi.

(i) MDH se odčita z radiovišinomera. Višina MDH za prilet z radarjem na helikopterju ne sme biti nižja od:

(A) 200 ft podnevi;

(B) 300 ft ponoči.

(ii) Višina MDH, ki ima za posledico krožni manever, ne sme biti nižja od:

(A) 300 ft podnevi;

(B) 500 ft ponoči.

(3) *Najmanjša relativna višina spuščanja (MDA)*. Višina MDA se lahko uporabi samo v primeru okvare radiovišinomera. Višina MDA mora biti najmanj enaka višini MDH + 200 ft in se ugotovi na podlagi umerjenega barometra na cilju ali na najnižjem napovedanem QNH za območje.

(4) *Območje odločitve*. Območje odločitve ne sme biti manjše od 0,75 NM, razen če operator organu dokaže, da se ob uporabi manjšega območja odločitve lahko zagotovi sprejemljiva raven varnosti.

(5) *Vizualna referenca*. Noben pilot ne sme nadaljevati prileta onkraj območja odločitve ali pod višino MDH/MDA, razen če je v vidnem dosegu cilja.

(6) *Operacije z enim pilotom*. Višina MDH/MDS pri operacijah z enim samim pilotom za prilete ARA mora biti 100 ft nad višino, izračunano na podlagi predhodnih pododstavkov (2) in (3). Območje odločitve ne sme biti manjše od 1,0 NM.

Dodatek 1 k OPS 3.440

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – splošna operativna pravila

- (a) *Splošno*. Za uvedbo in odobritev operacij v pogojih zmanjšane vidljivosti se uporabijo naslednji postopki.
- (b) *Prikaz delovanja sistemov na helikopterju*. Ob uvedbi za JAA novega tipa helikopterja za uporabo v kategoriji II ali III mora operator izpolniti zahteve, predpisane v spodnjem pododstavku (c).

OPOMBA: Za tipe helikopterjev, ki se že uporabljajo za operacije kategorije II ali III v drugi državi JAA, se namesto tega uporabi program za preverjanje delovanja iz pododstavka (f).

(1) *Zanesljivost operacij*. Stopnja uspešnosti za operacije kategorije II in III ne sme biti nižja od tiste, ki jo zahteva JAR-AWO.

(2) *Merila za uspešen prilet*. Prilet se šteje za uspešen, če:

- (i) so izpolnjena merila iz JAR-AWO ali enakovredna merila;
- (ii) ne pride do odpovedi pomembnih sistemov helikopterja.

(c) *Zbiranje podatkov med prikazom delovanja sistemov na helikopterju*. Splošno

(1) Preden se operatorju dovoli izvajanje operacij kategorije II ali III, mora vzpostaviti sistem poročanja za preverjanje in periodično ocenjevanje v ocenjevalnem obdobju obratovanja. V sistem poročanja je treba zajeti vse uspele in neuspele prilete, vključno z razlogi za slednje, in vključiti zapis odpovedi sistemskih komponent. Sistem poročanja mora temeljiti na poročilih letalskih posadk in avtomatskih zapisov, kot je predpisano v spodnjih pododstavkih (d) in (e).

(2) Zapis priletov se lahko beležijo na običajnih linijskih letih ali na drugih letih, ki jih izvaja operator.

(d) *Zbiranje podatkov med prikazom delovanja sistemov na helikopterju – operacije, pri katerih je višina DH najmanj 50 ft*.

(1) Za operacije pri višini DH najmanj 50 ft mora operator beležiti in oceniti podatke, ki jih po potrebi oceni tudi organ.

(2) Zadošča, da letalska posadka zabeleži naslednje podatke:

- (i) uporabljeni heliport in vzletno-pristajalno stezo;
- (ii) vremenske pogoje;
- (iii) čas;
- (iv) razlog za odpoved, ki sproži zaustavljeni prilet;
- (v) ustreznost nadzora hitrosti;
- (vi) uravnoteženost v času izklopa sistema za avtomatsko krmiljenje helikopterja;
- (vii) usklajenost sistema za avtomatsko krmiljenje helikopterja, usmerjevalnika leta (FD) in vrednosti primarnih letalskih instrumentov;
- (viii) prikaz položaja helikopterja glede na središčno črto ILS pri spuščanju prek 30 m (100 ft); in

(ix) položaj ob dotiku z zemljo.

(3) Število priletov, kot jih je odobril organ, v času začetnega ocenjevanja mora biti dovolj veliko, da pokaže, da sistem v zraku deluje z 90 % zanesljivostjo, ki bo dala 95 % stopnjo uspešnosti priletov.

(e) *Zbiranje podatkov med prikazom delovanja sistemov na helikopterju – operacije pri višini DH pod 50 ft ali brez višine DH*

(1) Za operacije pri višini DH pod 50 ft ali brez višine DH je treba poleg poročil letalske posadke uporabiti zapisovalnik podatkov o letu ali drugo opremo, da se potrdi, da sistem v zraku deluje skladno s svojo zasnovo. Zahtevajo se naslednji podatki:

(i) porazdelitev odstopanj ILS na 30 m (100 ft), ob dotiku z zemljo, in če je ustrezno, ob izključitvi sistema za krmarjenje med iztekom, ter največje vrednosti odstopanj med temi točkami; in

(ii) vertikalna hitrost ob dotiku.

(2) Kakršno koli morebitno nepravilnost pri pristanku je treba v celoti raziskati, pri čemer se uporabijo vsi razpoložljivi podatki, da se ugotovi vzrok.

(f) *Preverjanje med uporabo*

Opomba: Za operatorja, ki izpolnjuje zahteve iz predhodnega pododstavka (b), velja, da izpolnjuje zahteve v zvezi s preverjanjem med uporabo iz tega odstavka.

(1) Sistem mora pokazati zanesljivost in rezultate linijskih operacij v skladu z operativnimi koncepti. Organ določi potrebno število uspešnih pristankov pri linijskih operacijah, ki jih je treba opraviti, vključno z leti za usposabljanje, z uporabo sistema za avtomatski pristane in krmarjenje med iztekom, ki je nameščen na vsakem tipu helikopterja.

(2) Prikaz je treba opraviti z uporabo ILS kategorije II ali III. Če se za to odloči operator, se prikazi lahko opravijo tudi na drugih napravah ILS, če je zabeleženih dovolj podatkov za ugotovitev vzroka nezadovoljivega rezultata.

(3) Če ima operator več različic istega tipa helikopterja, na katerih se uporabljajo enaki osnovni sistemi za krmarjenje helikopterja in prikaz, ali pa se na istem tipu helikopterja uporabljajo različni osnovni sistemi za krmarjenje helikopterja in prikaz, operator dokaže, da te različice izpolnjujejo merila za zmogljivost osnovnega sistema, ni pa mu treba izvesti prikaza delovanja za vsako različico v celoti.

(4) Če operator uvede tip helikopterja, ki ga je že odobril organ katere koli države JAA za operacije kategorije II in/ali III, se lahko odobri omejeni program preverjanja.

(g) *Stalno spremljanje*

(1) Po pridobitvi prvega dovoljenja mora operator operacije stalno spremljati, da se ugotovijo vsi neželeni trendi, preden postanejo nevarni. Za doseg tega cilja se lahko uporabijo poročila letalskih posadk.

(2) Naslednje informacije se morajo hraniti 12 mesecev:

(i) skupno število priletov, izvedenih z določenim tipom helikopterja, pri katerih se je uporabila oprema na helikopterju za kategorijo II ali III za izvedbo zadovoljivih priletov, dejanskih ali za vajo, v skladu z minimumi za kategorijo II ali III; in

(ii) poročila o nezadovoljivih priletih in/ali avtomatskih pristankih po heliportih in registracijah helikopterjev v naslednjih skupinah:

(A) okvare opreme na helikopterju;

(B) težave z napravami na heliportu;

(C) neuspeli prileti zaradi navodil ATC; ali

(D) drugi razlogi.

(3) Operator mora določiti postopek za spremljanje delovanja sistemov za avtomatsko pristajanje posameznih helikopterjev.

(h) *Prehodna obdobja*

(1) Operatorji brez predhodnih izkušenj za kategorijo II ali III

(i) Operator brez predhodnih operativnih izkušenj za kategorijo II ali III lahko pridobi dovoljenje za izvajanje operacij kategorije II ali IIIA, če ima najmanj šest mesecev izkušenj iz operacij kategorije I na določenem tipu helikopterja.

(ii) Po šestih mesecih izvajanja operacij kategorij II ali IIIA na določenem tipu helikopterja lahko operator pridobi dovoljenje za operacije kategorije IIIB. Pri izdaji takšnega dovoljenja lahko organ zanj za dodaten čas uvede minimume, ki so višji od ustreznih najnižjih. Zvišanje minimumov se ponavadi nanaša samo na RVR in/ali omejitve operacij brez višine odločitve, izbrani pa morajo biti tako, da zaradi njih ni treba spremeniti operativnih postopkov.

(2) *Operatorji s predhodnimi izkušnjami za operacije kategorij II ali III.* Operator s predhodnimi izkušnjami za operacije kategorij II ali III lahko na podlagi vloge, ki jo odda organu, pridobi skrajšanje prehodnega obdobja.

(i) Vzdrževanje opreme za kategoriji II in III ter opreme LVTO. Navodila za vzdrževanje sistemov vodenja na helikopterju mora pripraviti operator skupaj s proizvajalcem in jih vključiti v operatorjev Program vzdrževanja helikopterja iz Del M – M.A.302 Program vzdrževanja, ki ga mora odobriti organ.

Dodatek 1 k OPS 3.450

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – usposabljanje in usposobljenost

(a) *Splošno.* Operator mora zagotoviti, da vključuje program usposabljanja članov letalskih posadk za operacije pri zmanjšani vidljivosti tečaje z učnimi načrti za usposabljanje na tleh, simulatorju letenja in/ali med letom. Operator lahko vsebino tečaja skrči v skladu s pododstavkoma (2) in (3) spodaj, če je vsebina skrajšanega tečaja sprejemljiva za organ.

(1) Člani letalskih posadk brez izkušenj iz kategorij II ali III morajo opraviti celoten program usposabljanja iz pododstavkov (b), (c) in (d) spodaj.

(2) Člani letalskih posadk z izkušnjami iz kategorij II ali III, pridobljenimi pri drugem operatorju, lahko opravijo skrajšani tečaj usposabljanja na tleh.

(3) Člani letalskih posadk z izkušnjami iz kategorij II ali III, pridobljenimi pri drugem operatorju, lahko opravijo skrajšani tečaj usposabljanja na tleh, simulatorju letenja in/ali med letom. Skrajšani tečaj mora vključevati vsaj zahteve iz pododstavkov (d)(1), (d)(2)(i) ali (d)(2)(ii), kot je ustrezno, in (d)(3)(i).

(b) *Šolanje na tleh.* Operator mora zagotoviti, da začetni tečaj šolanja na tleh za operacije pri zmanjšani vidljivosti vključuje vsaj:

(1) značilnosti in omejitve ILS in/ali MLS;

(2) značilnosti vizualnih sredstev;

(3) značilnosti megle;

(4) operativne zmogljivosti in omejitve določenega sistema na zrakoplovu;

(5) učinke padavin, nalaganja ledu, strižnega vetra na manjših višinah in turbulence;

(6) posledice določenih okvar helikopterja;

(7) uporabo in omejitve sistemov za ocenitev RVR;

(8) načela zahtev glede višine leta nad ovirami;

(9) prepoznavanje odpovedi in ukrepanje v primeru odpovedi zemeljske opreme;

(10) postopke in previdnostne ukrepe, ki jih je treba upoštevati za gibanje po površinah med operacijami, če znaša RVR 400 m ali manj, ter vse dodatne postopke, ki se zahtevajo za vzlet pri pogojih pod 150 m;

(11) pomen višin odločitve na podlagi radiovišinomerov in učinek profila terena v območju prileta na prikaze radiovišinomerov in sisteme za avtomatski prilet/pristanek;

(12) pomen in pomembnost opozorilne višine, če se uporablja, in ukrepe pri kakršni koli okvari nad in pod opozorilno višino;

(13) zahteve glede usposobljenosti pilotov za pridobitev in ohranitev dovoljenja za izvajanje vzletov pri zmanjšani vidljivosti in operacij kategorij II ali III; in

(14) pomen pravilnega položaja pri sedenju in položaja oči.

(c) *Usposabljanje na simulatorju letenja in/ali usposabljanje med letom*

(1) Operator mora zagotoviti, da usposabljanje na simulatorju letenja in/ali usposabljanje med letom za operacije pri zmanjšani vidljivosti vključuje:

- (i) preverjanje zadovoljivega delovanja opreme, na tleh in med letom;
- (ii) učinek na minimume, ki ga povzročijo spremembe statusa zemeljskih naprav;
- (iii) spremljanje sistemov za avtomatsko krmarjenje helikopterja in prikazovalnikov statusa avtomatskega pristajanja s poudarkom na ukrepih, ki jih je treba sprejeti pri odpovedi teh sistemov;
- (iv) ukrepe, ki jih je treba sprejeti v primeru odpovedi motorjev, električnih sistemov, hidravlike ali sistemov za krmiljenje zrakoplova;
- (v) učinek znanih nedelujočih sestavnih delov in uporabo seznamov minimalne opreme;
- (vi) operativne omejitve, ki izhajajo iz postopka certificiranja plovnosti;
- (vii) vodenje glede na vizualne pokazatelje, ki se zahtevajo na višini odločitve, skupaj s podatki o največjem dovoljenem odstopanju od drsne poti ali oddajnika smeri prileta; in
- (viii) pomen in pomembnost opozorilne višine, če se uporablja, in ukrepe pri kakršni koli odpovedi nad in pod opozorilno višino.

(2) Operator mora zagotoviti, da se vsak član letalske posadke usposobi za izvajanje svojih nalog in pouči o usklajevanju, potrebnem pri delu z drugimi člani posadke. V ta namen naj se v čim večji meri uporabljajo ustrezno opremljeni simulatorji letenja.

(3) Usposabljanje mora biti razdeljeno na faze, ki zajemajo običajne operacije brez odpovedi helikopterja ali opreme, vendar v vseh verjetnih vremenskih pogojih, in podrobne scenarije pri odpovedi helikopterja in opreme, ki lahko vplivajo na operacije kategorij II ali III. Če vključuje sistem na helikopterju uporabo hibridnih ali drugih posebnih sistemov (kot so elektrooptični polprosojni zasloni ali oprema za izboljšanje vidnosti), morajo člani letalske posadke v fazi usposabljanja na simulatorju letenja vaditi uporabo teh sistemov v običajnih in neobičajnih načinih.

(4) Vaditi je treba postopke v primeru onesposobljenosti enega od pilotov, ki ustrezajo vzletom pri zmanjšani vidljivosti in operacijam kategorij II in III.

(5) Za helikopterje, za katere ne obstaja specifičen simulator letenja, morajo operatorji zagotoviti, da poteka faza usposabljanja za letenje, ki je specifična za vizualni scenarij pri operacijah kategorije II, na simulatorju letenja, ki ga posebej v ta namen odobri organ. Tako usposabljanje mora vključevati najmanj štiri prilete. Usposabljanje in postopki, ki so specifični za posamezni tip, se izvajajo na helikopterju.

(6) Usposabljanje za kategoriji II in III vključuje vsaj naslednje vaje:

- (i) prilet z uporabo ustreznega vodenja helikopterja, avtopilotov in sistemov krmiljenja, vgrajenih na helikopterju, do ustrezne višine odločitve, vključno s prehodom na vizualni let in pristanek;
- (ii) prilet z vsemi delujočimi motorji z uporabo ustreznih sistemov vodenja helikopterja, avtopilotov in sistemov krmiljenja, vgrajenih na helikopterju, do ustrezne višine odločitve, ki mu sledi neuspeli prilet; vse brez zunanjih vizualnih referenc;
- (iii) kjer je ustrezno, prilete z uporabo sistemov za avtomatsko letenje, ki zagotavljajo avtomatsko ravnanje, lebdenje, pristanek in iztek; in
- (iv) običajno delovanje uporabljenega sistema, s pridobitvijo vizualnih pokazateljev na višini odločitve in brez njih.

(7) Naslednje faze usposabljanja morajo vključevati vsaj:

- (i) prilete z odpovedjo motorja v različnih fazah prileta;
- (ii) prilete z odpovedjo kritične opreme (npr. električnih sistemov, sistemov za avtomatsko letenje, sistemov ILS/MLS na zemlji in/ali helikopterju ter sistemov za spremljanje stanja helikopterja);
- (iii) prilete, pri katerih odpoved opreme za avtomatsko letenje na majhni višini zahtevajo bodisi:

(A) prehod na ročno letenje za izvedbo ravnanja, lebdenja, pristanka in izteka ali neuspelega prileta; ali

(B) prehod na ročno letenje ali degradirani avtomatski način za izvedbo neuspešnih priletov, začeti na višini odločitve ali pod njo, vključno s tistimi neuspešnimi prileti, katerim lahko sledi dotik na vzletno-pristajalni stezi;

(iv) odpovedi sistemov pri minimalnih vizualnih pogojih, dovoljenih za operacijo, nad višino odločitve in pod njo, ki povzročijo prekomerna odstopanja od smeri prileta in/ali drsne poti. Dodatno je treba vaditi tudi nadaljevanje leta do ročnega pristanka, če je elektrooptični polprosojni zaslon del degradiranega avtomatskega sistema ali edino sredstvo za ravnanje zrakoplova; in

(v) odpovedi in postopke, specifične za tip ali različico helikopterja.

(8) Program usposabljanja mora vključevati urjenje ravnanja pri okvarah, ki zahtevajo prehod na višje minimume.

(9) Program usposabljanja mora vključevati upravljanje helikopterja, če povzroči okvara med priletom kategorije III s pri-okvari-pasivnim sistemom izključitev avtopilota na višini odločitve ali pod njo, ko je bil zadnji javljeni RVR 300 m ali manj.

(10) Kadar se vzleti izvajajo pri RVR 400 m in manj, mora usposabljanje vključevati odpovedi sistemov in motorjev, katerih posledica je lahko tako nadaljevanje kot prekinitve vzleta.

(d) *Zahteve za konverzijsko usposabljanje za izvajanje vzletov pri zmanjšani vidljivosti in operacij kategorij II in III.* Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke opravi naslednje usposabljanje za postopke pri zmanjšani vidljivosti, če se preusmeri na nov tip ali različico helikopterja, s katerim se bodo izvajali vzleti pri zmanjšani vidljivosti in operacije kategorij II in III. Izkušnje, ki jih mora imeti član letalske posadke, da lahko opravi skrajšani tečaj, so predpisane v predhodnih pododstavkih (a)(2) in (a)(3);

(1) *Usposabljanje na tleh.* Ustrezne zahteve iz predhodnega pododstavka (b), ob upoštevanju usposabljanja in izkušenj člana letalske posadke za kategoriji II in III.

(2) *Usposabljanje na simulatorju letenja in/ali usposabljanje med letom.*

(i) Najmanj osem priletov in/ali pristankov na simulatorju letenja, odobrenem v ta namen.

(ii) Če ni na voljo simulatorja letenja za specifičen tip helikopterja, se zahtevajo najmanj trije prileti s helikopterjem, ki vključujejo vsaj en neuspešni prilet.

(iii) Ustrezno dodatno usposabljanje, če se zahteva posebna oprema, kot so elektrooptični polprosojni zasloni ali oprema za izboljšanje vidnosti.

(3) *Usposobljenost letalske posadke.* Zahteve glede usposobljenosti letalskih posadk so specifične glede na operatorja in tip helikopterja, ki se uporablja.

(i) Operator mora zagotoviti, da vsak član letalske posadke opravi preverjanje, preden začne izvajati operacije kategorij II ali III.

(ii) Preverjanje iz predhodnega pododstavka (i) se lahko nadomesti z uspešno opravljenim usposabljanjem na simulatorju in/ali med letom iz predhodnega pododstavka (d)(2).

(4) *Linijsko letenje pod nadzorom.* Operator mora zagotoviti, da vsak član letalske posadke opravi naslednje linijsko letenje pod nadzorom:

(i) za kategorijo II, če se zahteva ročno pristajanje, najmanj tri pristanke po izključitvi avtopilota;

(ii) za kategorijo III najmanj tri avtomatska pristajanja, vendar le eno avtomatsko pristajanje, če je usposabljanje iz predhodnega pododstavka (d)(2) potekalo na simulatorju letenja, ki se uporablja za usposabljanje brez letenja na zrakoplovu.

(e) *Izkušnje na tipu in v vlogi vodje zrakoplova.* Vodje zrakoplova, ki so brez izkušenj na zadevnem tipu helikopterja, morajo izpolniti naslednje dodatne zahteve:

(1) 50 ur ali 20 sektorjev kot vodja zrakoplova na tipu pred izvajanjem operacij kategorije II ali III; in

(2) 100 ur ali 40 sektorjev kot vodja zrakoplova na tipu. Minimumom za RVR, ki se uporabljajo za kategoriji II ali III, je treba prišteti 100 m, razen če se niso že prej pri katerem koli operatorju JAA usposobili za operacije kategorij II in III.

(3) Organ lahko odobri zmanjšanje prej navedenih zahtev glede izkušenj v vlogi vodje zrakoplova za člane letalske posadke, ki že imajo takšne izkušnje za kategoriji II ali III.

(f) *Vzlet pri zmanjšani vidljivosti z RVR manj kot 150 m*

(1) Operator mora zagotoviti, da se pred izdajo dovoljenja za izvajanje vzletov pri RVR pod 150 m opravi naslednje usposabljanje:

- (i) običajni vzlet pri najmanjših dovoljenih pogojih RVR;
- (ii) vzlet pri najmanjših dovoljenih pogojih RVR z odpovedjo enega motorja pri ali po TDP; in
- (iii) vzlet pri najmanjših dovoljenih pogojih RVR z odpovedjo enega motorja pred TDP.

(2) Operator mora zagotoviti, da se usposabljanje iz predhodnega pododstavka (1) opravi na odobrenem simulatorju letenja. To usposabljanje mora vključevati uporabo vseh posebnih postopkov in opreme. Kadar ni na voljo odobrenega simulatorja letenja, lahko organ takšno usposabljanje dovoli na helikopterju brez izpolnitve zahtev glede najmanjšega dovoljenega RVR. (Glej dodatek 1 k OPS 3.965.)

(3) Operator mora zagotoviti, da član letalske posadke opravi preverjanje, preden začne izvajati vzlete pri zmanjšani vidljivosti z RVR manj kot 150 m, če je ustrezno. Preverjanje iz predhodnega pododstavka (i) se lahko nadomesti z uspešno opravljenim usposabljanjem na simulatorju in/ali med letom iz predhodnega pododstavka (d)(1) pri začetnem prehodu na drug tip helikopterja.

(g) *Periodično usposabljanje in preverjanje – Operacije pri zmanjšani vidljivosti*

(1) Operator mora zagotoviti, da se skupaj z običajnim periodičnim usposabljanjem in preverjanjem strokovnosti pilota preverijo tudi pilotovo znanje in sposobnosti za izvajanje nalog, povezanih z določeno kategorijo operacije, vključno z LVTO, za katero ima dovoljenje. Zahtevano število priletov, ki se izvaja med takim periodičnim usposabljanjem, mora znašati vsaj dva, kar mora vključevati najmanj en neuspeh prilet in najmanj en vzlet pri zmanjšani vidljivosti ob najmanjših minimumih, ki se uporabljajo. Obdobje veljavnosti za to preverjanje je šest mesecev, vključno s preostankom meseca izdaje dovoljenja.

(2) Za operacije kategorije III mora operator uporabiti simulator letenja, odobren za usposabljanje za kategorijo III.

(3) Operator mora zagotoviti, da se za operacije kategorije III na helikopterjih z uporabo pri-okvari-pasivnega sistema za krmiljenje zrakoplova vsaj enkrat vsakih 18 mesecev izvede neuspeh prilet, ki je posledica odpovedi avtopilota na višini odločitve ali pod njo, ko je bil zadnji javljeni RVR 300 m ali manj.

(4) Organ lahko dovoli periodično usposabljanje in preverjanje za operacije kategorije II na tipu helikopterja, če ni na voljo odobrenega simulatorja letenja.

(h) *Nedavne izkušnje za LVTO in kategoriji II/III*

(1) Operator mora zagotoviti, da za vzdrževanje usposobljenosti za operacije kategorije II in III v predhodnem šestmesečnem obdobju izvede najmanj tri prilete in pristanke z uporabo odobrenih postopkov za kategorijo II/III, od katerih mora biti najmanj eden izveden v helikopterju.

(2) Nedavne izkušnje za LVTO se vzdržujejo z ohranjanjem usposobljenosti za kategorijo II ali III, kot je predpisano v predhodnem pododstavku (h)(1).

(3) Operator te zahteve glede nedavnih izkušenj ne sme nadomestiti s periodičnim usposabljanjem.

Dodatek 1 k OPS 3.455

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – operativni postopki

(a) *Splošno.* Operacije pri zmanjšani vidljivosti vključujejo:

- (1) ročni vzlet (z elektronskimi sistemi vodenja ali brez njih);
- (2) avtomatski prilet pod višino odločitve, z ročnim ravnanjem, pristajanjem in iztekom;
- (3) avtomatski prilet, ki mu sledi avtomatsko ravnanje, lebdenje, avtomatski pristanek in ročni iztek; in
- (4) avtomatski prilet, ki mu sledi avtomatsko ravnanje, lebdenje, avtomatski pristanek in avtomatski iztek, če je uporabljeni RVR manj kot 400 m.

Opomba 1: S katerim koli od teh načinov izvajanja operacij se lahko uporabi hibridni sistem.

Opomba 2: Lahko se certificirajo in potrdijo druge oblike sistemov vodenja ali prikazovanja.

(b) *Postopki in operativna navodila*

(1) Vrsta in obseg navedenih postopkov in navodil sta odvisna od uporabljene opreme helikopterja in postopkov v pilotski kabini. Operator mora v operativnem priročniku jasno opredeliti dolžnosti članov letalske posadke med vzletom, priletom, ravnanjem, lebdenjem, iztekom in neuspehim priletom. Poseben poudarek je treba nameniti odgovornosti letalske posadke med prehodom iz nevizualnih v vizualne pogoje ter postopkom ob poslabšanju vidljivosti ali ob odpovedi. Posebno pozornost je treba nameniti delitvi dolžnosti članov posadke v pilotski kabini, da se zagotovi takšna delovna obremenjenost pilota, ki sprejema odločitve za pristanek ali neuspehi prilet, ki mu omogoča, da se posveti nadzoru in procesu odločanja.

(2) Operator mora podrobno določiti operativne postopke in navodila v operativnem priročniku. Navodila morajo biti v skladu z omejitvami in obveznimi postopki, ki jih vsebuje letalski priročnik helikopterja, in zajemati predvsem naslednje točke:

- (i) preverjanja zadovoljivega delovanja opreme helikopterja pred odhodom in med letom;
- (ii) vplive na minimume, ki jih povzročajo spremembe stanja zemeljskih napeljav in helikopterske opreme;
- (iii) postopke za vzlet, prilet, ravnanje, lebdenje, pristanek, iztek in neuspehi prilet;
- (iv) postopke, ki jih je treba uporabiti v primeru odpovedi, opozoril in ostalih neobičajnih situacij;
- (v) minimalne zahtevane vizualne reference;
- (vi) pomen pravilnega sedenja in položaja oči;
- (vii) potrebne ukrepe, ki bi lahko izhajali iz poslabšanja vizualnih referenc;
- (viii) razporeditev dolžnosti članov posadke pri izvajanju postopkov iz pododstavkov (i) do (iv) in (vi) zgoraj, da se vodja zrakoplova lahko posveti predvsem nadzoru in sprejemanju odločitev;
- (ix) zahtevo za vse klice višine pod višino 200 ft, ki morajo temeljiti na radiovišinomernu, ter zahtevo, da en pilot še naprej spremlja helikopterske instrumente, dokler se ne zaključi pristanek;
- (x) zahtevo za zaščito območja občutljivosti oddajnika smeri prileta;
- (xi) uporabo podatkov o hitrosti vetra, strižnem vetru, turbulenci, kontaminaciji vzletno-pristajalne steze in uporabi večkratnih ocen RVR;
- (xii) postopke za urjenje priletov in pristankov na vzletno-pristajalnih stezah, na katerih ne veljajo postopki heliporta za kategorijo II ali III v celoti;
- (xiii) operativne omejitve, ki izvirajo iz spričevala o plovnosti; in
- (xiv) podatke o največjem dovoljenem odstopanju od ILS drsne poti in/ali smeri prileta.

Dodatek 1 k OPS 3.465.

Najmanjša zahtevana vidljivost za operacije po pravilih VFR

Razred zračnega prostora	ABCDE	F	G
		Nad 900 m (3 000 ft) AMSL ali nad 300 m (1 000 ft) nad terenom, kar je višje	Na in pod 900 m (3 000 ft) AMSL ali 300 m (1 000 ft) nad terenom, kar je višje
Oddaljenost od oblakov	1 500 m vodoravno 300 m (1 000 ft) navpično		Brez oblakov ter v vidnem dosegu površine
Vidljivost iz pilotske kabine	8 km na in nad 3 050 m (10 000 ft) AMSL (opomba 1) 5 km pod 3 050 (10 000 ft) AMSL (opomba 2)		5 km (opomba 2)

Opomba 1: Če je nadmorska višina prehoda nižja od 3 050 m (10 000 ft) AMSL, je treba uporabiti FL 100 namesto 10 000 ft.

Opomba 2: Helikopterje je mogoče upravljati pri vidljivosti iz pilotske kabine do 1 500 m podnevi, če pristojni organ ATS dovoli uporabo vidljivosti iz pilotske kabine manj kot 5 km, in če so okoliščine take, da je verjetnost srečanja z drugim prometom majhna, IAS pa znaša 140 vozlov ali manj. Če tako predpiše pristojni organ ATS, se helikopterjem lahko dovoli izvajanje operacij podnevi do vidljivosti iz pilotske kabine 800 m podnevi.

Dodatek 2 k OPS 3.465.

Minimumi za letenje med heliporti na vodnih ploščadah v zračnem prostoru razreda G

	Podnevi		Ponoči	
	Višina (opomba 1)	Vidljivost	Višina (opomba 1)	Vidljivost
En pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Dva pilota	300 ft	2 km (opomba 2)	500 ft	5 km (opomba 3)

Opomba 1: Baza oblakov mora omogočati let pri spodaj navedeni višini in brez oblakov

Opomba 2: Helikopterji lahko izvajajo operacije pri vidljivosti iz pilotske kabine do višine 800 m, če sta namembni ali vmesni objekt stalno vidna.

Opomba 3: Helikopterji lahko izvajajo operacije pri vidljivosti iz pilotske kabine do višine 1500 m, če sta namembni ali vmesni objekt stalno vidna.

PODDEL F ZMOGLJIVOST SPLOŠNO

OPS 3.470 Uporaba

(a) Operator zagotovi, da se helikopterji:

(1) ki izvajajo operacije na poti do/s heliportov v gosto naseljenem neprijaznem okolju; ali

(2) z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19

uporabljajo v skladu z OPS 3, poddel G (zmogljivosti razreda 1); razen helikopterjev

z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, ki izvajajo operacije do/od vodnih ploščadi, ki se lahko uporabljajo v skladu z OPS 3.517(a)

ali

helikopterjev, ki imajo odobritev za operacije v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.005(i),

(b) Razen če ni drugače predpisano v predhodnem pododstavku (a), operator zagotovi, da se helikopterji z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 19 ali manj, vendar več kot 9, uporabljajo v skladu z OPS 3, poddel G ali H (zmogljivosti razreda 1 ali 2);

(c) Razen če ni drugače predpisano v predhodnem pododstavku (a), operator zagotovi, da se helikopterji z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 9 ali manj uporabljajo v skladu z OPS 3, poddel G, H ali I (zmogljivosti razreda 1, 2 ali 3);

OPS 3.475 Splošno

(a) Operator zagotovi, da masa helikopterja:

(1) na začetku vzleta;

ali pri ponovnem načrtovanju med letom

(2) od trenutka, ko se uporablja popravljeni operativni načrt leta,

ni večja od mase, pri kateri veljajo zahteve iz odgovarjajočega poddela za let, ki se bo izvajal, pri čemer dovoljuje pričakovano zmanjšanje mase med letom in tolikšno izpuščanje goriva v zraku, kot predpisuje določena zahteva.

(b) Operator zagotovi, da se odobreni podatki o zmogljivosti, ki jih vsebuje letalski priročnik helikopterja, uporabijo za uskladitev z zahtevami iz odgovarjajočega poddela in so po potrebi dopolnjeni z drugimi podatki, sprejemljivimi za organ, kot to določa odgovarjajoči poddel. Ko se uvajajo predpisi iz ustreznega poddela, je možno upoštevati vse operativne dejavnike, ki so zajeti v podatkih o zmogljivosti helikopterja v letalskem priročniku helikopterja, da bi se izognili dvojni uporabi dejavnikov.

(c) Pri dokazovanju skladnosti z zahtevami iz odgovarjajočega poddela se ustrezno upoštevajo naslednji parametri:

(1) masa helikopterja;

(2) konfiguracija helikopterja,

(3) pogoji okolja, zlasti:

(i) tlačna višina in temperatura;

(ii) veter:

(A) pri zahtevah za vzlet, vzletno pot in pristajanje se upošteva največ 50 % katere koli javljene komponente nespremenljivega čelnega vetra 5 vozlov ali več;

(B) kjer je v letalskem priročniku helikopterja dovoljen vzlet in pristank s komponento hrbtnega vetra in v vseh primerih med vzletno potjo, se upošteva najmanj 150 % katere koli javljene komponente hrbtnega vetra;

(C) kjer oprema za natančno merjenje vetra omogoča merjenje točne hitrosti vetra nad točko vzleta in pristanka, mora komponente spremenljivega vetra, značilnega za heliport, odobriti organ. (Glej ACJ OPS 3.475(c)(3)(ii).);

(4) načini izvajanja operacije; in

(5) delovanje sistemov, ki neugodno vplivajo na zmogljivost.

OPS 3.4.77 Upoštevanje ovir
(Glej ACJ k poddelu H.)

(a) Za namen zahtev o višini leta nad ovirami se upošteva ovira onkraj FATO, na vzletni poti ali poti neuspelega prileta, če njena bočna oddaljenost od najbližje točke na površini pod predvideno vzletno potjo ni manjša od:

(1) za operacije VFR:

(i) polovice najmanjše širine FATO (ali drug enakovreden izraz iz letalskega priročnika), ki je določena v letalskem priročniku helikopterja (oziroma če širina ni določena, 0,75 D), h kateri se prišteje 0,25 x D (ali 3 m, kar je več) in

0,10 DR za operacije VFR podnevi

0,15 DR za operacije VFR ponoči

(2) za operacije IFR:

(i) 1,5 D (ali 30 m, kar je več), h kateremu se prišteje:

0,10 DR za operacije IFR s točnim vodenjem po smeri

0,15 DR za operacije IFR s standardnim vodenjem po smeri

0,30 DR za operacije brez vodenja po smeri

(ii) pri upoštevanju poti prekinjenega prileta se odstopanja v območja upoštevanja ovir uporabljajo samo po koncu razpoložljive vzletne razdalje;

(iii) standardno vodenje po smeri vključuje vodenje z ADF in VOR. Točno vodenje po smeri vključuje ILS, MLS ali druge načine vodenja po smeri, ki zagotavljajo enakovredno navigacijsko natančnost.

(3) Za operacije, pri katerih se začetni vzlet izvaja vizualno in se na točki prehoda spremenijo v IFR/IMC, veljajo merila iz pododstavka (1) zgoraj do točke prehoda, onkraj točke prehoda pa se uporabljajo merila iz pododstavka (2):

(i) točka prehoda ne more biti pred koncem TODRH za helikopterje, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 1, in pred DPATO za helikopterje, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 2;

(b) Za vzlet, pri katerem se uporablja rezervni postopek (ali lateralni prehod); za namen zahtev o višini leta nad ovirami se upošteva ovira v rezervnem območju (ali območju lateralnega prehoda), če njena bočna oddaljenost od najbližje točke na površini pod predvideno potjo leta ni manjša od:

(i) polovice najmanjše širine FATO (ali enakovreden izraz iz letalskega priročnika), ki je določena v letalskem priročniku helikopterja (oziroma če širina ni določena, 0,75 D), h kateri se prišteje 0,25 x D (ali 3

m, kar je več) in 0,10 preletene razdalje onkraj FATO za VFR operacije podnevi oziroma 0,15 za VFR operacije ponoči. (Glej ACJ OPS 3.490(d).)

(c) Ovir ni treba upoštevati, če se nahajajo na razdalji, ki je večja od:

(1) 7 R pri operacijah podnevi, če se zagotovi, da se navigacijska natančnost lahko doseže z upoštevanjem ustreznih vizualnih referenc med vzpenjanjem;

(2) 10 R pri operacijah ponoči, če se zagotovi, da se navigacijska natančnost lahko doseže z upoštevanjem ustreznih vizualnih referenc med vzpenjanjem;

(3) 300 m, če se navigacijska natančnost lahko doseže z ustreznimi navigacijskimi sredstvi; in

(4) 900 m v drugih primerih.

OPS 3.480 Izrazje

(a) Izrazi, ki so uporabljeni v poddelih F, G, H in I in niso opredeljeni v JAR-1, imajo naslednji pomen:

(1) "Kategorija A" pri helikopterjih pomeni večmotorne helikopterje, ki imajo izolacijske značilnosti motorjev in sistemov, opredeljene v CS-27/29, ali enakovredno sprejemljive za organ, in podatke o zmogljivosti iz letalskega priročnika helikopterja, ki temeljijo na konceptu odpovedi kritičnega motorja, ki zagotavljajo ustrezno označeno površino in ustrezno zmogljivost za nadaljevanje varnega leta v primeru odpovedi motorja.

(2) "Kategorija B" pri helikopterjih pomeni eno- ali večmotorne helikopterje, ki ne izpolnjujejo v celoti vseh standardov za kategorijo A. Helikopterji kategorije B v primeru odpovedi motorja nimajo zajamčene zmožnosti "da ostanejo v zraku (stay-up)" in se predpostavlja nenačrtovani pristaneček.

(3) *Točka CP (Committal Point)*. Ta točka je opredeljena kot točka pri priletu, na kateri se leteči pilot (PF) odloči, da je v primeru ugotovljene odpovedi pogonske enote najvarneje let nadaljevati do ploščadi.

(4) *Gosto naseljeno območje*. V zvezi z mestom ali naseljem je to območje, ki se v veliki meri uporablja za bivalne, poslovne ali rekreacijske namene (glej tudi opredelitev neprijaznega in neneprijaznega okolja).

(5) *D*. Največja dimenzija helikopterja, kadar se rotorji vrtijo.

(6) *Določena točka po vzletu (DPATO)*. Točka v fazi vzleta in začetnega vzpenjanja, pred katero ni zagotovljena zmožnost helikopterja za varno nadaljevanje leta z nedelujočo kritično pogonsko enoto in se lahko zahteva pristaneček v sili.

(7) *Določena točka pred pristankom (DPBL)*. Točka v fazi prileta in med pristankom, onstran katere ni zagotovljena zmožnost helikopterja za varno nadaljevanje leta z nedelujočo kritično pogonsko enoto in se lahko zahteva pristaneček v sili.

Opomba: Določene točke se uporabljajo samo za helikopterje, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 2.

(8) *Razdalja DR*. DR je vodoravna razdalja, ki jo je helikopter prepotoval od konca razpoložljive vzletne razdalje.

(9) *Dvignjeno helikoptersko vzletišče*. Heliport, ki je najmanj 3 m nad okolico.

(10) *Čas izpostavljenosti*. Dejanski čas, ko zmogljivost helikopterja z nedelujočo kritično pogonsko enoto v brezveterju ne zagotavlja varnega pristanka v sili ali varnega nadaljevanja leta. (Glej tudi opredelitev najdaljšega dovoljenega časa izpostavljenosti).

(11) *Heliport na vodni ploščadi*. Heliport na plavajočem ali pritrjenem objektu na morju.

(12) *Heliport*. Letališče ali določeno območje kopnega oziroma vodne površine ali objekt, ki se uporabljata ali nameravata uporabiti v celoti ali delno za prihod in odhod helikopterjev ter njihovo gibanje po površini.

(13) *Neprijazno okolje*:

(i) Okolje, v katerem:

(A) se ne more izvesti varen pristaneček v sili zaradi neustrezne površine; ali

(B) oseb na helikopterju ni mogoče ustrezno zavarovati pred dejavniki; ali

(C) odziv/zmogljivosti za iskanje in reševanje niso zagotovljene v skladu s pričakovano izpostavitvijo; ali

(D) je tveganje za izpostavitve oseb ali imetja na zemlji nevarnostim nesprejemljivo;

(ii) Vsekakor se za neprijazna štejejo naslednja območja:

(A) za operacije nad vodo, območja odprtega morja severno od 45 N in južno od 45 S, ki jih določi organ zadevne države; in

(B) tisti deli gosto naseljenih območij, ki nimajo ustreznih površin za varen pristanek v sili. (Glej IEM OPS 3.480(a)(12).)

(14) *Točka odločitve za pristanek (LDP)*. Točka, ki se uporabi pri določitvi pristajalne zmogljivosti, od katere se pri ugotovljeni odpovedi pogonske enote pristanek lahko varno nadaljuje ali začne postopek zaustavljenega pristanka.

(15) *Razpoložljiva pristajalna razdalja (LDAH)*. Dolžina območja končnega prileta in vzleta ter vseh dodatnih območij, za katera je bilo objavljeno, da so na voljo in primerna za helikopterje, da izvedejo pristajalni manever z določene višine.

(16) *Zahtevana pristajalna razdalja (LDRH)*. Horizontalna razdalja, ki se zahteva za pristanek in popolno zaustavitve s točke 15 m (50 ft) nad pristajalno površino.

(17) *Največje dovoljeno število potniških sedežev (MAPSC)*. Največje dovoljeno število potniških sedežev posameznih helikopterjev, brez sedežev za posadko, ki jih uporablja operator, ki ga odobri organ in je vključeno v operativni priročnik.

(18) *Najdaljši dovoljeni čas izpostavljenosti*. Čas, ki se določi na podlagi števila odpovedi pogonske enote, zabeleženega za tip helikopterskega motorja, v katerem se verjetnost odpovedi pogonske enote lahko zanemari. (Glej tudi opredelitev časa izpostavljenosti.)

(19) *Neneprijazno okolje*:

(i) Okolje, v katerem:

(A) se lahko izvede varen pristanek v sili;

(B) je mogoče osebe na helikopterju zavarovati pred dejavniki;

(C) odziv/zmogljivosti za iskanje in reševanje so zagotovljene v skladu s pričakovano izpostavitvijo;

(ii) Vsekakor se za neneprijazne štejejo tisti deli gosto naseljenih območij, ki imajo ustrezne površine za varen pristanek v sili.

(20) *Ovira*. Ovire vključujejo površino zemlje, kopno ali morje.

(21) *Zmogljivosti razreda 1*. Operacije zmogljivosti razreda 1 so operacije s tako zmogljivostjo, pri kateri helikopter v primeru odpovedi kritične pogonske enote lahko pristane v okviru razpoložljive razdalje za zaustavljeni vzlet ali varno nadaljuje let do primernega pristajalnega območja, odvisno od tega, kdaj se odpoved pojavi.

(22) *Zmogljivosti razreda 2*. Operacije zmogljivosti razreda 2 so operacije s tako zmogljivostjo, pri kateri helikopter v primeru odpovedi kritične pogonske enote lahko varno nadaljuje let, razen če se odpoved pojavi na začetku vzletnega manevra ali proti koncu pristajalnega manevra; v tem primeru se lahko zahteva pristanek v sili.

(23) *Zmogljivosti razreda 3*. Operacije zmogljivosti razreda 3 so operacije, pri katerih se v primeru odpovedi pogonske enote kadar koli med letom za večmotorni helikopter pristanek v sili lahko zahteva, za enomotorni pa se ta zahteva.

(24) *Razpoložljiva razdalja za zaustavljeni vzlet (RTODAH)*. Dolžina območja končnega prileta in vzleta, za katero je bilo objavljeno, da je na voljo in primerna za helikopterje, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 2, da izvedejo zaustavljeni vzlet.

(25) *Zahtevana razdalja za zaustavljeni vzlet (RTODRH)*. Horizontalna razdalja, ki se zahteva od začetka vzleta do točke, ko se helikopter popolnoma ustavi, po odpovedi pogonske enote in zaustavitvi vzleta na točki odločitve za vzlet.

(26) *Javljena komponenta čelnega vetra*. Javljena komponenta čelnega vetra se razlaga kot komponenta, ki se javi med načrtovanjem leta in se lahko uporabi, če se pred vzletom nefaktorizirani veter bistveno ne spremeni.

(27) *Točka vrtenja (RP)*. Točka vrtenja je opredeljena kot točka, na kateri se vnese ciklični input za začetek spremembe lege helikopterja z navzdol obrnjenim nosom med vzletno potjo leta. To je zadnja točka na vzletni poti, s katere se lahko v primeru ugotovljene odpovedi motorja izvede pristanek v sili na ploščad.

(28) *R*. Polmer rotorja.

(29) *Varen pristanek v sili*. Neizogiben pristanek ali zasilni pristanek na vodi, pri katerem se upravičeno ne pričakuje poškodb oseb na zrakoplovu ali na površini.

(30) *Točka odločitve za vzlet (TDP)*. Točka, ki se uporabi pri določitvi vzletne zmogljivosti, s katere se v primeru ugotovljene odpovedi pogonske enote lahko izvede zaustavljeni vzlet ali se vzlet varno nadaljuje.

(31) *Razpoložljiva vzletna razdalja (TODAH)*. Dolžina območja končnega prileta in vzleta ter dolžina helikopterske čistine (če je zagotovljena), za katere je bilo objavljeno, da so na voljo in primerne za vzlet helikopterjev.

(32) *Zahtevana vzletna razdalja (TODRH)*. Zahtevana vodoravna razdalja od začetka vzleta do točke, na kateri se dosežejo VTOSS, izbrana višina in pozitiven gradient vzpenjanja, po odpovedi kritične pogonske enote, ugotovljeni na TDP, in s preostalimi pogonskimi enotami v okviru odobrenih operativnih omejitev. Izbrana višina se določi s pomočjo podatkov iz letalskega priročnika helikopterja in je najmanj 10,7 m (35 ft) nad:

(i) vzletno površino; ali

(ii) kot druga možnost, nivo, ki se določi glede na najvišjo oviro v zahtevani vzletni razdalji.

(33) *Vzletna pot leta*. Vertikalna in horizontalna pot helikopterja z nedelujočim kritičnim motorjem od določene točke na vzletu do višine 1000 ft nad površjem.

(34) *Vzletna masa*. Za vzletno maso helikopterja se šteje njegova masa, vključno z vsem in vsemi, ki so na njem na začetku vzleta.

(35) *Območje dotika z zemljo in vzleta (TLOF)*. Območje obremenitve, na katerem se helikopter lahko dotakne zemlje ali vzleti.

(36) *V_y*. Hitrost najboljšega vzpenjanja.

PODDEL G ZMOGLJIVOSTI RAZREDA 1

OPS 3.485 Splošno

Operator zagotovi, da se helikopterji, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 1, certificirajo v kategoriji A. (Glej ACJ OPS 3.480(a)(1) in (a)(2).)

OPS 3.490 Vzlet

(a) Operator zagotovi, da:

(1) vzletna masa ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika helikopterja za postopek, ki se bo uporabljal. (Glej ACJ OPS 3.490(a)(1) in 3.510(a)(1).)

(2) Vzletna masa je tolikšna, da

(i) je mogoče vzlet in pristanek na območju FATO prekiniti v primeru odpovedi kritične pogonske enote, ugotovljene na ali pred točko odločitve za vzlet TDP;

(ii) zahtevana razdalja za zaustavljeni vzlet ne presega razpoložljive razdalje za zaustavljeni vzlet; in

(iii) zahtevana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje.

(iv) namesto tega je mogoče zahtevo iz OPS 3.490(a)(2)(iii) zanemariti, če helikopter, pri katerem se odpoved kritične pogonske enote ugotovi na točki TDP, vzlet nadaljuje in do konca zahtevane vzletne razdalje leti nad vsemi ovirami v navpični razdalji najmanj 10,7 m (35 ft) (glej ACJ OPS 3.480(a)(31));

(b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) se upoštevajo ustrezni parametri na odhodnem heliportu, določeni v OPS 3.475(c).

(d) Za vzlet po rezervnem postopku (z lateralnim prehodom) operator zagotovi, da helikopter z nedelujočo kritično pogonsko enoto leti nad vsemi ovirami v rezervnem območju (lateralni prehodi) na zadostni višini (glej ACJ OPS 3.490(d)).

OPS 3.495 Vzletna pot leta

(a) Operator zagotovi, da je od konca zahtevane vzletne razdalje pri odpovedi kritične pogonske enote, ki se ugotovi na točki TDP,;

(1) vzletna masa tolikšna, da je vzletna pot na poti vzpenjanja prosta vseh ovir v navpični razdalji najmanj 10,7 m (35 ft) pri operacijah po pravilih VFR in najmanj 10,7 m (35 ft) in 0,01 DR pri operacijah po pravilih IFR. Upoštevati je treba samo ovire iz OPS 3.477.

(2) Pri spremembi smeri za več kot 15 stopinj se upošteva učinek kota nagiba na sposobnost za izpolnitev zahtev o letu nad ovirami. Ta zavoj se ne začne, preden se ne doseže višina 61 m (200 ft) nad vzletno površino, razen če to ni dovoljeno kot del odobrenega postopka v letalskem priročniku.

(b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) se upoštevajo ustrezni parametri na odhodnem heliportu, določeni v OPS 3.475(c).

OPS 3.500 Na zračni poti – nedelujoča kritična pogonska enota

(a) Operator zagotovi, da je pot leta na zračni poti z nedelujočo kritično pogonsko enoto glede na pričakovane meteorološke pogoje leta v skladu s pododstavkom (1), (2) ali (3) spodaj na vseh točkah vzdolž zračne poti.

(1) Če se načrtuje, da bo let kadar koli potekal izven vidnega dosega površine, masa helikopterja dopušča hitrost vzpenjanja najmanj 50 ft/minuto z nedelujočo kritično pogonsko enoto na višini najmanj 300 m (1 000 ft), 600 m (2 000 ft) na območjih z goratim terenom, nad vsem terenom in ovirami vzdolž zračne poti v širini 9,3 km (5 nm) na vsaki strani izbrane zračne poti.

(2) Če se načrtuje, da bo let potekal zunaj vidnega dosega površine, pot leta omogoča, da helikopter nadaljuje let s potovalne višine na višino 300 m (1 000 ft) nad mestom, kjer je možen pristanek v skladu z OPS 3.510. Pot leta je prosta vseh ovir v navpični razdalji najmanj 300 m (1 000 ft), 600 m (2 000 ft) na območjih z goratim terenom, vzdolž zračne poti v širini 9,3 km (5 nm) na vsaki strani izbrane zračne poti. Lahko se uporabijo tehnike spusta med potovalnim letom.

(3) Če se načrtuje, da bo let potekal v pogojih VMC in v vidnem dosegu površine, pot leta omogoča, da helikopter nadaljuje let s potovalne višine na višino 300 m (1 000 ft) nad mestom, kjer je možen pristanek v skladu z OPS 3.510, vendar v nobenem trenutku pod ustrezno najmanjšo višino leta; upoštevati je treba ovire v širini 900 m na vsaki strani zračne poti.

(b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a)(2) ali (a)(3) zgoraj operator zagotovi, da:

(1) bo do odpovedi kritične pogonske enote predvidoma prišlo na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti;

(2) se upoštevajo učinki vetra na poti leta;

(3) se izpuščanje goriva v zraku načrtuje samo v tolikšnem obsegu, da je v skladu z zahtevo, da je treba heliport ob uporabi varnostnega postopka doseči z zahtevano rezervo goriva. (Glej ACJ OPS3.500(b)(5)).

(4) se izpuščanje goriva v zraku ne načrtuje pod višino 1 000 ft nad terenom.

(c) Omejene širine iz predhodnih pododstavkov (a)(1) in (a)(2) se povečajo na 18,5,3 km (19 nm) , če navigacijske natančnosti ni mogoče dosegati v 95 odstotkih trajanja leta (glej OPS 3.240, 3.243 in 3.250).

OPS 3.505 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.510 Pristanek

(a) Operator zagotovi, da:

(1) pristajalna masa helikopterja ob predvidenem času pristanka ne presega največje mase, določene v letalskem priročniku helikopterja za postopek, ki se bo uporabljal. (Glej ACJ OPS 3.490 in 3.510.)

(2) je mogoče v primeru odpovedi kritične pogonske enote, ki se ugotovi na ali pred točko odločitve za pristanek (LDP), pristati in se ustaviti znotraj območja FATO ali izvesti zaustavljeni pristanek in leteti nad vsemi ovirami pod potjo letenja v navpični razdalji najmanj 10,7 m (35 ft) (glej ACJ OPS 3.480 (a)(32)). Upoštevajo se samo ovire iz OPS 3.477;

(3) je mogoče v primeru odpovedi kritične pogonske enote, ugotovljene na ali onstran točke LDP, leteti nad vsemi ovirami na poti prileta; in

(4) je mogoče v primeru odpovedi kritične pogonske enote, ugotovljene na ali onstran točke LDP, pristati in se ustaviti znotraj območja FATO.

(b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) se upoštevajo ustrezni parametri iz OPS 3.475(c) za predvideni čas pristanka na namembnem heliportu ali katerem koli nadomestnem heliportu, če se zahteva:

(c) Tisti del pristanka, ki poteka od točke LDP do dotika z zemljo, se izvede v vidnem dosegu površine.

PODDEL H ZMOGLJIVOSTI RAZREDA 2

OPS 3.515 Splošno

(a) Operator zagotovi, da se helikopterji, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 2, certificirajo v kategoriji A (glej tudi ACJ k OPS 3.480(a)(1) in (a)(2)).

OPS 3.517 Operacije brez zagotovljenih zmogljivosti za varen pristanek v sili

(a) Operator se prepriča, da se operacije brez zagotovljenih zmogljivosti za varen pristanek v sili med fazo vzeta in pristajanja izvajajo samo, če je organ operatorju izdal ustrezno dovoljenje v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.517(a). (Glej OPS 3.470(a)(1).)

OPS 3.520 Vzlet (Glej ACJ k poddelu H.) (Glej IEM OPS 3.520 in 3.535.)

(a) Operator se prepriča, da:

(1) vzletna masa ne presega največje mase, navedene za hitrost vzpenjanja 150 ft/min na višini 300 m (1 000 ft) nad nivojem heliporta, z nedelujočo kritično pogonsko enoto in preostalimi pogonskimi enotami, ki delujejo z ustrezno močjo.

(2) se pri drugih operacijah, ki niso določene v OPS 3.517(a), izvede takšen vzlet, da je varen pristanek v sili mogoč do točke, na kateri se lahko let varno nadaljuje (glej ACJ k poddelu H, odstavek 6.2).

(3) pri operacijah v skladu z OPS 3.17(a) poleg zahtev iz točke (a)(1) zgoraj:

(i) vzletna masa ne presega največje vzletne mase, določene v letalskem priročniku helikopterja za lebdenje AEO OGE v brezvetrju in vsemi pogonskimi enotami, ki delujejo z ustrezno močjo;

(ii) se pri operacijah do/s heliportov na vodnih ploščadih:

(A) pri helikopterjih z največjih številom potniških sedežev (MAPSC) več kot 19; in

(B) po 1. januarju 2010 pri vseh helikopterjih, ki izvajajo operacije do/s heliporta na vodni ploščadi v negosto naseljenem neprijaznem okolju, kot je določeno v OPS 3.480(13)(ii)(A)

pri vzletni masi upoštevajo: postopek; zgrešitev roba ploščadi; in spust, ki ustrezajo višini ploščadi – pri eni ali več nedelujočih kritičnih pogonskih enotah in preostalimi pogonskimi enotami, ki delujejo z ustrezno močjo.

(b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) se upoštevajo ustrezni parametri iz OPS 3.475(c) za odhodni heliport.

(c) Tisti del vzletanja, ki poteka pred izpolnitvijo zahteve iz OPS 3.525, se izvede v vidnem dosegu površine.

OPS 3.525 Vzletna pot leta (Glej ACJ k poddelu H.)

(a) Operator se prepriča, da so po točki DPATO ali kot druga možnost najkasneje 200 ft nad vzletno površino pri nedelujoči kritični pogonski enoti izpolnjene zahteve iz OPS 3.495(a)(1), (2) in (b).

OPS 3.530 Na zračni poti – nedelujoča kritična pogonska enota

- (a) Operator zagotovi, da je izpolnjena zahteva iz OPS 3.500.

OPS 3.535 Pristanek
(Glej IEM OPS 3.520 in 3.535.)
(Glej ACJ k poddelu H.)

- (a) Operator se prepriča, da:

(1) pristajalna masa ob predvidenem času pristanka ne presega največje mase, določene za hitrost vzpenjanja 150 ft/min na višini 300 m (1 000 ft) nad nivojem heliporta z nedelujočo kritično pogonsko enoto in preostalimi pogonskimi enotami, ki delujejo z ustrezno močjo.

(2) v primeru odpovedi kritične pogonske enote na kateri koli točki na priletni poti helikopter lahko:

- (i) izvede zaustavljeni pristanek v skladu z zahtevo iz OPS 3.525; ali
- (ii) pri operacijah, ki niso določene v OPS 3.517(a), izvede varen pristanek v sili.

(3) Pri operacijah v skladu z OPS 3.517(a) poleg zgornjih zahtev iz točke (a)(1) velja, da:

(i) pristajalna masa ne presega največje mase, določene v letalskem priročniku helikopterja za lebdenje AEO OGE v brezvetrju in vsemi pogonskimi enotami, ki delujejo z ustrezno imensko močjo;

(ii) se pri operacijah do/s heliportov na vodnih ploščadih:

(A) pri helikopterjih z največjih dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) več kot 19; in

(B) po 1. januarju 2010 pri vseh helikopterjih, ki izvajajo operacije do/s heliporta na vodni ploščadi v negosto naseljenem neprijaznem okolju, kot je določeno v OPS 3.480(13)(ii)(A)

pri pristajalni masi upoštevata postopek in spust, ki ustrežata višini ploščadi – pri eni ali več nedelujočih kritičnih pogonskih enotah in preostalimi pogonsko enoto ali enotami, ki delujejo z ustrezno močjo.

- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) se upoštevajo ustrezni parametri iz OPS 3.475(c) za namembni heliport ali drug nadomestni heliport, če se zahteva.

- (c) Tisti del pristajanja, ki poteka po izpolnitvi zahteve iz OPS 3.525, se izvede v vidnem dosegu površine.

Dodatek 1 k OPS 3.517(a)

Helikopterske operacije brez zagotovljenih zmožnosti za varen pristanek v sili

(Glej OPS 3.517(a).)

(Glej ACJ-1 k dodatku 1 k OPS 3.517(a).)

(Glej ACJ-2 k dodatku 1 k OPS 3.517(a).)

- (a) Odobritev:

(1) Po oceni tveganja se operatorju lahko dovoli izvajanje operacij brez zagotovljenih zmožnosti za varen pristanek v sili v fazah vzleta ali pristanka na podlagi odobritve, ki določa:

- (i) tip helikopterja; in
- (ii) vrsto operacij.

(2) Taka odobritev se izda, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (i) vrsta pogojev, ki jih mora izpolnjevati operator za pridobitev in ohranitev odobritve tipa helikopterja;
- (ii) izvajanje sistema za spremljanje uporabe.

PODDEL I ZMOGLJIVOSTI RAZREDA 3

OPS 3.540 Splošno

- (a) Operator zagotovi, da:
- (1) se helikopterji, ki izvajajo operacije zmogljivosti razreda 3, certificirajo v kategoriji A ali B (glej tudi ACJ OPS 3.480(a)(1) in (a)(2).
 - (2) Operacije se izvajajo samo na poti s/do tistih heliportov in na takih zračnih poteh, površinah in preusmeritvah, ki so v neneprjaznem okolju, razen za fazo vzleta in pristanka, kot je predvideno v točki (b) spodaj.
- (b) Operator lahko izvaja operacije na poti s/do tistih heliportov, ki so zunaj neprijaznega gosto naseljenega območja in nimajo zagotovljene zmožnosti za varen pristanev v sili v fazah vzleta ali pristanka (glej ACJ OPS 3.450(b)):
- (1) med vzletom; preden helikopter doseže V_y ali 200 ft na vzletno površino; ali
 - (2) med pristankom, pod 200 ft nad pristajalno površino;
- če je organ operatorju izdal ustrezno dovoljenje v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.517(a).
- (c) Operator zagotovi, da se operacije ne izvajajo:
- (1) zunaj vidnega dosega zemlje;
 - (2) ponoči;
 - (3) kadar je baza oblakov nižja od 600 ft; ali
 - (4) pri vidljivosti, slabši od 800 m.

OPS 3.545 Vzlet

Operator zagotovi, da:

- (a) vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene za lebdenje v talnem učinku (hover in ground effect) z vsemi pogonskimi enotami, delujočimi pri vzletni moči. Če so pogoji taki, da lebdenja pri talnem učinku verjetno ne bo mogoče vzpostaviti, vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene za lebdenje zunaj talnega učinka pri vseh pogonskih enotah, delujočih z vzletno močjo.
- (b) v primeru odpovedi pogonske enote helikopter lahko izvede varen pristanev v sili, razen če se uporablja v skladu z zmanjšanimi zahtevami iz predhodnega pododstavka 3.540(b).

OPS 3.550 Na zračni poti

Operator zagotovi, da:

- (a) helikopter lahko z vsemi pogonskimi enotami, delujočimi v okviru navedenih pogojev največje trajne moči, let nadaljuje vzdolž svoje načrtovane zračne poti ali do načrtovane preusmeritve, ne da bi pri tem kadar koli letel pod ustrezno najmanjšo višino letenja; in
- (b) v primeru odpovedi pogonske enote helikopter lahko izvede varen pristanev v sili.

OPS 3.555 Pristanev

Operator zagotovi, da:

- (a) pristajalna masa helikopterja ob predvidenem času pristanka ne presega največje pristajalne mase, navedene za lebdenje v talnem učinku, z vsemi pogonskimi enotami, delujočimi pri vzletni moči. Če so pogoji taki, da lebdenja v talnem učinku verjetno ne bo mogoče vzpostaviti, pristajalna masa ne presega največje pristajalne mase, navedene za lebdenje zunaj talnega učinka pri vseh pogonskih enotah, delujočih z vzletno močjo.
- (b) v primeru odpovedi pogonske enote helikopter lahko izvede varen pristanev v sili, razen če se uporablja v skladu z zmanjšanimi zahtevami iz predhodnih pododstavkov 3.540(a)(2) ali 3.540(b).

PODDEL J MASA IN RAVNOTEŽJE

OPS 3.605 Splošno
(Glej dodatek 1 k OPS 3.605.)

- (a) Operator zagotovi, da so v kateri koli fazi operacije obremenitev, masa in masno središče helikopterja v skladu z omejitvami iz odobrenega letalskega priročnika helikopterja ali iz operativnega priročnika, če je bolj omejevalen.
- (b) Operator mora določiti maso in masno središče vsakega helikopterja z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe in nato vsaka štiri leta. Treba je upoštevati in ustrezno dokumentirati skupne učinke predelav in popravil na maso in ravnotežje. Poleg tega je treba helikopterje ponovno tehtati, če ni točno znan učinek predelav na maso in ravnotežje.
- (c) Operator mora s tehtanjem ali na podlagi standardnih mas določiti maso vseh operativnih delov in članov posadke, vključeno v suho operativno maso helikopterja. Treba je določiti vpliv njihovega položaja na masno središče helikopterja.
- (d) Operator mora ugotoviti maso prometnega (koristnega) tovora, vključno z balastom, z dejanskim tehtanjem ali jo določiti v skladu s standardnimi masami potnikov in prtljage iz OPS 3.620.
- (e) Operator mora določiti maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika. (Glej IEM OPS 3.605(e).)

OPS 3.607 Izrazje

- (a) *Suha operativna masa.* Skupna masa helikopterja, pripravljenega za določeno vrsto operacije, brez uporabnega goriva in koristnega tovora.
- (b) *Največja vzletna masa.* Največja dovoljena skupna masa helikopterja pri vzletu.
- (c) *Prometni (koristni) tovor.* Skupna masa potnikov, prtljage in tovora, vključno z vsem neplačanim tovorom.
- (d) *Razvrstitev potnikov.*
 - (1) Odrasli, moški in ženske so opredeljeni kot osebe, stare 12 let in več.
 - (2) Otroci so opredeljeni kot osebe, stare dve leti ali več, vendar manj kot 12 let.
 - (3) Dojenčki so opredeljeni kot osebe, stare manj kot dve leti.

OPS 3.610 Natovarjanje, masa in ravnotežje

Operator v operativnem priročniku določi načela in postopke, ki se nanašajo na natovarjanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz OPS 3.605. Ta sistem mora zajemati vse vrste predvidenih operacij.

OPS 3.615 Masne vrednosti za posadko

- (a) Pri določitvi suhe operativne mase uporabi operator naslednje masne vrednosti:
 - (1) dejanske mase, vključno z vso prtljago posadke; ali
 - (2) standardne mase, vključno z ročno prtljago, ki znašajo 85 kg za člane letalske posadke in; ali
 - (3) druge standardne mase, sprejemljive za organ.
- (b) Operator mora popraviti vrednost suhe operativne mase, da se upošteva vsa dodatna prtljaga. Mesto nahajanja te dodatne prtljage je treba upoštevati pri določitvi masnega središča helikopterja.

OPS 3.620 Masne vrednosti za potnike in prtljago

- (a) Operator izračuna maso potnikov in prijavljene prtljage na podlagi dejansko tehtane mase posameznih oseb in dejansko tehtane mase prtljage ali na podlagi standardnih masnih vrednosti iz preglednic 1 do 3 spodaj, razen če je število razpoložljivih potniških sedežev manjše od 6. V teh primerih je treba maso potnikov določiti na podlagi ustne izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu, ki se ji prišteje vnaprej določena konstanta zaradi upoštevanja ročne prtljage in obleke. (Glej AMC OPS 3.620(a)). Postopek, ki določa, kdaj izbrati dejanske in kdaj standardne mase, in postopek, ki se uporabi pri ustnih izjavah, morata biti vključena v operativni priročnik.
- (b) Če se dejanska masa določi s tehtanjem, mora operator zagotoviti, da se vključijo tudi osebni predmeti in ročna prtljaga potnikov. Tako tehtanje je treba opraviti neposredno pred vkrcanjem v neposredni bližini.

(c) Če se masa potnikov določi na podlagi standardnih masnih vrednosti, je treba uporabiti standardne masne vrednosti iz preglednic 1, 2 in 3 spodaj, ki vključujejo maso vseh dojenčkov, mlajših od dveh let, ki potujejo z odraslo osebo na istem potniškem sedežu. Dojenčki, ki sedijo na svojem potniškem sedežu, se morajo za namene tega pododstavka šteti za otroke.

(d) Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na helikopterju 20 ali več, se uporabijo standardne mase moških in žensk iz preglednice 1. Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev 30 ali več, se lahko kot druga možnost uporabijo masne vrednosti za "vse odrasle" iz preglednice 1.

Preglednica 1

Potniški sedeži	20 ali več		30 ali več Vsi odrasli
	Moški	Ženske	
Vsi leti	82 kg	64 kg	78 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg
Ročna prtljaga (kjer je ustrezno)	6 kg		
Obleka za preživetje (kjer je ustrezno)	3 kg		

(e) Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na helikopterju od 10 do vključno 19, se uporabijo standardne mase iz preglednice 2.

Preglednica 2

Potniški sedeži	10-19	
	Moški	Ženske
Vsi leti	86 kg	68 kg
Otroci	35 kg	35 kg
Ročna prtljaga (kjer je ustrezno)	6 kg	
Obleka za preživetje (kjer je ustrezno)	3 kg	

(f) Če znaša število razpoložljivih potniških sedežev od 1 do vključno 5 ali od 6 do vključno 9, se uporabijo standardne mase iz preglednice 3.

Preglednica 3

Potniški sedeži	1-5	6-9
Moški	98 kg	90 kg
Ženske	80 kg	72 kg
Otroci	35 kg	35 kg
Ročna prtljaga (kjer je ustrezno)	6 kg	
Obleka za preživetje (kjer je ustrezno)	3 kg	

(g) Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na helikopterju 20 ali več, znaša standardna masa za vsak kos prijavljene prtljage 13 kg. Za helikopterje z 19 potniškimi sedeži ali manj se mora dejanska masa prijavljene prtljage določiti s tehtanjem.

(h) Če želi operator uporabiti standardne masne vrednosti, ki niso zajete v preglednicah 1 do 3 zgoraj, mora obvestiti organ o svojih razlogih in predhodno pridobiti njegovo dovoljenje. Za pridobitev dovoljenja mora predložiti tudi podroben načrt sistematičnega tehtanja in uporabiti postopek statistične analize iz dodatka 1 k OPS 3.620(h). Potem ko organ preveri in potrdi rezultate sistematičnega tehtanja, lahko operator začne uporabljati popravljene standardne masne vrednosti. Popravljene standardne masne vrednosti se lahko uporabljajo samo v okoliščinah, ki so enake okoliščinam, v katerih je potekalo sistematično tehtanje. Če popravljene standardne mase presegajo mase iz preglednic 1 do 3, je treba uporabljati te višje vrednosti. (Glej IEM OPS 3.620(h).

(i) Za vsak let, ki je opredeljen kot let, na katerem se prevažata veliko število potnikov, katerih mase, vključno z ročno prtljago, predvidoma presegajo standardno maso potnikov, mora operator določiti dejansko maso teh potnikov s tehtanjem ali prištevanjem ustreznega povečanja mase. (Glej IEM OPS 3.620(i) in (j).)

(j) Če se za prijavljeno prtljago uporabijo standardne masne vrednosti in če je veliko potnikov prijavilo prtljago, za katero se predvideva, da presega standardno maso prtljage, mora operator določiti dejansko maso te prtljage s tehtanjem ali prištevanjem ustreznega povečanja mase. (Glej IEM OPS 3.620(i) in (j).)

(k) Če se za določitev mase tovora uporabi nestandardni postopek, operator zagotovi, da se vodjo zrakoplova o tem obvesti in da se ta postopek navede v dokumentaciji o masi in ravnotežju.

OPS 3.625 Dokumentacija o masi in ravnotežju
(Glej dodatek 1 k OPS 3.625.)

(a) Operator pred vsakim letom pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri je naveden tovor in njegova porazdelitev. Dokumentacija o masi in ravnotežju mora vodji zrakoplova omogočiti, da lahko določi, da sta tovor in njegova porazdelitev takšna, da omejitve helikopterja za maso in ravnotežje niso presežene. Oseba, ki pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, mora biti imenovana na listini. Oseba, ki nadzira natovarjanje helikopterja, mora s podpisom potrditi, da sta tovor in njegova porazdelitev v skladu z dokumentacijo o masi in ravnotežju. Ta listina mora biti sprejemljiva za vodjo zrakoplova, kar potrdi s sopodpisom ali na enakovreden način. (Glej tudi OPS 3.1055(a)(12).)

(b) Operator mora določiti postopke za spremembo tovora v zadnjem trenutku.

(c) Po predhodni odobritvi organa lahko operator namesto postopkov iz predhodnih odstavkov (a) in (b) uporablja druge postopke.

Dodatek 1 k OPS 3.605
Masa in ravnotežje – splošno
(Glej OPS 3.605.)

(a) *Določitev suhe operativne mase helikopterja*

(1) *Tehtanje helikopterja*

(i) Novi helikopterji se običajno stehtajo v tovarni in se lahko dajo v uporabo brez ponovnega tehtanja, če so bili zapisi o masi in ravnotežju prilagojeni predelavam ali spremembam helikopterja. Helikopterjev, ki se prenesejo od enega operatorja JAA z odobrenim programom za nadzor mase k drugemu operatorju JAA z odobrenim programom, ni treba stehtati, preden jih začne uporabljati operator prejemnik, razen če ni preteklo od zadnjega tehtanja že več kot štiri leta.

(ii) Individualna masa in lega masnega središča (CG) posameznih helikopterjev se redno ponovno določata. Operator mora določiti najdaljše obdobje med dvema tehtanjema, ki mora izpolnjevati zahteve iz OPS 3.605(b). Poleg tega se masa in CG vsakega helikopterja ponovno določita s:

(A) tehtanjem; ali

(B) izračunom, če operator lahko zagotovi potrebno utemeljitev, da dokaže veljavnost izbranega izračunskega postopka,

kadar skupne spremembe suhe operativne mase presegajo $\pm 0,5\%$ največje pristajalne mase.

(2) *Postopek tehtanja*

(i) Tehtanje izvede proizvajalec ali pooblaščen organizacija za vzdrževanje.

(ii) V skladu z dobrimi praksami je treba upoštevati običajne previdnostne ukrepe, kot so:

(A) preveritev popolnosti helikopterja in opreme;

(B) ugotovitev, ali so bile hidravlične tekočine ustrezno upoštevane;

(C) zagotovitev, da je helikopter čist; in

(D) zagotovitev, da tehtanje poteka v zaprti zgradbi.

(iii) Vsa oprema, ki se uporabi pri tehtanju, mora biti ustrezno umerjena, naravnana na ničlo in uporabljena v skladu z navodili proizvajalca. Vsako tehtnico mora umeriti proizvajalec, državni oddelek za uteži in mere ali ustrezno pooblaščen organizacija v dveh letih ali v času, ki ga določi proizvajalec opreme za tehtanje, kar je manj. Oprema mora omogočiti natančno določitev mase helikopterja. (Glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.605, pododstavek (a)(2)(iii)).

(b) *Posebne standardne mase za prometni (koristni) tovor.* Operator lahko predloži organu v odobritev poleg standardnih mas za potnike in prijavljeno prtljago tudi standardne mase za druge natovorjene predmete.

(c) *Natovarjanje helikopterja*

- (1) Operator mora zagotoviti, da natovarjanje njegovih helikopterjev poteka pod nadzorom za to usposobljenega osebja.
- (2) Operator mora zagotoviti, da poteka natovarjanje tovora v skladu s podatki, uporabljenimi pri izračunu mase in ravnotežja helikopterja.
- (3) Operator mora upoštevati dodatne konstrukcijske omejitve, kot so omejitve glede trdnosti tal, največja obremenitev na tekoči meter, največja masa na prostor za tovor in/ali omejitve največjega števila sedežev.
- (4) Operator mora upoštevati spremembe obremenitve med letom (npr. CAT operacije z vitlom).
- (d) *Omejitve glede masnega središča*
- (1) *Operativno območje CG.* Če se ne uporabi sedežni red in pri izračunu ravnotežja točno ne upoštevajo učinki števila potnikov na vrsto sedežev, tovora v posameznih prostorih za tovor in goriva v posameznih rezervoarjih, je treba za certificirano območje masnega središča uporabiti operativne skrajne meje. Pri ugotavljanju skrajnih meja CG je treba upoštevati možna odstopanja od predvidene razporeditve tovora. Če se uporabi neobvezni sedežni red, mora operator uvesti postopke, da zagotovi korektivno ukrepanje letalske posadke ali kabinskega osebja, če se zasedejo sedeži v izredno dolgi vzdolžni vrsti. Zgornje meje CG in s tem povezani operativni postopki, vključno s predpostavkami glede razporeditve potnikov po sedežih, morajo biti sprejemljivi za organ. (Glej IEM k dodatku 1 k JAR-OPS 3.605, pododstavek (d).)
- (2) *Masno središče med letom.* Poleg upoštevanja predhodnega pododstavka (d)(1), mora operator tudi dokazati, da postopki v celoti upoštevajo velike spremembe premikanja CG med letom, ki ga povzročata gibanje potnikov/posadke in poraba/prenos goriva.

Dodatek 1 k OPS 3.620(h)

Postopki za določitev popravljenih standardnih masnih vrednosti za potnike in prtljago

(Glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.620(h).)

(a) *Potniki*

(1) *Postopek tehtanja vzorcev.* Povprečno maso potnikov in njihove ročne prtljage je treba določiti s tehtanjem naključno izbranih vzorcev. Izbor naključno izbranih vzorcev mora biti po naravi in obsegu reprezentativen glede na število potnikov, ob upoštevanju vrste operacije, pogostnosti letov na različnih zračnih poteh, prihodnih/odhodnih letov, trenutne sezone in števila sedežev na helikopterju.

(2) *Velikost vzorca.* Načrt sistematičnega tehtanja mora zajemati tehtanje vsaj večjega od naslednjih števil:

(i) števila potnikov, izračunanega iz pilotnega vzorca po običajnih statističnih postopkih na podlagi relativne stopnje zaupanja (točnosti), ki je za vse odrasle v okviru enega odstotka in za ločene povprečne mase moških in žensk v okviru dveh odstotkov (statistični postopek, dopolnjen z izdelanim primerom za določitev najmanjše velikosti zahtevanega vzorca in povprečne mase je vključen v IEM OPS 3.620(h)); in

(ii) za helikopterje:

(A) z največjim številom potniških sedežev 40 ali več, skupaj 2 000 potnikov; ali

(B) z največjim številom potniških sedežev manj kot 40, skupnega števila 50 x (število potniških sedežev).

(3) *Mase potnikov.* Mase potnikov morajo vključevati maso osebnih predmetov, ki jih imajo potniki pri sebi ob vstopu na helikopter. Pri jemanju naključno izbranih vzorcev za mase potnikov se dojenčki stehtajo skupaj z odraslo osebo, ki jih spremlja (glej tudi OPS 3.607(d) in OPS 3.620(c), (d) in (e)).

(4) *Kraj tehtanja.* Kraj za tehtanje potnikov se izbere čim bližje helikopterju, na mestu, kjer je malo verjetno, da bi se masa potnikov lahko spremenila, ker bi se potniki pred vkrcanjem na helikopter lahko znebili osebnih predmetov ali jih pridobili.

(5) *Tehtnica.* Tehtnica, ki se uporabi za tehtanje potnikov, mora imeti zmogljivost najmanj 150 kg. Maso mora prikazati v razdelkih najmanj po 500 g. Njena točnost mora biti v okviru petih odstotkov ali 200 g, kar je bolj natančno.

(6) *Zapisovanje masnih vrednosti.* Za vsak let je treba zabeležiti maso potnikov, ustrezne skupine potnikov (npr. moški/ženske/otroci) in številko leta.

(b) *Prijavljena prtljaga.* Statistični postopek za določitev popravljenih standardnih masnih vrednosti za prtljago, ki temelji na povprečnih masah prtljage najmanjšega zahtevanega vzorca, je v bistvu enak kot za potnike in kot je naveden v

pododstavku (a)(1). (Glej tudi IEM OPS 3.620(h)). Za prtljago je relativna raven zaupanja (točnosti) v okviru enega odstotka. Treba je tehtati najmanj 2 000 kosov prijavljene prtljage.

(c) *Določitev popravljenih standardnih masnih vrednosti za potnike in prijavljeno prtljago*

(1) Da se prepreči, da bi dajanje prednosti uporabi popravljenih standardnih masnih vrednosti za potnike in prijavljeno prtljago pred uporabo dejanskih mas, določenih s tehtanjem, negativno vplivalo na varnost operacij, je treba opraviti statistično analizo (glej IEM OPS 3.260(h)). Rezultat takšne analize so poleg povprečnih masnih vrednosti za potnike in prtljago tudi drugi podatki.

(2) Na helikopterjih z 20 potniškimi sedeži ali več se te povprečne vrednosti uporabljajo kot popravljene standardne masne vrednosti za moške in ženske.

(3) Na manjših helikopterjih je treba povprečni masi za potnike prišteti naslednje povečanje, da se dobi popravljene standardne masne vrednosti:

Število potniških sedežev	Zahtevano povečanje mase
1-do vklj. 5	16 kg
6 do vklj. 9	8 kg
10 do vklj. 19	4 kg

Alternativno se lahko popravljene standardne (povprečne) masne vrednosti za vse odrasle uporabijo za helikopterje s 30 ali več potniškimi sedeži. Popravljene standardne (povprečne) masne vrednosti za prijavljeno prtljago se uporabljajo za helikopterje z 20 ali več potniški sedeži.

(4) Operatorji lahko predložijo podroben načrt sistematičnega tehtanja rganu v odobritev, nato pa se določi odstopanje od popravljene standardne masne vrednosti, če se ta vrednost odstopanja določi po postopku iz tega dodatka. Takšna odstopanja je treba preveriti na najmanj vsakih pet let. (Glej AMC k dodatku 1 k JAR-OPS 3.620(h), pododstavek (c)(4).)

(5) Popravljene standardne masne vrednosti za vse odrasle morajo za vse leto temeljiti na razmerju moški/ženske 80/20. Če želi operator dobiti dovoljenje za uporabo drugega razmerja na določenih zračnih progah ali letih, mora organu predložiti podatke, ki dokazujejo, da je prejšnje razmerje zastarelo, in vključujejo najmanj 84 % dejanskega razmerja moški/ženske iz vzorca najmanj 100 reprezentativnih letov.

(6) Ugotovljene povprečne masne vrednosti se zaokrožijo na najbližje celo število v kg. Masne vrednosti prijavljene prtljage se zaokrožijo na najbližjih 0,5 kg, kot je ustrezno.

Dodatek 1 k OPS 3.625

Dokumentacija o masi in ravnotežju

(Glej OPS 3.625.)

(Glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.625.)

(a) *Dokumentacija o masi in ravnotežju*

(1) *Vsebina*

(i) Dokumentacija o masi in ravnotežju mora vsebovati naslednje podatke:

- (A) registracijo in tip helikopterja;
- (B) identifikacijsko številko in datum leta;
- (C) podatke o vodji zrakoplova;
- (D) podatke o osebi, ki je dokumentacijo pripravila;
- (E) suho operativno maso in ustrezni CG helikopterja;
- (F) maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje;
- (G) maso drugega potrošnega materiala, razen goriva;
- (H) sestavne dele tovara, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom;
- (I) vzletno in pristajalno maso;
- (J) porazdelitev obremenitve;

(K) lege CG helikopterja, ki se uporabljajo; in

(L) mejne vrednosti mase in CG.

(ii) Operator lahko nekatere od teh podatkov izpusti iz dokumentacije o masi in ravnotežju, kar mora odobriti organ.

(2) *Sprememba v zadnjem trenutku.* Če pride po izpolnitvi dokumentacije o masi in ravnotežju do spremembe v zadnjem trenutku, je na to treba opozoriti vodjo zrakoplova, spremembo v zadnjem trenutku pa vnesti v dokumentacijo o masi in ravnotežju. Največja dovoljena sprememba števila potnikov ali tovora, ki je še sprejemljiva kot sprememba v zadnjem trenutku, mora biti navedena v operativnem priročniku. Če se to število preseže, je treba pripraviti novo dokumentacijo o masi in ravnotežju.

(b) *Računalniško podprti sistemi.* Če se dokumentacija o masi in ravnotežju pripravlja po računalniško podprtih sistemih za maso in ravnotežje, mora operator preveriti celovitost izhodnih podatkov. Vzpostaviti mora sistem, da preveri, ali se spremembe njegovih vhodnih podatkov pravilno vključijo v sistem in ali sistem pravilno in neprekinjeno deluje, tako da vsaj vsakih šest mesecev preveri izhodne podatke.

(c) *Sistemi za maso in ravnotežje na helikopterju.* Če želi operator na helikopterju uporabljati računalniško podprt sistem za maso in ravnotežje kot prvi vir odpremljanja, mu mora to odobriti organ.

(d) *Podatkovna zveza.* Če se dokumentacija o masi in ravnotežju na helikopterje pošilja prek podatkovne zveze, mora biti na letališču na voljo en izvod dokončne dokumentacije o masi in ravnotežju, kot jo je potrdil vodja zrakoplova.

PODDEL K INSTRUMENTI IN OPREMA

OPS 3.630 Splošni uvod (Glej IEM OPS 3.630.)

(a) Operator zagotovi, da se let ne začne, če instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v skladu s tem pododstavkom, niso:

(1) bili odobreni, razen kot je navedeno v pododstavku (c), in vgrajeni v skladu z zahtevami, ki se zanje uporabljajo, vključno z najnižjim standardom zmogljivosti ter operativnimi zahtevami in zahtevami za plovnost; in

(2) če ne delujejo za vrsto operacije, ki se izvaja, razen kot predvideva MEL (glej OPS 3.030).

(b) Minimalni standardi zmogljivosti instrumentov in opreme so predpisani v veljavnih uredbah o skupnih tehničnih standardih (JTSO), kot so naštetih v JAR-TSO, razen če operativni predpisi ali predpisi o plovnosti ne zahtevajo drugih standardov zmogljivosti. Instrumenti in oprema, ki na dan začetka izvajanja JAR-OPS izpolnjujejo druge tehnične zahteve za obliko in zmogljivost in ne specifikacij JTSO, se lahko še naprej uporabljajo ali vgrajujejo, razen če niso v tem poddelu predpisane dodatne zahteve. Za že odobrene instrumente in opremo ni treba, da izpolnjujejo revidirani JTSO ali revidirano specifikacijo, ki ni JTSO, razen če ni predpisana retroaktivna zahteva.

(c) Naslednjih predmetov ni treba odobriti kot opremo:

(1) električne svetilke iz OPS 3.640(a)(4);

(2) točnega časomera iz OPS 3.650(b) in 3.652(b);

(3) držala za karte iz OPS 3.652(n);

(4) kompleta za prvo pomoč iz OPS 3.745;

(5) megafonov iz OPS 3.810;

(6) opreme za preživetje in pirotehnične opreme za signaliziranje iz OPS 3.835(a) in (c); in

(7) sidr in opreme za privez, sidranje ali manevriranje vodnih in amfibijskih helikopterjev na vodni površini iz OPS 3.840.

(d) Če naj bi opremo uporabljal en član posadke na svojem mestu med letom, mora biti postavljena tako, da jo lahko uporabi s svojega mesta. Če se zahteva, da en kos opreme uporablja več članov letalske posadke, mora biti postavljena tako, da je pripravljena za uporabo na katerem koli mestu, na katerem se zahteva njena uporaba.

(e) Tisti instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, morajo biti razporejeni tako, da članu letalske posadke omogočajo, da vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju ponavadi

zavzame pri pogledu naprej v smeri poti leta. Če se v helikopterju, ki ga upravlja letalska posadka z več kot enim članom, zahteva en instrument, mora biti ta postavljen tako, da je viden z vseh mest letalske posadke, ki se uporabljajo.

OPS 3.635 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.640 Operativne luči helikopterja

Operator ne uporablja helikopterja, če ni opremljen:

(a) za lete podnevi po pravilih VFR:

(1) s sistemom luči proti trčenju;

(b) za lete po pravilih IFR ali ponoči, poleg opreme iz predhodnega odstavka (a), še:

(1) z razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno operacijo helikopterja; in

(2) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike; in

(3) električno svetilko za vsakega zahtevanega člana posadke, ki je članom posadke zlahka dosegljiva, ko sedijo na svojem določenem mestu.

(4) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi; in

(5) dvema pristajalnima žarometoma, od katerih se vsaj eden lahko med letom prilagaja, da osvetljuje tla pred in pod helikopterjem in tla na vsaki strani helikopterja; in

(6) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če gre za amfibijski helikopter.

OPS 3.645 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.647 Oprema za operacije, ki zahtevajo radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem
(Glej IEM OPS 3.647.)

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, operator ne izvaja operacij, če helikopter ni opremljen s sluškami in mikrofonom na držalu ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilih vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem delovnem mestu.

OPS 3.650 Operacije po pravilih VFR podnevi – Instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezana oprema
(Glej AMC OPS 3.650/3.652.)
(Glej ACJ OPS 3.650/3.652.)

Operator ne uporablja helikopterja podnevi v skladu z vizualnimi pravili letenja (VFR), če ni opremljen z instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezano opremo, in, kjer je ustrezno, pod pogoji iz naslednjih pododstavkov:

(a) z magnetnim kompasom (indikatorjem smeri);

(b) točnim časomerom, ki kaže čas v urah, minutah in sekundah;

(c) občutljivim barometričnim višinomerom, umerjenim v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali v hektopaskalih/milibarih, nastavljivim na vsak barometrični tlak, na katerega se bo med letom verjetno naravnal;

(d) kazalnikom hitrosti, umerjenim v vozlih;

(e) kazalnikom vertikalne hitrosti;

(f) kazalnikom zdrsa;

(g) napravo, ki v pilotski kabini kaže temperaturo zunanjega zraka in je umerjena v stopinjah Celzija (glej AMC OPS 3.650(g) in 3.652(k).)

(h) Če se zahtevata dva pilota, morajo biti na mestu drugega pilota naslednji ločeni instrumenti:

- (1) občutljiv barometrični višinomer, umerjen v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali v hektopaskalih/milibarjih, nastavljen na vsak barometrični tlak, na katerega se bo med letom verjetno naravnal;
- (2) indikator hitrosti, umerjen v vozlih;
- (3) indikator vertikalne hitrosti; in
- (4) indikator zdrsa.

(i) Poleg z opremo za letenje in navigacijo, ki se zahteva v skladu s predhodnimi pododstavki (a) do (h), morajo biti helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in vsi helikopterji, kadar se uporabljajo nad vodo zunaj vidnega dosega kopnega ali kadar je vidljivost manjša od 1 500 m, opremljeni z naslednjimi instrumenti:

- (1) umetnim horizontom; in
- (2) žiroskopskim indikatorjem smeri.

(j) Če se zahtevajo podvojeni instrumenti, zahteva obsega ločene prikazovalnike za vsakega pilota in ločene selektorje ali drugo s tem povezano opremo, če je ustrezno.

(k) Vsi helikopterji morajo biti opremljeni s sredstvi, ki pokažejo, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo; in

(l) Vsak sistem za prikaz hitrosti mora biti opremljen z ogrevano Pitotovo cevjo ali enakovrednim sredstvom za preprečevanje napak pri delovanju zaradi kondenzacije ali zaledenitve za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9.

OPS 3.652 Operacije po pravilih IFR ali leti ponoči – Instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezana oprema
(Glej AMC OPS 3.650/3.652.)
(Glej ACJ OPS 3.650/3.652.)

Operator ne uporablja helikopterja v skladu s pravili instrumentalnega letenja (IFR) ali ponoči v skladu z vizualnimi pravili letenja (VFR), če ni opremljen z instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezano opremo, in, kjer je ustrezno, pod pogoji iz naslednjih pododstavkov:

- (a) z magnetnim kompasom (indikatorjem smeri);
- (b) točnim časomerom, ki kaže čas v urah, minutah in sekundah;
- (c) dvema občutljivima barometričnima višinomeroma, umerjenima v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali v hektopaskalih/milibarjih, nastavljen na vsak barometrični tlak, na katerega se bosta med letom verjetno naravnala. Za operacije po pravilih VFR ponoči z enim pilotom se en barometriški višinomer lahko nadomesti z radiovišinomerom.
- (d) sistemom za prikaz hitrosti z ogrevano Pitotovo cevjo ali enakovrednim sredstvom za preprečevanje napak pri delovanju zaradi kondenzacije ali zaledenitve, vključno s prikazom opozorila pri odpovedi Pitotovega grelca. Zahteva za prikaz opozorila pri odpovedi Pitotovega grelca se ne uporablja za helikopterje z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 9 ali manj ali največjo potrjeno vzletno maso 3 175 kg ali manj in individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 1. avgustom 1999 (glej AMC OPS 3.652(d) in (m)(2));
- (e) indikatorjem vertikalne hitrosti;
- (f) indikatorjem zdrsa;
- (g) umetnim horizontom;
- (h) enim pomožnim umetnim horizontom, ki se lahko uporabi na katerem koli pilotovem mestu, in ki:
 - (1) zagotavlja zanesljivo delovanje najmanj 30 minut ali toliko časa, kot se ga zahteva za let do ustreznega nadomestnega kraja za pristanek pri izvajanju operacij nad neprijaznim terenom ali morjem, kar je več, pri popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije, ob upoštevanju drugih obremenitev za preskrbo z električno energijo v sili in operativnih postopkov;
 - (2) deluje neodvisno od vseh drugih sistemov za prikaz položaja;
 - (3) po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije deluje samodejno; in

(4) je v vseh fazah operacije ustrezno osvetljen,

(i) pri izpolnjevanju predhodnega pododstavka (h) mora biti letalski posadki popolnoma jasno, kdaj se pomožni umetni horizont iz navedenega odstavka uporablja z zasilno energijo. Če ima pomožni umetni horizont svojo preskrbo z električno energijo, mora biti ta med uporabo prikazana;

(j) žiroskopskim indikatorjem smeri za operacije po pravilih VFR ponoči in magnetnim kompasom za operacije IFR.;

(k) napravo, ki v pilotski kabini kaže temperaturo zunanjega zraka in je umerjena v stopinjah Celzija (glej AMC OPS 3.650(g) in 3.652(k)); in

(l) nadomestnim virom statičnega tlaka za višinomer ter kazalnikoma hitrosti in vertikalne hitrosti; in

(m) če se zahtevata dva pilota, morajo biti na mestu drugega pilota naslednji ločeni instrumenti:

(1) občutljiv barometrični višinomer, umerjen v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali, umerjeno v hektopaskalih/milibarjih, nastavljen na vsak barometrični tlak, na katerega se bo med letom verjetno naravnal, in ki je lahko eden od dveh višinomerov, zahtevanih v predhodnem pododstavku (c);

(2) sistem za prikaz hitrosti z ogrevano Pitotovo cevjo ali enakovrednim sredstvom za preprečevanje napak pri delovanju zaradi kondenzacije ali zaledenitve, vključno s prikazom opozorila pri odpovedi Pitotovega grelca. Zahteva za prikaz opozorila pri odpovedi Pitotovega grelca se ne uporablja za helikopterje z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) 9 ali manj ali največjo potrjeno vzletno maso 3 175 kg ali manj in individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 1. avgustom 1999 (glej AMC OPS 3.652(d) in (m)(2));

(3) indikator vertikalne hitrosti;

(4) indikator zdrsa;

(5) umetni horizont, in

(6) žiroskopski indikator smeri za operacije po pravilih VFR ponoči in magnetnim kompasom za operacije IFR.;

(n) za operacije IFR držalo za letalske karte na mestu, na katerem se lahko berejo karte in ki se za nočne lete lahko osvetli;

(o) če se zahtevajo podvojeni instrumenti, zahteva obsega ločene prikazovalnike za vsakega pilota in ločene selektorje ali drugo s tem povezano opremo, če je ustrezno; in

(p) vsi helikopterji morajo biti opremljeni z napravami, ki pokažejo, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

OPS 3.655 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR
(Glej AMC OPS 3.655.)

Operator ne izvaja operacij z enim pilotom po pravilih IFR, če helikopter ni opremljen z avtopilotom, ki zadrži vsaj položaj in kurz letenja, kar pa ne velja za helikopterje z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) 6 ali manj, ki so bili prvič certificirani v državi članici JAA za operacije IMC z enim pilotom do vključno 1. januarja 1979 in se uporabljajo v državi članici JAA 1. avgusta 1999. Takšni helikopterji se lahko uporabljajo do 31. decembra 2004, če je organ operatorju izdal ustrezno odobritev.

OPS 3.660 Radiovišineri

(a) Operator ne uporablja helikopterja za let nad vodo;

(1) za izvajanje operacij zunaj vidnega dosega kopnega; ali

(2) pri vidljivosti, manjši od 1 500 m; ali

(3) ponoči; ali

(4) v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti,

če ni opremljen z radiovišinerom z glasovnim opozarjanjem ali drugo napravo, sprejemljivo za organ, ki deluje pod vnaprej nastavljeno višino, in vizualnim opozarjanjem, ki lahko deluje na višini, ki jo lahko izbere pilot.

OPS 3.665 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.670 Letalski vremenski radar

Operator ne uporablja helikopterja z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9 po pravilih IFR ali ponoči, ki ni opremljen z letalskim vremenskim radarjem, če trenutna vremenska poročila kažejo, da se vzdolž zračne poti lahko pričakujejo nevihte ali drugi potencialno nevarni meteorološki pogoji, za katere velja, da jih letalski vremenski radar lahko zazna.

OPS 3.675 Oprema za letenje v pogojih zaledenitve

(a) Operator ne uporablja helikopterja v predvidenih ali dejanskih pogojih zaledenitve, če ta ni certificiran in opremljen za uporabo v pogojih zaledenitve.

(b) Operator ne uporablja helikopterja v predvidenih ali dejanskih pogojih zaledenitve ponoči, če ta ni opremljen s sredstvi za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve. Vsaka uporabljena osvetlitev mora biti takšna, da ne povzroča bleščanja ali odsevanja, ki bi člane posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

OPS 3.680 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.685 Interfonski sistem za letalsko posadko

Operator ne uporablja helikopterja, za katerega se zahteva letalska posadka z več kot enim članom, če ta ni opremljen z interfonskim sistemom za letalsko posadko, ki vključuje slušalke in mikrofone, ki ne smejo biti ročni, uporabljajo pa jih vsi člani letalske posadke.

OPS 3.690 Interfonski sistem za člane posadke

(a) Operator ne uporablja helikopterja, na katerem je član posadke, ki ni član letalske posadke, če helikopter ni opremljen z interfonskim sistemom za člane posadke.

(b) Interfonski sistem za člane posadke iz tega odstavka:

(1) se mora uporabljati neodvisno od sistema za obveščanje potnikov, kar pa ne velja za daljinske upravljalnike, slušalke, mikrofone, izbirna stikala in signalne naprave;

(2) zagotavlja mora sredstvo za dvosmerno komunikacijo med pilotsko kabino in vsakim mestom za člane posadke;

(3) mora biti zlahka dosegljiv za uporabo na mestih za zahtevane člane letalske posadke v pilotski kabini;

in za člane kabinskega osebja še dodatno:

(4) mora biti zlahka dosegljiv za uporabo na mestih za zahtevane člane kabinskega osebja, ki so blizu vsakega posameznega izhoda ali para izhodov v sili na nivoju tal;

(5) mora imeti sistem opozarjanja, ki vključuje zvočne ali vizualne signale, namenjen uporabi članov letalske posadke za opozarjanje kabinskega osebja in uporabi članov kabinskega osebja za opozarjanje letalske posadke; in

(6) imeti mora sredstvo, na podlagi katerega prejemnik klica lahko ugotovi, ali gre za običajen klic ali za klic v sili (glej AMC OPS 3.690(b)(6)).

OPS 3.695 Sistem za obveščanje potnikov

(a) Razen kot je določeno v (c) spodaj, operator ne uporablja helikopterja z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9, če nima vgrajenega sistema za obveščanje potnikov.

(b) Sistem za obveščanje potnikov iz tega odstavka se mora:

(1) uporabljati neodvisno od interfonskih sistemov, kar pa ne velja za daljinske upravljalnike, slušalke, mikrofone, izbirna stikala in signalne naprave;

(2) mora biti zlahka dosegljiv za takojšnjo uporabo z vsakega mesta za zahtevane člane letalske posadke;

- (3) mora biti zlahka dosegljiv za uporabo z vsaj enega mesta za člane kabinske posadke v potniški kabini, vsi mikrofoni sistema za obveščanje potnikov, namenjeni kabinskemu osebju, pa morajo biti v bližini sedežev kabinskega osebja, ki so poleg zahtevanih izhodov v sili v nivoju tal v prostoru za potnike;
 - (4) v 10 sekundah mora biti pripravljen za uporabo članom kabinskega osebja na vseh tistih mestih v prostoru, s katerih je njegova uporaba dosegljiva;
 - (5) mora biti slišen in razumljiv na vseh potniških sedežih, v toaletnih prostorih ter na sedežih in delovnih mestih kabinskega osebja;
 - (6) pri popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije mora zagotavljati zanesljivo delovanje najmanj deset minut.
- (c) Za helikopterje z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9 in pod 19, se sistem za obveščanje potnikov ne zahteva, če
- (1) helikopter nima pregrade med pilotom in potniki; in
 - (2) če operator lahko dokaže, da se med letom pilotov glas sliši in razume na vseh potniških sedežih.

OPS 3.700 Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini-1
(Glej ACJ-OPS 3.700.)

- (a) Operator ne uporablja helikopterja, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po vključno 1. avgustu 1999, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg, če ni opremljen z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, ki ob upoštevanju časovne skale beleži:
- (1) govorno sporazumevanje, ki ga oddaja ali prejema posadka po radiu;
 - (2) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov, ki jih posadka uporablja;
 - (3) govorno sporazumevanje med člani posadke, ki uporabljajo interfonski sistem za člane posadke;
 - (4) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih sredstev, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik; in
 - (5) glasovno sporazumevanje članov posadke, ki uporabljajo sistem za obveščanje potnikov, kadar je ustrezno.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora biti zmožen shraniti podatke, zabeležene vsaj v zadnji uri njegove uporabe, kar pa ne velja za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso 7 000 kg ali manj, pri katerih se ta čas skrajša na 30 minut.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora samodejno začeti beleženje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in beleženje nadaljevati do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo. Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora poleg tega, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začeti beleženje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljevati do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora imeti napravo, ki pomaga pri iskanju tega zapisovalnika v vodi.
- (e) V skladu s tem razdelkom se zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko uporablja skupaj s zapisovalnikom podatkov o letu. (Glej ACJ OPS 3.700(e).)

OPS 3.705 Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini-2
(Glej ACJ OPS 3.705.)

- (a) Operator ne uporablja helikopterja:
- z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg, vendar največ 7 000 kg, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano med 1. januarjem 1987 in vključno 31. julijem 1999,
 - ali z MCTOM nad 7 000 kg, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano do vključno 31. julija 1999;

če ni opremljen z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, ki ob upoštevanju časovne skale beleži:

- (1) govorno sporazumevanje, ki ga oddaja ali prejema posadka po radiu;

- (2) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, kjer je ustrezno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonom, ki jih posadka uporablja;
 - (3) govorno sporazumevanje članov posadke, ki uporabljajo interfonski sistem za člane posadke;
 - (4) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih sredstev, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik;
 - (5) glasovno sporazumevanje članov posadke, ki uporabljajo sistem za obveščanje potnikov, če je ustrezno; in.
 - (6) za helikopter, ki ni opremljen z zapisovalnikom podatkov o letu, parametre, potrebne za določitev hitrosti glavnega rotorja.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora biti zmožen shraniti podatke, zabeležene vsaj v zadnjih 30 minutah njegove uporabe.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora začeti beleženje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in beleženje nadaljevati do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora imeti napravo, ki pomaga pri iskanju tega zapisovalnika v vodi.
- (e) V skladu s tem razdelkom se zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko uporablja skupaj s zapisovalnikom podatkov o letu. (Glej ACJ OPS 3.700(e).)
- (f) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg, vendar največ 7 000 kg, ki so se uporabljali za HNMP do vključno 31. julija 1999, se lahko do 31. decembra 2010 še naprej uporabljajo za HNMP brez zapisovalnika zvoka v pilotski kabini, če je sprejemljivo za organ.

OPS 3.710 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.715 Zapisovalniki podatkov o letu)FDR-1

(Glej dodatek 1k OPS 3.715/3.720.)

(Glej ACJ-OPS 3.715/3.720.)

- (a) Operator ne uporablja helikopterja, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po vključno 1. avgustu 1999, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3175 kg, če ni opremljen z zapisovalnikom podatkov o letu, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov, in če ni na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik podatkov o letu mora biti zmožen shraniti podatke, zabeležene vsaj v zadnjih 8 urah njegove uporabe.
- (c) Zapisovalnik podatkov o letu mora ob upoštevanju časovnega okvira beležiti:
- (1) za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg, vendar ne več kot 7 000 kg, parametre iz preglednice A v dodatku 1;
 - (2) za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso nad 7 000 kg, parameter iz preglednice B v dodatku 1, razen, da ni treba beležiti parametra 19, če je sprejemljivo za organ in če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev:
 - (i) senzor ni zlahka na voljo,
 - (ii) zahteva se sprememba opreme za pridobivanje podatkov;
 - (3) z vse helikopterje mora zapisovalnik podatkov o letu beležiti vse namenske parametre, ki se nanašajo na nove ali edinstvene konstrukcijske ali operativne značilnosti helikopterja; in
 - (4) za helikopterje, opremljene s sistemi elektronskega prikazovanja, parametre iz preglednice C v dodatku 1.
- (d) Iz virov na helikopterju je treba pridobiti podatke, ki omogočajo točno korelacijo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (e) Zapisovalnik podatkov o letu mora samodejno začeti beleženje podatkov, preden se helikopter lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno prenehati, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (f) Zapisovalnik podatkov o letu mora imeti napravo, ki pomaga pri iskanju tega zapisovalnika v vodi.
- (g) V skladu s tem razdelkom se zapisovalnik podatkov o letu lahko uporablja skupaj z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (glej ACJ OPS 3.700(e)).

OPS 3.720 Zapisovalniki podatkov o letu FDR-2
(Glej dodatek 1 k OPS 3.715/3/720.)
(Glej ACJ-OPS 3.715/3.720.)

(a) Operator ne uporablja helikopterja, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po vključno 1. januarju 1989 do vključno 31. julija 1999, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9, če ni opremljen z zapisovalnikom podatkov o letu, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.

Za helikopterje, ki niso bili opremljeni z zapisovalnikom podatkov o letu do vključno 31. julija 1999, se uskladije s to zahtevo lahko odloži do 1. januarja 2005.

- (b) Zapisovalnik podatkov o letu mora biti zmožen shraniti podatke, zabeležene vsaj v zadnjih 5 urah njegove uporabe.
- (c) Zapisovalnik podatkov o letu mora ob upoštevanju časovnega okvira beležiti:
- (1) za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 7 000 kg ali manj in z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9, parameter iz preglednice A v dodatku 1;
 - (2) za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg, parameter iz preglednice B v dodatku 1, razen, da ni treba beležiti parametra 19, če je sprejemljivo za organ in če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev:
 - (i) senzor ni zlahka na voljo,
 - (ii) zahteva se sprememba opreme za pridobivanje podatkov;
 - (3) za vse helikopterje mora zapisovalnik podatkov o letu beležiti vse namenske parametre, ki se nanašajo na nove ali edinstvene konstrukcijske ali operativne značilnosti helikopterja; in
 - (4) za helikopterje, opremljene s sistemi elektronskega prikazovanja, parametre iz preglednice C v dodatku 1.
- (d) Posameznih parametrov, ki se lahko dobijo z izračunom iz drugih zabeleženih parametrov, ni treba beležiti, če je to sprejemljivo za organ.
- (e) Iz virov na zrakoplovu je treba pridobiti podatke, ki omogočajo točno korelacijo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (f) Zapisovalnik podatkov o letu mora samodejno začeti beleženje podatkov, preden se helikopter lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno prenehati, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (g) Zapisovalnik podatkov o poletu mora imeti napravo, ki pomaga pri iskanju tega zapisovalnika v vodi.
- (h) V skladu s tem razdelkom se zapisovalnik podatkov o letu lahko uporablja skupaj z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini. (Glej ACJ OPS 3.700(e).)

OPS 3.725 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.730 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in ramenski pasovi ter otroške zadrževalne naprave

- (a) Operator ne uporablja helikopterja, če ni opremljen s:
- (1) sedeži ali ležišči za vse osebe, stare dve leti ali več;
 - (2) za helikopterje, za katere je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano v državi članici JAA ali drugje do vključno 31. julija 1999, z varnostnim pasom z diagonalnim ramenskim pasom ali brez njega, ali ramenskimi varnostnimi pasovi za uporabo na vsakem potniškem sedežu za vse potnike, stare dve leti ali več;
 - (3) za helikopterje, za katere je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano v državi članici JAA ali drugje po vključno 1. avgustu 1999, z varnostnim pasom z diagonalnim ramenskim pasom ali ramenskimi varnostnimi pasovi za uporabo na vsakem potniškem sedežu za vse potnike, stare dve leti ali več;
 - (4) zadrževalno napravo za vsakega potnika, mlajšega od dveh let;
 - (5) ramenskimi varnostnimi pasovi za vse sedeže letalske posadke z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži telo tistega, ki je z njo pripet; in

(6) ramenskimi varnostnimi pasovi za vse sedeže članov kabinskega osebja.

Opomba: Ta zahteva ne preprečuje, da bi člani kabinskega osebja, ki presegajo zahtevano število kabinskega osebja, uporabljali potniške sedeže.

(7) sedeži za člane kabinskega osebja, po možnosti poleg izhodov v sili na nivoju tal. Če število zahtevanih članov kabinskega osebja presega število izhodov v sili na nivoju tal, se namestijo dodatni zahtevani sedeži za kabinsko osebje, tako da član oziroma člani kabinskega osebja lahko kar najboljše pomagajo potnikom pri evakuaciji v sili. Takšni sedeži so lahko obrnjeni naprej ali nazaj in zasukani do 15° glede na vzdolžno os helikopterja.

(b) Vsi ramenski varnostni pasovi in varnostni pasovi morajo imeti enotočkovno odpenjanje. Varnostni pas z diagonalnim ramenskim pasom se lahko dovoli namesto ramenskih varnostnih pasov, če za slednje ni praktičnih razlogov.

OPS 3.731 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Operator ne uporablja helikopterja, na katerem vsi potniški sedeži niso vidni s sedeža vodje zrakoplova ali sedeža pilota, na katerega se lahko prenese vodenje leta, če ni opremljen z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

OPS 3.735 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.740 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.745 Kompleti za prvo pomoč (Glej AMC OPS 3.745.)

(a) Operator ne uporablja helikopterja, če ni opremljen s kompleti za prvo pomoč, ki so zlahka dostopni za uporabo.

(b) Operator zagotovi, da se kompleti za prvo pomoč:

(1) redno pregledujejo, da se v možnem obsegu potrdi, da se vsebina hrani v stanju, potrebnem za njeno predvideno uporabo; in

(2) redno dopolnjujejo v skladu z navodili z njihovih oznak ali kot zahtevajo okoliščine.

OPS 3.750 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.755 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.760 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.765 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.770 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.775 Dodatni kisik – Helikopterji, kjer kabina ni pod tlakom (Glej dodatek 1 k OPS 3.775.)

(a) *Splošno*

(1) Operator ne uporablja helikopterja, kjer kabina ni pod tlakom, na tlačnih višinah nad 10 000 ft, če na njem ni dodatne kisikove opreme, ki lahko shrani in razdeli zahtevane zaloge kisika.

(2) Količina dodatnega kisika za zahtevano oskrbo na določeni operaciji se določi na podlagi višin letenja in trajanja leta v skladu z operativnimi postopki iz operativnega priročnika za posamezne operacije in predvidenimi zračnimi potmi ter postopki v sili iz operativnega priročnika.

(3) Na helikopterju, predvidenem za uporabo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, je treba zagotoviti opremo, s katero se lahko shrani in razdeli zahtevane zaloge kisika.

(b) *Zahteve za oskrbo s kisikom*

(1) *Člani letalske posadke.* Vsak član letalske posadke, ki opravlja svoje delo v pilotski kabini, se oskrbi z dodatnim kisikom v skladu z dodatkom 1. Če se vse osebe, ki sedijo na sedežih v pilotski kabini, oskrbujejo iz vira oskrbe s kisikom za letalsko posadko, se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za člane letalske posadke na delovnem mestu v pilotski kabini.

(2) *Člani kabinskega osebja, dodatni člani posadke in potniki.* Člani kabinskega osebja in potniki se oskrbijo z dodatnim kisikom v skladu z dodatkom 1. Člani kabinskega osebja, ki so na helikopterju poleg najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja, in dodatni člani posadke se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za potnike.

OPS 3.780 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.785 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.790 **Ročni gasilni aparati**
(Glej AMC OPS 3.790.)

Operator ne uporablja helikopterja, če na njem ni ročnih gasilnih aparatov za uporabo v prostorih za posadko, potnike in, kjer je ustrezno, tovor in v kuhinjah v skladu z naslednjim:

(a) vrsta in kakovost sredstva za gašenje mora ustrezati vrsti požarov, ki se lahko pripetijo v prostoru, kjer se predvideva uporaba določenega gasilnega aparata, v prostorih za osebje pa mora čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov;

(b) najmanj en ročni gasilni aparat, ki kot sredstvo za gašenje vsebuje halon 1211 (bromoklorodifluoro-metan; CBrClF₂) ali enakovredno sredstvo, mora biti na priročnem mestu v pilotski kabini, namenjen za uporabo letalske posadke;

(c) najmanj en ročni gasilni aparat mora biti v vsaki kuhinji, ki ni na glavnem krovu za potnike, ali iz nje zlahka dosegljiv;

(d) najmanj en zlahka dosegljiv ročni gasilni aparat mora biti na voljo za uporabo v vsakem prostoru za tovor, ki je med letom dostopen članom posadke za gašenje požara; in

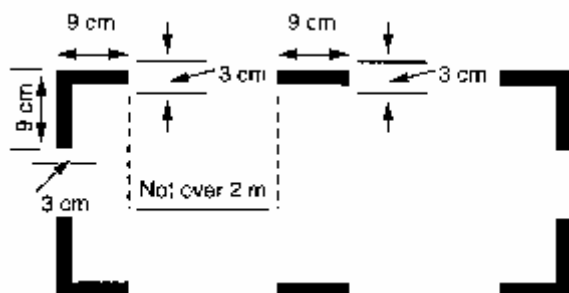
(e) najmanj naslednje število ročnih gasilnih aparatov mora biti na priročnem in dostopnem mestu v prostoru za potnike.

Število sedežev v prostoru za potnike	Najmanjše število ročnih gasilnih aparatov
7 do 30	1
31 do 60	2
61 do 200	3

OPS 3.795 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.800 **Označitev točk prodora**

Če ima helikopter označene predele trupa, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, operator zagotovi, da se ti predeli označijo v skladu s spodaj navedenimi zahtevami. Oznake morajo biti rdeče ali rumene, po potrebi obrobljene z belo, da se ločijo od ozadja. Če so kotne oznake več kot 2 metra narazen, se vnesejo vmesne črte z dimenzijami 9 cm x 3 cm, tako da sosednje oznake niso več kot 2 metra narazen.



OPS 3.805 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.810 **Megafoni**
(Glej AMC OPS 3.810.)

Operator ne uporablja helikopterja z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 19, če ni opremljen s prenosnimi baterijskimi megafoni, ki so med evakuacijo v sili članom posadke zlahka dosegljivi za uporabo.

OPS 3.815 **Razsvetljava v sili**

(a) Operator ne uporablja helikopterja z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 19, če ni opremljen s:

- (1) sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja ; in
- (2) osvetljenimi oznakami izhodov v sili in znaki za določitev mesta nahajanja.

OPS 3.820 **Samodejni oddajnik signala na kraju nesreče**
(Glej IEM OPS 3.820.)

- (a) Operator ne uporablja helikopterja, če ni opremljen s samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT).
- (b) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razredov 1 ali 2 za let nad vodo v neprijaznem okolju, kot je opredeljeno v OPS 3.480(a)(12)(ii)(A), v oddaljenosti od kopnega več kot 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti za let v podporo ali v zvezi z morskim izkoriščanjem mineralnih virov (vključno s plinom), če ni opremljen z oddajnikom signala na kraju nesreče, ki se samodejno aktivira (ELT(AD)).
- (c) Operator zagotovi, da vsi oddajniki ELT lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, so kodirani v skladu s Prilogo 10 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu in so vpisani v register nacionalne agencije, odgovorne za začetek iskanja in reševanja, ali druge pooblaščenice agencije.

OPS 3.825 **Rešilni jopiči**
(Glej IEM OPS 3.825.)

- (a) Operator ne uporablja helikopterja za operacije nad vodo ali let nad vodo:
 - (1) pri izvajanju operacij zmogljivosti razreda 3 prek avtorotacijske razdalje od kopnega; ali
 - (2) pri izvajanju operacij zmogljivosti razredov 1 ali 2 v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti; ali
 - (3) pri izvajanju operacij zmogljivosti razredov 2 ali 3 pri vzletu ali pristanku na heliportu, če poteka vzletna ali priletna pot nad vodo, če ni opremljen z rešilnimi jopiči z lučmi za lociranje preživelih za vse osebe na njem; jopiči morajo biti shranjeni na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, s pripetim varnostnim pasom ali jermenjem zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča; helikopterji morajo biti opremljeni tudi z napihljivimi napravami, opremljenimi z lučjo za lociranje preživelih za vse dojenčke na helikopterju.

OPS 3.827 **Obleka za preživetje posadke**
(Glej ACJ OPS 3.827.)

(a) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razredov 2 ali 3 na letu nad vodo v oddaljenosti od kopnega več kot 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti na letu v podporo ali v zvezi z morskim izkoriščanjem mineralnih virov (vključno s plinom), če vremenska poročila ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom pod 10°C, ali če predvideni čas reševanja presega predvideni čas preživetja, če nimajo vsi člani posadke na sebi obleke za preživetje.

(b) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razreda 3 na letu nad vodo prek avtorotacijske razdalje ali razdalje za varen pristanež v sili, če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodji zrakoplova, kažejo da bo med letom temperatura morja pod 10°C, če nimajo vsi člani posadke na sebi obleke za preživetje.

OPS 3.830 Rešilni čolni in naprave ELT, ki opozarjajo na preživele, za podaljšane lete nad vodo
(Glej AMC OPS 3.830.)

(a) Operator ne uporablja helikopterja za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, če izvaja operacije zmogljivosti razredov 1 ali 2, ali tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, če izvaja operacije zmogljivosti razreda 3, če na njem ni:

(1) za helikopter, na katerem je manj kot 12 oseb, najmanj en rešilni čoln z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju;

(2) za helikopter, na katerem je več kot 11 oseb, najmanj dva rešilna čolna, ki skupaj lahko sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju. V primeru izgube rešilnega čolna z največjo nominalno zmogljivostjo mora preobremenjena zmogljivost preostalega oziroma preostalih rešilnih čolnov zadoščati za sprejem vseh oseb na helikopterju (glej AMC OPS 3.830(a)(2));

(3) za vsak rešilni čoln na helikopterju se zahteva najmanj en oddajnik signala na kraju nesreče za preživele (ELT(S)) (vendar se skupaj ne zahtevata več kot dva ELT), ki lahko oddajata na frekvencah za nevarnost, predpisanih v dodatku 1 k OPS 3.380. (Glej tudi AMC OPS 3.830(a)(3).);

(4) osvetlitve izhodov v sili; in

(5) reševalne opreme, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

OPS 3.835 Oprema za preživetje
(Glej IEM OPS 3.835.)

Operator ne uporablja helikopterja na območjih, kjer bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, če ni opremljen z naslednjo opremo:

(a) s signalno opremo za oddajanje pirotehničnih signalov v sili iz Priloge 2 ICAO;

(b) vsaj enim oddajnikom signala na mestu nesreče za preživele (ELT(S)), ki lahko oddaja na frekvencah za nevarnost, predpisanih v dodatku 1 k OPS 3.380 (glej tudi AMC OPS 3.830(a)(3)); in

(c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju (glej AMC OPS 3.835(c)).

OPS 3.837 Dodatne zahteve za helikopterja, ki izvajajo operacije na poti do ali s heliporta na vodni ploščadi v neprijaznem morskem okolju (kot je opredeljeno v OPS 3.480(a)(13)(ii)(A))

(a) Operator ne uporablja helikopterja na letu do ali s heliporta na vodni ploščadi na neprijaznem morskem območju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, na letu v podporo ali v zvezi z morskim izkoriščanjem mineralnih virov (vključno s plinom), če niso izpolnjeni naslednji pogoji:

(1) če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodji zrakoplova, kažejo, da bo med letom temperatura morja pod 10 °C, ali če predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja, ali če se načrtuje izvajanje leta ponoči, morajo imeti vse osebe na helikopterju na sebi obleko za preživetje (glej ACJ OPS 3.827);

(2) vsi rešilni čolni, ki so na helikopterju v skladu z OPS 3.830, so nameščeni tako, da so uporabni v pogojih morja, v katerih so bile ocenjene lastnosti helikopterja pri pristanku v sili na vodi ter njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem, zaradi izpolnitve zahtev za certificiranje (glej IEM OPS 3.837(a)(2));

(3) helikopter je opremljen s sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja;

(4) vsi izhodi v sili, vključno z izhodi v sili za posadko, in njihove naprave za odpiranje so vidno označeni za vodenje oseb na helikopterju, ki uporabljajo izhode pri dnevni svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne in kabina potopi;

(5) vsa vrata, ki jih ni mogoče odvreči, ki so označena kot izhodi v sili pri pristanku v sili na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh pogojih morja, vse do najzahtevnejših, ki jih je treba oceniti za pristanek v sili na vodi in plovnost;

(6) vsa vrata, okna in druge odprtine v prostoru za potnike, ki jih odobri organ, kot je ustrezno za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v nevarnosti;

(7) rešilni jopiči se nosijo ves čas, razen če nima potnik ali član posadke na sebi integrirano obleko za preživetje, ki izpolnjuje skupne pogoje za obleko za preživetje in rešilni jopič ter je sprejemljiva za organ.

OPS 3.840 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema

(a) Operator na vodi ne uporablja helikopterja, certificiranega za operacije na vodi, če ni opremljen s:

(1) sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje in manevriranje zrakoplova na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem; in

(2) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz Mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

OPS 3.843 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi

(a) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razreda 1 ali 2 na letu nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, če helikopter ni skonstruiran za pristanek na vodi ali certificiran v skladu z določbami o pristanku v sili na vodi.

(b) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razreda 1 ali 2 na letu nad vodo v neneprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, če helikopter ni skonstruiran za pristanek na vodi ali certificiran v skladu z določbami o pristanku v sili na vodi ali opremljen z reševalno opremo za lebdenje v vodi.

(c) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razreda 2 za vzlet ali pristanek nad vodo, če helikopter ni skonstruiran za pristanek na vodi ali certificiran v skladu z določbami o pristanku v sili na vodi ali opremljen z reševalno opremo za lebdenje v vodi. (Glej IEM OPS 3.843(c)). To ne velja, če se zaradi čim večjega zmanjšanja izpostavljenosti pristanek ali vzlet na območju izvajanja HNMP v gosto naseljenem območju izvajata nad vodo – razen če organ ne zahteva drugače.

(d) Operator ne uporablja helikopterja zmogljivosti razreda 3 na letu nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega varno razdaljo za pristanek v sili, če helikopter ni skonstruiran za pristanek na vodi ali certificiran v skladu z določbami o pristanku v sili na vodi ali opremljen z reševalno opremo za lebdenje v vodi.

Dodatek 1 k OPS 3.715/3.720

Zapisovalniki podatkov o letu – 1 in 2 – seznam parametrov, ki jih je treba beležiti

Preglednica A – helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 7 000 kg ali manj

Št.	Parameter
1	Čas
2	Tlačna višina
3	Indicirana hitrost
4	Smer leta (heading)
5	Normalni pospešek
6	Položaj glede na prečno os (pitch attitude)
7	Položaj glede na vzdolžno os (roll attitude)
8	Ročna nastavitve radijske frekvence
9	Moč za vsak motor (hitrost proste turbine in navor motorja) / položaj ročic za plin v pilotski kabini (če je ustrezno)
10a	Hitrost glavnega rotorja
10b	Zavora rotorja (če je vgrajena)
11	Glavna krmila helikopterja - pilotov input in položaj outputa krmil (control output position) (če je ustrezno)
11a	Skupni korak (Collective pitch)
11b	Vzdolžni ciklični korak (Longitudinal cyclic pitch)
11c	Prečni ciklični korak (Lateral cyclic pitch)

11d	Pedal repnega rotorja (Tail rotor pedal)
11e	Vodljiv stabilator (Controllable stabilator)
11f	Hidravlični izbor (Hydraulic selection)
12	Opozorila
13	Zunanja temperatura ozračja
14	Avtopilot – Status uporabe
15	Vključitev sistema za izboljšanje stabilnosti

Preglednica B – helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg

Št.	Parameter
1	Čas
2	Tlačna višina
3	Indicirana hitrost
4	Smer leta (heading)
5	Normalni pospešek
6	Položaj glede na prečno os (pitch attitude)
7	Položaj glede na vzdolžno os (roll attitude)
8	Ročna nastavitve radijske frekvence
9	Moč za vsak motor (hitrost proste turbine in navor motorja) / položaj ročic za plin v pilotski kabini (če je ustrezno)
10a	Hitrost glavnega rotorja
10b	Zavora rotorja (če je vgrajena)
11	Osnovna krmila helikopterja - pilotov input in položaj outputa krmarjenja (control output position) (če je ustrezno)
	Skupni korak (Collective pitch)
11a	Vzdolžni ciklični korak (Longitudinal cyclic pitch)
11b	Prečni ciklični korak (Lateral cyclic pitch)
11c	Pedal repnega rotorja (Tail rotor pedal)
11d	Vodljiv stabilator (Controllable stabilator)
11e	Hidravlični izbor (Hydraulic selection)
11f	
12	Hidravlični nizki tlak (Hydraulics low pressure)
13	Zunanja temperatura ozračja
14	AFCS način in status delovanja
15	Vključitev sistema za izboljšanje stabilnosti
16	Tlak olja v glavnem reduktorju
17	Temperatura olja v glavnem reduktorju
18	Hitrost ali pospešek zasuka (okoli lastne navpične osi)
19	Prikazana teža obešenega tovora (če je nameščen) (Indicated sling load force)
20	Vzdolžni pospešek
21	Bočni pospešek
22	Radijska višina
23	Vertikalno odstopanje od snopa (ILS drsna pot ali MLS višina)
24	Horizontalno odstopanje od snopa (ILS vodenje po smeri ali MLS azimut)
25	Prelet označevalnika
26	Opozorila
27	Pridržano (priporočena je izbira frekvence navigacijskega sprejemnika)
28	Pridržano (priporočena je DME razdalja)
29	Pridržano (priporočeni so navigacijski podatki)
30	Podvozje ali položaj selektorja podvozja

Preglednica C – helikopterji, opremljeni s sistemi elektronskih zaslonov

C	Parameter
6	Izbrana barometriška nastavitve (za posamezno pilotsko mesto)
7	Izbrana višina
8	Izbrana hitrost
9	Izbrano machovo število
10	Izbrana vertikalna hitrost
11	Izbrana smer leta (heading)
12	Izbrana pot leta
13	Izbrana višina odločitve
14	EFIS oblika prikazovanja
15	Multi-funkcijska (motor/ opozarjanje) oblika prikazovanja

Dodatek 1 k OPS 3.775

Dotatni kisik za helikopterje, kjer kabina ni pod tlakom

Preglednica 1

(a)	(b)
OSKRBA ZA:	TRAJANJE LETA IN TLAČNA VIŠINA KABINE
1. Vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 10 000 ft.
2. Vse zahtevane člane kabinskega osebja	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 13 000 ft, in za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 13 000 ft.
3. 100 % potnikov (glej opombo)	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft.
4. 10 % potnikov (glej opombo)	Ves čas trajanja leta po 30 minutah na tlačnih višinah, ki presegajo 10 000 ft, ne presegajo pa 13 000 ft.

Opomba: V tej preglednici pomeni izraz "potniki" potnike, ki so dejansko na helikopterju, vključno z dojenčki, mlajšimi od dveh let.

Dodatek 1 k OPS 3.830

Samodejni oddajnik signala na kraju nesreče (ELT(S))

(Glej OPS 3.380 in OPS 3.385.)

(a) Vsi oddajniki ELT(S) so sposobni hkrati oddajati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, so kodirani v skladu s Prilogo 10 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu in so vpisani v register nacionalne agencije, odgovorne za začetek iskanja in reševanja, ali druge pooblaščenice agencije.

PODDEL L KOMUNIKACIJSKA IN NAVIGACIJSKA OPREMA

OPS 3.845

Splošni uvod

(Glej IEM OPS 3.845.)

- (a) Operator zagotovi, da se let ne začne, če komunikacijska in navigacijska oprema iz tega pododstavka nista bili:
- (1) odobreni in vgrajeni v skladu z zahtevami, ki se zanju uporabljajo, vključno z najnižjim standardom zmogljivosti in operativnimi zahtevami ter zahtevami za plovnost;
 - (2) vgrajeni tako, da odpoved katere koli posamezne enote, ki se zahteva za komunikacijo ali navigacijo ali oboje, ne povzroči odpovedi druge enote, zahtevane za komunikacijo ali navigacijo;
 - (3) v operativnem stanju za vrsto operacije, ki se izvaja, razen v primerih, navedenih v seznamu MEL (glej OPS 3.030);
 - (4) nista tako postavljeni, kadar sta namenjeni uporabi enega člana letalske posadke med letom, da jo ta lahko uporabi na svojem delovnem mestu. Če se zahteva, da en kos opreme uporablja več članov letalske posadke, mora biti postavljena tako, da se jo lahko uporablja z vseh mest, ki zahtevajo njeno uporabo.
- (b) Minimalni standardi zmogljivosti komunikacijske in navigacijske opreme so predpisani v veljavnih Uredbah o skupnih tehničnih standardih (JTSSO), kot so naštetih v JAR-TSO, razen če operativni predpisi ali predpisi o plovnosti ne zahtevajo drugih standardov zmogljivosti. Komunikacijska in navigacijska oprema, ki je bila na dan začetka izvajanja JAR-OPS v skladu z drugimi specifikacijami za obliko in zmogljivost in ne s specifikacijami JTSSO, se lahko še naprej uporablja ali vgrajuje, razen če niso v tem poddelu predpisane dodatne zahteve. Za komunikacijsko in navigacijsko opremo, ki je že bila odobrena, se ne zahteva, da je v skladu z revidiranim JTSSO ali revidirano specifikacijo, ki ni JTSSO, razen če ni zanj predpisana retroaktivna zahteva.

OPS 3.850

Radijska oprema

- (a) Operator ne uporablja helikopterja, če ni opremljen z radijsko opremo, ki se zahteva za vrsto izvajane operacije.
- (b) Če se v skladu s tem poddelom zahtevata dva samostojna radijska sistema (ločena in kompletna), mora vsak sistem imeti svojo neodvisno antensko postavitvev, razen pri uporabi trdno podprtih brezžičnih anten ali drugih enakovredno zanesljivih antenskih postavitvev, ko se zahteva samo ena antena.
- (c) Radiokomunikacijska oprema, ki se zahteva za upoštevanje predhodnega odstavka (a), mora zagotavljati tudi komunikacije na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

OPS 3.855

Plošča za izbiro zvoka

Operator ne uporablja helikopterja po pravilih IFR, če ni opremljen s ploščo za izbiro zvoka, dostopno vsem zahtevanim članom letalske posadke.

OPS 3.860 Radijska oprema za operacije po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

Operator ne uporablja helikopterja po pravilih VFR na zračnih poteh, na katerih lahko navigacija poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, če ni opremljen z radijsko opremo (komunikacijsko opremo in radarskim odzivnikom SSR), ki je v običajnih operativnih pogojih potrebna za izvajanje naslednjega:

- (a) komuniciranje z ustreznimi zemeljskimi postajami;
- (b) komuniciranje z ustreznimi objekti kontrole zračnega prometa s katere koli točke nadzorovanega zračnega prostora, v katerem se predvidevajo leti;
- (c) prejem meteoroloških informacij;
- (d) če zahteve zračnega prostora to predpisujejo, odgovor na vprašanja sekundarnega nadzorovalnega radarja (SSR) z radarskim odzivnikom za poročanje o tlaku – višini, ki deluje v skladu z zvezkom IV Priloge 10 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.

OPS 3.865 Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih se navigacija ne more izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov.
(Glej AMC OPS 3.865.)

(a) Operator ne uporablja helikopterja po pravilih IFR ali VFR na zračnih poteh, na katerih se navigacija ne more izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, če helikopter ni opremljen z radijsko opremo (komunikacijsko opremo in radarskim odzivnikom SSR) ter navigacijsko opremo v skladu z zahtevami služb zračnega prometa z območja oziroma območij operacij.

(b) *Radijska oprema.* Operator zagotovi, da radijska oprema obsega najmanj:

- (1) dva neodvisna radijska komunikacijska sistema, ki sta v običajnih operativnih pogojih potrebna za komuniciranje z ustrežno zemeljsko postajo s katere koli točke na zračni poti, vključno s preusmeritvami; in
- (2) če zahteve zračnega prostora to predpisujejo, radarski odzivnik za poročanje o vrednosti tlaka – višine, ki deluje v skladu z zvezkom IV Priloge 10 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.

(c) *Navigacijska oprema.* Operator zagotovi, da navigacijska oprema:

- (1) obsega vsaj:
 - (i) dva neodvisna navigacijska sredstva, ki ustrezata predvideni zračni poti/območju leta;
 - (ii) sredstvo pri priletu, ki ustreza namembnim in nadomestnim heliportom;
 - (iii) območni navigacijski sistem, če se za zračno pot/območje leta zahteva območna navigacija;
 - (iv) dva sprejemna sistema VOR na kateri koli zračni poti ali njenem delu, če navigacija temelji samo na signalih VOR;
 - (v) dva sistema ADF na kateri koli zračni poti ali njenem delu, če navigacija temelji samo na signalih NDB; ali da je navigacijska oprema
- (2) v skladu z zahtevano navigacijsko zmogljivostjo (RNP), ki ustreza operaciji v zadevnem zračnem prostoru. (Glej tudi IEM OPS 3.243.)

(d) Operator lahko uporablja helikopter, ki ni opremljen z navigacijsko opremo iz predhodnih pododstavkov (c)(1)(iv) in/ali (c)(1)(v), če je opremljen z nadomestno opremo, ki jo za predvideno zračno pot/območje leta odobri organ. Zanesljivost in točnost nadomestne opreme morata omogočati varno navigacijo na izbrani zračni poti.

(e) Operator zagotovi, da so komunikacijska oprema VHF, lokalizator ILS in sprejemniki VOR, vgrajeni v helikopterju za uporabo po pravilih IFR in da je bilo zanje potrjeno, da izpolnjujejo zmogljivostne standarde za neobčutljivost v FM (glej ACJ OPS 3.865(e)).

(f) Če je največ ena naprava, ki je del opreme iz predhodnega odstavka (a), neuporabna, tik preden helikopter začne let, ta vseeno lahko vzleti:

- (1) če pred začetkom leta ni smiselno popravljati ali menjavati tega dela opreme;
- (2) če je helikopter opravil največ en let po ugotovitvi, da je naprava neuporabna;
- (3) če se vodja zrakoplova na podlagi najnovejših razpoložljivih informacij o predvideni zračni poti/območju in heliportu (vključno z vsemi načrtovanimi preusmeritvam) in vremenskih pogojev, na katere se bo verjetno nalletelo, prepriča, da se let lahko izvede varno in v skladu z vsemi ustreznimi zahtevami glede ustrezne omejitve kontrole zračnega prometa.

OPS 3.870 Namerno puščen prazen prostor

PODDEL M VZDRŽEVANJE HELIKOPTERJA

OPS 3.875 Splošno

- (a) Operator ne uporablja helikopterja, če ga ne vzdržuje in da v ponovno uporabo organizacija, ki je bila ustrezno odobrena/potrjena v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003, del 145, kar pa ne velja za preglede pred letom, za katere ni treba, da jih opravi organizacija iz dela 145.
- (b) Zahteve za stalno plovnost helikopterja, ki morajo biti v skladu z zahtevami za certificiranje operatorjev iz OPS 3.180, so zahteve iz Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003, del M (v nadaljevanju skrajšano na del M).

PODDEL N LETALSKA POSADKA

Opomba 1: Ta del se sklicuje na JAR-FCL. V teh primerih je treba opozoriti, da se do začetka izvajanja JAR-FCL uporabljajo enakovredni notranjepravni letalski predpisi.

Opomba 2: Kjer koli se v tem poddelu zahteva uporaba simulatorja letenja ali naprave za poučevanje letenja (STD), se ta uporaba odobri v skladu z zahtevami iz JAR-STD.

OPS 3.940 Sestava letalske posadke

- (a) Operator zagotovi, da:
 - (1) sta sestava letalske posadke in število članov letalske posadke na mestih, določenih za posadko, v skladu z minimumom iz letalskega priročnika helikopterja, in da nista manjša od njega;
 - (2) da letalska posadka vključuje dodatne člane, če to zahteva vrsta operacije, in da se ne zmanjša pod število iz operativnega priročnika;
 - (3) da imajo vsi člani letalske posadke veljavno licenco, sprejemljivo za organ, in da so ustrezno usposobljeni in sposobni izvajati naloge, ki se jim dodelijo;
 - (4) da se določijo postopki, sprejemljivi za organ, da se prepreči, da bi bilo v letalski posadki preveč neizkušenih članov letalske posadke (glej AMC OPS 3.940 (a)(4));
 - (5) da se enega pilota iz letalske posadke imenuje za vodjo zrakoplova, ki lahko zaupa vodenje leta drugemu ustrezno usposobljenemu pilotu; in
 - (6) da se upoštevajo zahteve iz poddela N, če najame storitve članov letalskih posadk, ki so samozaposlene osebe in/ali delajo v samostojnem poklicu ali s krajšim delovnim časom;
 - (7) člani posadke, ki za operatorja opravljajo naloge vodje zrakoplova, pred začetkom nenadzorovanega linijskega letenja zaključijo osnovno usposabljanje za preučevanje medsebojnih odnosov pilotov in izboljševanje njihovega dela (CRM) operatorja.
- (b) *Piloti.* Operator zagotovi, da:
 - (1) imajo vodje zrakoplova in kopiloti na letih IFR veljaven instrumentalni rating, razen da imetnik licence pilota lahko leti ponoči v pogojih VMC, če je ustrezno usposobljen za različne okoliščine, pogoje leta in zračnega prostora, v katerem se izvaja let. Te zahteve za usposobljenost morajo biti vnesene v operativni priročnik in biti sprejemljive za organ (glej IEM k OPS 3.940(b)(1));

(2) za operacije IFR s helikopterji z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 9:

- (i) letalsko posadko sestavljata najmanj dva usposobljena pilota;
- (ii) ima vodja zrakoplova veljavno licenco prometnega pilota (helikopter) (ATPL (H));

(3) za operacije s helikopterji z največjim dovoljenim številom potniških sedežev (MAPSC) nad 19:

- (i) letalsko posadko sestavljata najmanj dva usposobljena pilota;
- (ii) ima vodja zrakoplova veljavno licenco prometnega pilota (helikopter) (ATPL (H)).

(c) Helikopterji, ki niso zajeti v predhodnih pododstavkih (b)(2) in (b)(3), se lahko uporabljajo z enim pilotom, če so izpolnjeni pogoji iz dodatka 1 k OPS 3.940(c).

OPS 3.943 Začetno usposabljanje za preučevanje medsebojnih odnosov pilotov in izboljševanje njihovega dela (CRM), ki ga zagotovi operator
(Glej ACJ št. 1 k OPS 3.943.)
(Glej ACJ št. 2 k OPS 3.943.)

(a) Če član letalske posadke ni že prej opravil začetnega usposabljanja za preučevanje medsebojnih odnosov pilotov in izboljševanje njihovega dela (CRM), ki ga zagotovi operator (bodisi za na novo zaposleno ali obstoječe osebje), operator zagotovi, da član letalske posadke opravi začetni tečaj za CRM. Na novo zaposleni opravijo začetno usposabljanje za CRM, ki ga zagotovi operator, v prvem letu po prihodu k operatorju.

(b) Začetno usposabljanje za CRM mora izvajati usposobljeno osebje (glej ACJ-1 OPS 3.943).

(c) Začetno usposabljanje za CRM se izvaja v skladu s podrobnim učnim načrtom iz operativnega priročnika, ki vsebuje najmanj naslednje gradivo:

- (1) človeške napake in zanesljivost, veriga napak ter preprečevanje in odkrivanje napak;
- (2) varnostna kultura podjetja, Standardni operativni postopki (SOPs), organizacijski dejavniki;
- (3) stres, obvladovanje stresa, utrujenost in pomanjkanje spanja;
- (4) pridobivanje informacij in njihova obdelava, zavedanje položaja, obvladovanje delovne obremenitve;
- (5) odločanje;
- (6) komunikacija in usklajevanje v pilotski kabini in zunaj nje;
- (7) vodenje in timsko obnašanje, sinergija;
- (8) avtomatizacija in filozofija uporabe avtomatizacije (če ustreza glede na tip);
- (9) posebne razlike, ki se nanašajo na tip;
- (10) študije primerov;
- (11) dodatna področja, ki upravičujejo posebno pozornost, kot je opredeljeno v programu za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja (glej OPS 3.037).

OPS 3.945 Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje
(Glej AMC OPS 3.945.)
(Glej IEM OPS 3.945.)
(Glej ACJ-št.1 k OPS 3.943.)
(Glej ACJ-št. 2 k OPS 3.943.)

(a) Operator zagotovi:

- (1) da član letalske posadke opravi tečaj za rating za tip helikopterja, ki izpolnjuje veljavne zahteve iz JAR-FCL, če preide z enega tipa helikopterja na drug tip, za katerega se zahteva nov rating za tip;
- (2) preden začne član letalske posadke izvajati nenadzorovane linijske lete, mora opraviti preusmeritveni tečaj operatorja:

(i) če preide na helikopter, za katerega se zahteva nov rating za tip;

(ii) če zamenja operatorja;

(3) preusmeritveno usposabljanje izvaja usposobljeno osebje v skladu s podrobnim učnim načrtom iz operativnega priročnika;

(4) obseg usposabljanja, ki se zahteva za preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, se določi ob ustreznem upoštevanju predhodnega usposabljanja člana letalske posadke iz njegove evidence o usposabljanju v skladu z OPS 3.985;

(5) minimalni standardi za usposobljenost in izkušnje, ki jih morajo imeti člani letalske posadke pred vključitvijo v preusmeritveno usposabljanje, se določijo v operativnem priročniku;

(6) vsi člani letalske posadke opravijo preverjanje v skladu z OPS 3.965(b) ter usposabljanje in preverjanje v skladu z OPS 3.965(d), preden začnejo izvajati linijske lete pod nadzorom;

(7) po opravljenih linijskih letih pod nadzorom se opravi preverjanje v skladu z OPS 3.965(c);

(8) potem ko je član letalske posadke začel obiskovati preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, ne sme prevzeti dela na drugem tipu, dokler ne opravi tečaja, razen če organ ne odobri drugače (glej IEM OPS 3.945(a)(8)); in

(9) da se elementi CRM vključijo v preusmeritveni tečaj. (Glej ACJ-1 OPS 3.943 in ACJ-2 OPS 3.943 in ACJ OPS 3.945(a)(9) in IEM OPS 3.945(a)(9).)

(b) Pri prehodu na nov tip helikopterja se lahko preverjanje iz 3.965(b) združi s preskusom usposobljenosti za rating za tip v skladu z zahtevami iz JAR-FCL .

(c) Preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, in tečaj za rating za tip, ki se zahteva v skladu z JAR-FCL, se lahko združita.

OPS 3.950 Tečaj za spoznavanje razlik in uvajalno usposabljanje

(a) Operator zagotovi, da član letalske posadke opravi:

(1) tečaj za spoznavanje razlik, za katerega se zahteva dodatno znanje in usposabljanje na ustrezni napravi za usposabljanje:

(i) pri prehodu na drugo različico helikopterja, kot ga trenutno upravlja, ali

(ii) pri uvajanju pomembnih sprememb opreme in/ali postopkov na tipih ali različicah, ki jih trenutno upravlja.

(2) uvajalno usposabljanje, ki zahteva dodatno znanje:

(i) pri prehodu na drug helikopter istega tipa ali

(ii) pri uvajanju pomembne spremembe opreme in/ali postopkov na tipih ali različicah, ki jih trenutno upravlja.

(b) Operator v operativnem priročniku navede, kdaj se zahteva takšen tečaj za spoznavanje razlik ali uvajalno usposabljanje.

OPS 3.955 Napredovanje v vodjo zrakoplova (Glej dodatek 1 k OPS 3.955.)

(a) Za napredovanje v vodjo zrakoplova pilot opravi ustrezen tečaj za vodjo.

(b) Operator v operativnem priročniku navede vse izkušnje, potrebne za napredovanje v vodjo zrakoplova, ki jih mora imeti zainteresirana oseba znotraj podjetja in oseba, ki pride v podjetje kot novozaposlena in takoj zasede mesto vodje zrakoplova.

OPS 3.960 Vodje zrakoplova – najmanjše zahteve glede usposobljenosti

(a) Najmanjše zahteve glede usposobljenosti za vodjo zrakoplova so:

(1) licenca prometnega pilota (helikopter) (ATPL (H)) ali

(2) licenca poklicnega pilota (helikopter) (CTPL (H)); in še:

(i) za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) mora vodja zrakoplova imeti skupaj najmanj 700 ur letenja s helikopterji, od tega 300 ur kot vodja zrakoplova (v skladu z JAR-FCL) in 100 ur letenja po pravilih instrumentalnega letenja (IFR). Teh 300 ur kot vodja zrakoplova se lahko nadomesti z urami, ko je letel kot kopilot po načelu dve uri kot kopilot je enako kot ena ura kot vodja zrakoplova, če so bile te ure pridobljene v okviru vzpostavljenega sistema za koncept posadk z dvema pilotoma iz operativnega priročnika;

(ii) pri izvajanju operacij ponoči v vizualnih meteoroloških pogojih (VMC) mora vodja zrakoplova, ki nima veljavnega instrumentalnega ratinga, imeti skupaj 300 ur letenja na helikopterjih, od tega 100 ur kot vodja zrakoplova in 10 ur nočnega letenja kot leteči pilot.

OPS 3.965 Redno dopolnilno usposabljanje in preverjanje

(Glej dodatek 1 k OPS 3.965.)

(Glej ACJ št. 1 k JAR-OPS 3.943.)

(Glej ACJ št. 2 k JAR-OPS 3.943.)

(Glej AMC OPS 3.965.)

(Glej IEM OPS 3.965.)

(a) *Splošno.* Operator zagotovi:

(1) da se vsi člani letalske posadke vključijo v redno dopolnilno usposabljanje in preverjanje ter da celotno takšno usposabljanje in preverjanje ustreza tipu ali različici helikopterja, na katerem dela član letalske posadke;

(2) da se v operativnem priročniku določita programa za usposabljanje in preverjanje, ki ju odobri organ;

(3) da redno dopolnilno usposabljanje izvaja naslednje osebe:

(i) *usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje* – ustrezno usposobljeno osebe;

(ii) *usposabljanje na helikopterju/simulatorju letenja* – inštruktor za rating za tip helikopterja (TRI) ali inštruktor letenja (FI), ki je pooblaščen za ustrezn tip helikopterja, ali inštruktor za letenje na simulatorju (SFI), če program vključuje simulirano letenje, če inštruktorja TRI ali SFI izpolnjujeta operatorjeve zahteve glede izkušenj in znanja, da lahko poučujeta gradivo iz odstavkov (a)(1)(i)(A) in (B) iz dodatka 1 k OPS 3.965;

(iii) *usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme* – ustrezno usposobljeno osebe;

(iv) *proučevanje medsebojnih odnosov pilotov in izboljševanje njihovega dela (CRM)* – ustrezno usposobljeno osebe;

(4) da redno dopolnilno preverjanje izvaja naslednje osebe:

(i) *preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator (OPC)* – izvaja ga izpraševalec za rating za tip (TRE) ali izpraševalec za letenje (FE), ki ima ustrezn rating za tip, ki ju imenuje operator in sta sprejemljiva za organ; ali izpraševalec za letenje na simulatorju (SFE), če se preverjanje izvaja na simulatorju letenja, ki se odobri v ta namen; in

(ii) *linijska preverjanja* – izvajajo jih ustrezno usposobljeni vodje zrakoplovov, ki so usposobljeni za ocenjevanje veščin CRM (glej ACJ-2 OPS 3.943 odstavek 4), ki jih imenuje operator in so sprejemljivi za organ;

(5) vsak član letalske posadke opravi preverjanja usposobljenosti, ki jih zagotovi operator, v okviru običajnega dopolnilnega usposabljanja za letalsko posadko.

(b) *Preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator (OPC)*

(1) Operator zagotovi:

(i) da vsak član letalske posadke opravi preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, da pokaže svojo usposobljenost za izvajanje običajnih in neobičajnih postopkov ter postopkov v sili; in

(ii) da se preverjanje izvede brez vizualne reference, če je verjetno, da bo moral član posadke izvajati operacije po pravilih IFR.

(2) Rok veljavnosti preverjanja usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, je šest koledarskih mesecev in preostanek meseca izdaje. Če se preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja usposobljenosti, traja njegova veljavnost od datuma izdaje do šest koledarskih mesecev po poteku datuma tega

predhodnega preverjanja usposobljenosti, ki ga zagotovi operator. Če član letalske posadke nima veljavnega instrumentalnega ratinga, mora pred začetkom izvajanja nočnih operacij v pogojih VMC opraviti preverjanje usposobljenosti ponoči. Nato se vsako drugo preverjanje usposobljenosti izvede ponoči.

(c) *Linjsko preverjanje.* Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke opravi linijsko preverjanje na helikopterju, da pokaže svojo usposobljenost za izvajanje običajnih linijskih operacij iz operativnega priročnika. Rok veljavnosti linijskega preverjanja znaša 12 koledarskih mesecev in preostanek meseca izdaje. Če se preverjanje opravi v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega linijskega preverjanja, traja njegova veljavnost od datuma izdaje do 12 koledarskih mesecev po poteku datuma tega predhodnega linijskega preverjanja.

d) *Usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme in preverjanje usposobljenosti.* Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke takoj opravi usposabljanje in preverjanje usposobljenosti za uporabo vse reševalne in varnostne opreme na helikopterju. Rok veljavnosti preverjanja reševalne in varnostne opreme je 12 koledarskih mesecev in preostanek dni v mesecu izdaje poročila o preverjanju. Če se preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja reševalne in varnostne opreme, traja njegova veljavnost od datuma izdaje do 12 koledarskih mesecev po poteku predhodnega usposabljanja za uporabo reševalne in varnostne opreme.

(e) *CRM.* Operator zagotovi:

(1) da se elementi CRM vključijo v vse ustrezne faze periodičnega usposabljanja;

(2) da vsak član letalske posadke opravi posebno modularno usposabljanje za CRM. Vse pomembne teme začetnega usposabljanja za CRM morajo biti obravnavane v obdobju največ treh let;

(f) *Usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje.* Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke vsaj vsakih 12 koledarskih mesecev opravi usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje. Če se usposabljanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih pred potekom 12 koledarskih mesecev, je treba naslednje usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje opraviti v 12 mesecih po poteku prvotnega roka predhodnega usposabljanja na tleh in osvežitvenega usposabljanja.

(g) *Usposabljanje na helikopterju/simulatorju letenja.* Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke vsaj vsakih dvanajst koledarskih mesecev opravi usposabljanje na helikopterju/simulatorju letenja. Če se usposabljanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih pred potekom dvanajstih koledarskih mesecev, je treba naslednje usposabljanje na helikopterju /simulatorju letenja opraviti v 12 koledarskih mesecih po poteku prvotnega roka predhodnega usposabljanja na helikopterju/simulatorju za letenje.

OPS 3.968 Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu

(Glej dodatek 1 k OPS 3.968.)

(Glej AMC OPS 3.965.)

(Glej IEM OPS 3.965.)

(a) Operator zagotovi, da:

(1) pilot, ki se mu lahko dodeli delo na katerem koli pilotovem sedežu, opravi ustrezno usposabljanje in preverjanje;

(2) se program usposabljanja in preverjanja navede v operativnem priročniku in je sprejemljiv za organ;

OPS 3.970 Najnovejše izkušnje

(a) Operator zagotovi naslednje omejitve (razen če je v pododstavku (b) spodaj dovoljeno drugače):

(1) pilota ne določi za delo na helikopterju, če ni opravil najmanj treh vzletov, treh kroženj in treh pristankov kot leteči pilot na helikopterju istega tipa ali na simulatorju letenja za enak tip helikopterja, s katerim bo letel, v zadnjih 90 dneh;

(2) za operacije ponoči v razmerah VMC:

(i) pilot brez veljavnega instrumentalnega ratinga mora prej opraviti najmanj tri vzlete, tri kroge in tri pristanke ponoči v zadnjih 90 dneh; te izkušnje lahko pridobi na simulatorju (STD);

(ii) pilot z veljavnim instrumentalnim ratingom izpolnjuje zahteve glede najnovejših izkušenj ponoči, če je v zadnjih 90 dneh opravil najmanj tri prilete po pravilih instrumentalnega letenja; te izkušnje lahko pridobi na simulatorju (STD).

(b) Rok 90 dni iz predhodnega odstavka (a) se lahko podaljša na največ 120 dni z linijskim letenjem pod nadzorom pooblaščenega vodje zrakoplova.

OPS 3.975 Strokovna usposobljenost za zračno pot/vlogo v posadki/območje
(Glej AMC OPS 3.975.)

(a) Operator zagotovi, da pilot – preden se ga določi za vodjo zrakoplova ali za pilota, na katerega lahko vodja zrakoplova prenese vodenje leta na zračni poti in opravljanje del v posadki ali na območju – pridobi ustrezno znanje o zračni poti, ki jo je treba preleteti, in o heliportih (vključno z nadomestnimi), pomožni opremi in o postopkih, ki jih je treba uporabiti.

(b) Čas veljavnosti strokovne usposobljenosti za zračne poti/vlogo v posadki/območje je 12 koledarskih mesecev, ki se prišteje preostanku:

(1) meseca, v katerem se opravi ocenjevanje;

(2) meseca, v katerem je bil opravljen zadnji let po zračni poti, pri tem pa se upošteva vloga člana posadke ali opravljanje del na območju.

(c) Strokovno usposobljenost za zračno pot/vlogo v posadki/območje se lahko ponovno potrdi z letenjem na zračni poti – z opravljanjem vloge v posadki ali na območju – v okviru predpisanega roka veljavnosti zadnjega potrdila o strokovni usposobljenosti, ki je določen v prejšnjem pododstavku (b).

(d) Če se veljavnosti predhodne usposobljenosti za zračno pot/vlogo/območje ponovno potrdi v zadnjih treh koledarskih mesecih, traja njena veljavnost od datuma ponovne potrditve do 12 koledarskih mesecev po poteku datuma te predhodne usposobljenosti za zračno pot/vlogo/območje.

OPS 3.978 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.980 Operacije na več kot enem tipu ali različici
(Glej AMC OPS 3.980.)

(a) Operator zagotovi, da član letalske posadke ne leti na več kot enem tipu ali različici, razen če:

(1) je član posadke za to usposobljen; in

(2) so ustrezni postopki, ki jih je odobril organ, vključeni v operativni priročnik.

OPS 3.985 Evidenca o usposabljanju
(Glej IEM OPS 3.985.)

(a) Operator:

(1) vodi evidenco o vseh usposabljanjih, preverjanjih in usposobljenosti, predpisanih z OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 in 3.975, ki jih je opravil in pridobil član letalske posadke;

(2) na zahtevo izroči zapise o vseh preusmeritvenih tečajih in periodičnih usposabljanjih ter preverjanjih zadevnemu članu letalske posadke.

Dodatek 1 k OPS 3.940(c)

Operacije z enim pilotom po pravilih IFR ali ponoči

(a) Helikopterje iz OPS 3.940(c) lahko po pravilih IFR ali ponoči upravlja en pilot, če so izpolnjene naslednje zahteve:

(1) Operator v operativni priročnik vključi program pilotovega preusmeritvenega in periodičnega usposabljanja, ki vključuje dodatne zahteve za operacije z enim pilotom;

(2) Usposabljanje in zadnje izkušnje. Pozornost je treba nameniti postopkom v pilotski kabini, ki morajo vključevati zlasti:

(i) upravljanje motorjev in ravnanje v sili;

(ii) uporabo običajnega in neobičajnega kontrolnega seznama in kontrolnega seznama za preverjanje v sili;

(iii) komunikacijo z ATC;

(iv) odletne in priletne postopke v pilotski kabini;

(v) upravljanje avtopilota, če je na voljo;

(vi) poenostavljeno dokumentacijo za uporabo med letom;

(3) Periodična preverjanja iz OPS 3.965 se izvedejo v vlogi enega pilota na tipu helikopterja in v reprezentativnem okolju za operacije.

(4) Pilot mora izpolnjevati vse zahteve glede minimalne usposobljenosti vodij zrakoplovov iz OPS 3.960.

(5) Pilot mora imeti za izvajanje operacij po pravilih IFR naslednje izkušnje:

(i) skupaj 25 ur letenja po pravilih IFR v ustreznem operativnem okolju;

(ii) 25 ur letenja na določenem tipu helikopterja, ki je odobren za operacije z enim pilotom po pravilih IFR, od tega pa 10 ur kot vodja zrakoplova ali vodja zrakoplova pod nadzorom, vključno s petimi sektorji linijskega letenja po pravilih IFR pod nadzorom in po postopkih za enega pilota;

(iii) najmanjše zahtevane najnovejše izkušnje, ki jim mora imeti pilot, ki vodi operacijo z enim pilotom po pravilih IFR, zajemajo tri instrumentalne prilete, izvedene v zadnjih 90 dneh na helikopterju, odobrenem za operacije z enim pilotom. Ta zahteva se lahko nadomesti s preveritvijo instrumentalnega prileta po pravilih IFR na helikopterju ali simulatorju STD.

Opomba: Dodatne zahteve glede opreme za zmanjšanje obremenjenosti pilotov so predpisane v OPS 3.655.

Dodatek 1 k OPS 3.955

Napredovanje v vodjo zrakoplova

(a) *Tečaj usposabljanja za napredovanje*

(1) Zahtevani tečaj za vodjo zrakoplova iz OPS 3.955(a) mora biti opisan v operativnem priročniku, vključevati pa mora najmanj naslednje:

(i) usposabljanje na simulatorju letenja (vključno z usposabljanjem za linijsko letenje) in/ali usposabljanje za letenje, vključno s preverjanjem strokovnosti za opravljanje nalog vodje zrakoplova;

(ii) odgovornosti operatorja za vodenje;

(iii) linijsko usposabljanje z vodenjem pod nadzorom. Za pilote, ki so se že usposabljali na tipu helikopterja, se zahteva najmanj 10 ur letenja, vključno z najmanj 10 sektorji.

(iv) opravljeno linijsko preverjanje vodje zrakoplova in usposobljenost za zračno pot/vlogo v posadki/območje;

(v) za prvo napredovanje v vodjo zrakoplova so v tečaj vključene tudi večšine CRM. (Glej ACJ-1 OPS 3.943.)

(2) *Združena tečaja za vodjo in preusmeritev.* Če pilot preide z enega tipa ali različice helikopterja na drugega, medtem ko se usposablja za vodjo zrakoplova:

(i) tečaj vodenja vključuje tudi preusmeritveni tečaj v skladu z OPS 3.945.

(ii) za prehod pilota na nov tip helikopterja se zahtevajo dodatni sektorji.

Dodatek 1 k OPS 3.965

Redno dopolnilno usposabljanje in preverjanje – piloti

(Glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.965.)

(Glej ACJ-št. 1 k OPS 3.943.)

(Glej ACJ-št. 2 k OPS 3.943.)

(a) *Redno dopolnilno usposabljanje – redno dopolnilno usposabljanje obsega:*

(1) *Usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje*

(i) Program za usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje vključuje:

(A) helikopterske sisteme;

(B) operativne postopke in zahteve, vključno z razledenitvijo na tleh/ preprečevanjem zaledenitve in onesposobitvijo pilota;

(C) nesreče/incidente in pregled dogodkov.

(ii) Znanje, pridobljeno pri usposabljanju na tleh in osvežitvenem usposabljanju, se preveri z vprašalnikom ali na drug ustrezen način.

(2) *Usposabljanje na helikopterju/simulatorju letenja*

(i) Program usposabljanja na helikopterju/simulatorju letenja se določi tako, da se v predhodnem triletnem obdobju vanj zajamejo vse večje okvare helikopterskih sistemov in z njimi povezani postopki.

(ii) Če pri simuliranju okvar motorjev ni na voljo simulatorja letenja, se lahko ta nevarnost simulira z varno simulacijo na helikopterju. Če se tako usposabljanje izvaja v helikopterju, je treba upoštevati učinek vseh naknadnih okvar in pred začetkom vaje dati natančna navodila.

(iii) Usposabljanje na helikopterju/simulatorju letenja se lahko združi s preverjanjem usposobljenosti, ki jo zagotovi operator.

(3) *Usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme*

(i) Program usposabljanja za uporabo reševalne in varnostne opreme se lahko združi s preverjanjem reševalne in varnostne opreme in se izvede na helikopterju ali ustrezni nadomestni napravi za usposabljanje.

(ii) Vsakoletni program usposabljanja za uporabo reševalne in varnostne opreme mora vključiti naslednje:

- (A) dejansko uporabo rešilnih jopičev, če so v opremi helikopterja;
- (B) dejansko uporabo opreme za zaščito dihal, če je helikopter z njo opremljen;
- (C) dejansko uporabo gasilnih aparatov, ki ustrezajo tipu aparatov na helikopterju;
- (D) poučitev o kraju nahajanja in uporabi vse reševalne in varnostne opreme v helikopterju;
- (E) poučitev o razmestitvi in uporabi vseh vrst izhodov;
- (F) varnostne postopke.

(iii) Vsaka tri leta mora ta program usposabljanja vključevati naslednje:

- (A) dejansko uporabo vseh vrst izhodov;
- (B) dejansko gašenje z opremo, ki ustreza opremi na helikopterju, dejanskega ali simuliranega požara, razen da se pri halonskih gasilnih aparatih lahko uporabi nadomestni postopek, sprejemljiv za organ;
- (C) učinke dima v zaprtem območju in dejansko uporabo vse ustrezne opreme v simuliranem, z dimom napolnjenem okolju, če je ustrezno;
- (D) prikaz uporabe rešilnih čolnov, če je helikopter z njimi opremljen, ali predstavitev in uporabo rešilnih čolnov, če je helikopter z njimi opremljen, za podaljšane operacije nad vodo (Glej AMC k dodatku 1 k OPS 3.965, pododstavek (a)(3)(iii)(D); in
- (E) prvo pomoč, ki ustreza tipu helikopterja, vrsti operacije in sestavi posadke (zlasti če se člani posadke ne prevažajo).

(4) *CRM.*

(b) *Redno preverjanje.* Redno preverjanje obsega:

(1) *Preverjanja usposobljenosti, ki jih zagotovi operator (OPC).*

(i) Če je ustrezno, morajo preverjanja usposobljenosti vključevati naslednje neobičajne postopke oziroma postopke v sili:

- (A) požar na motorju;
- (B) požar v trupu;
- (C) postopke v sili za podvozje;
- (D) izpuščanje goriva v zraku;
- (E) odpoved motorja in njegov ponovni zagon;

- (F) odpoved na hidravliki;
- (G) odpoved na elektriki;
- (H) odpoved motorja med vzletom pred točko določitve;
- (I) odpoved motorja med vzletom za točko odločitve;
- (J) odpoved motorja med pristankom pred točko določitve;
- (K) odpoved motorja med pristankom za točko določitve;
- (L) motnje v delovanju sistemov za krmiljenje helikopterja in nadzorovanje delovanja motorjev;
- (M) reševanje iz nenavadnih položajev;
- (N) pristank, če en ali več motorjev ne deluje;
- (O) avtorotacijske tehnike v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC);
- (P) avtorotacija proti označenemu območju;
- (Q) onesposobitev pilota;
- (R) odpoved in motnje v delovanju krmiljenja po smeri.

(ii) Za pilote, ki morajo izvajati operacije po pravilih IFR, vključuje preverjanje strokovnosti naslednje dodatne neobičajne postopke oziroma postopke v sili:

- (A) natančni instrumentalni prilet do minimumov, ki se pri večmotornih helikopterjih izvede s simulirano odpovedjo enega motorja;
- (B) neuspeli prilet (go around) po instrumentih od minimumov, ki se pri večmotornih helikopterjih izvede s simulirano odpovedjo enega motorja;
- (C) nenatančni prilet do minimumov;
- (D) pristank s simulirano odpovedjo enega ali več motorjev; in
- (E) če je ustrezno glede na tip helikopterja, prilet z motnjami v delovanju sistema za krmarjenje leta/sistema usmerjevalnika leta (FD) ter odpovedjo instrumentov za letenje in navigacijske opreme.

(2) *Preverjanje usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme.* Preverijo se tisti kosi opreme, za katero je bilo izvedeno usposabljanje v skladu s predhodnim pododstavkom (a)(3).

(3) *Linijsko preverjanje;*

- (i) Z linijskim preverjanjem se je treba prepričati, ali je usposobljenost za izvedbo celotne linijske operacije, vključno s postopki pred letom in po njem ter uporabo zagotovljene opreme v skladu z operativnim priročnikom, zadovljiva;
- (ii) Letalsko posadko je treba oceniti na podlagi njenih veščin za skupno delo v pilotski kabini CRM, da se:
 - (A) zagotovijo povratne informacije posadki kot celoti in njenim posameznim članom;
 - (B) izboljša sistem usposabljanja za CRM.
- (iii) Če se pilotu dodelijo naloge, ki jih mora opraviti v vlogi letečega in neletečega pilota, ga je treba preveriti v obeh vlogah.
- (iv) Linijsko preverjanje je treba opraviti na helikopterju.
- (v) Oseba iz OPS 3.965(a)(4)(ii), ki izvaja linijsko preverjanje, mora sedeti na sedežu za opazovalce, če je izvedljivo.

(4) *Operacije z enim pilotom;*

- (i) redna dopolnilna preverjanja iz predhodnih pododstavkov (1) do (3), se izvedejo v vlogi enega pilota na določenem tipu helikopterja v reprezentativnem okolju operacije.

Dodatek 1 k OPS 3.968

Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu

(a) Vodje zrakoplovov, od katerih njihove naloge zahtevajo, da opravljajo naloge kopilota ali vodje zrakoplova, ki mora izvajati usposabljanje ali preverjanje izvajanja nalog, izvajajo preverjanja strokovnosti izmenično na levem oz. desnem sedežu, če je preverjanje usposobljenosti za tip združeno s preverjanjem usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, vodja zrakoplova opravi svoje usposabljanje ali preverjanje na svojem običajnem sedežu. Vsa preverjanja, na katerem koli sedežu, se morajo opraviti v skladu z OPS 3.965(b).

(b) Če se na helikopterju izvajajo manevri pri odpovedi motorja, je treba odpoved simulirati. Če se izvajajo na helikopterju z enim motorjem, je treba odpoved motorja simulirati, vodja, ki se usposablja, pa mora izvesti avtorotacijski pristanelek na levem oziroma desnem sedežu, in sicer po načelu izmeničnosti na vsakem drugem preverjanju strokovnosti.

(c) Pri delu na kopilotovem sedežu je treba ponovno potrditi tudi preverjanja, ki jih zahtevata OPS 3.965 in OPS 3.968 za delo na sedežu vodje zrakoplova.

d) Pilot, ki zamenja vodjo zrakoplova, mora prej hkrati s preverjanji usposobljenosti, ki jih zagotovi operator, v skladu z OPS 3.965(b), dokazati izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere ponavadi nadomestni piloti niso odgovorni. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike (na primer zaradi uporabe avtopilota), se postopek lahko izvaja na katerem koli sedežu.

(e) Pilot, ki ni vodja zrakoplova na sedežu vodje zrakoplova, mora hkrati s preverjanji usposobljenosti OPS 3.965(b), ki jih zagotovi operator, dokazati izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katera je sicer odgovoren vodja zrakoplova v vlogi neletečega pilota. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike (na primer zaradi uporabe avtopilota), se postopek lahko izvaja na katerem koli sedežu.

PODDEL O ČLANI POSADKE, KI NISO LETALSKA POSADKA

OPS 3.988 **Uporaba**
(Glej dodatek 1 k OPS 3.988.)

Operator zagotovi, da vsi člani posadke, ki niso člani letalske posadke in jim operator dodeli naloge na helikopterju, izpolnjujejo zahteve iz tega poddela, kar pa ne velja za člane kabinskega osebja, ki morajo izpolnjevati samo zahteve iz dodatka 1 k OPS 3.988.

OPS 3.990 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.995 **Minimalne zahteve**

(a) Operator za vsakega člana posadke zagotovi, da:

(1) je star najmanj 18 let;

(2) ima opravljen zdravniški pregled ob sprejemu in je ugotovljeno, da je zdravstveno sposoben za opravljanje nalog iz operativnega priročnika (glej ACJ OPS 3.995(a)(2)); in

(3) ostane zdravstveno sposoben za opravljanje nalog iz operativnega priročnika;

(b) Operator zagotovi, da je vsak član posadke sposoben opravljati naloge v skladu s postopki iz operativnega priročnika.

OPS 3.1000 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.1005 **Začetno usposabljanje**
(Glej ACJ OPS 3.1005.)

Operator zagotovi, da vsak član posadke pred preusmeritvenim usposabljanjem uspešno opravi začetno usposabljanje (ki vključuje ustrezne elemente iz OPS 3.943), ki ga je potrdil organ, in preverjanje iz OPS 3.1025.

OPS 3.1010 **Preusmeritveno usposabljanje in tečaj za spoznavanje razlik**
(Glej ACJ OPS 3.1010.)

(a) Operator zagotovi, da vsak član posadke pred prevzemom dolžnosti opravi ustrezno usposabljanje, določeno v operativnem priročniku, kot sledi:

(1) *Preusmeritveno usposabljanje*. Tečaj preusmeritvenega usposabljanja je treba opraviti:

(i) preden operator nekoga prvič določi za člana posadke; ali

(ii) ga prvič razporedi za delo na drugem tipu helikopterja; in

(2) *Tečaj za spoznavanje razlik*. Tečaj za spoznavanje razlik je treba opraviti pred razporeditvijo:

(i) na različico tipa helikopterja, na katerem dela trenutno; ali

(ii) na tipe ali različice helikopterja, na katerem dela trenutno, z drugačno varnostno opremo ali drugačno razporeditvijo varnostne opreme ali drugačnimi varnostnimi postopki v sili.

(b) Operator določi vsebino preusmeritvenega usposabljanja in usposabljanja iz razlik, pri čemer upošteva predhodno usposabljanje člana posadke, kot je zapisano v evidenci o usposabljanju člana posadke, ki se zahteva v skladu z OPS 3.1035.

(c) Operator zagotovi, da:

(1) poteka preusmeritveno usposabljanje v stvarnih okoliščinah;

(2) poteka izobraževanje o razlikah po učnem načrtu; in

(3) preusmeritveno usposabljanje, po potrebi pa tudi izobraževanje o razlikah, vključujeta uporabo celotne ustrezne opreme (vključno z varnostno premo) ter postopkov v sili, ki se uporabljajo za tip ali različico helikopterja, ter usposabljanje in praktične vaje na ustrezni napravi za usposabljanje ali dejansko na helikopterju;

(4) elementi usposabljanja CRM se vključijo v preusmeritveni tečaj.

OPS 3.1012 Uvajalni leti

Operator zagotovi, da vsak član posadke po koncu preusmeritvenega tečaja opravi uvajalni let, preden začne delati kot član posadke na podlagi zahtev iz OPS 3.

OPS 3.1015 Redno dopolnilno usposabljanje (Glej ACJ OPS 3.1015.)

(a) Operator zagotovi, da je vsak član posadke vključen v redno dopolnilno usposabljanje, ki zajema naloge, dodeljene posameznim članom posadke pri običajnih postopkih in postopkih v sili, ter urjenje, ki ustreza tipu oziroma tipom in/ali različici oziroma različicam helikopterja, na katerem dela.

(b) Operator zagotovi, da programa rednega dopolnilnega usposabljanja in preverjanja, ki ju odobri organ, vključujeta teoretičen in praktičen pouk, skupaj z individualno prakso.

(c) Čas veljavnosti rednega dopolnilnega usposabljanja in z njim povezanih preverjanj v skladu z OPS 3.1025 znaša 12 koledarskih mesecev in preostanek meseca preverjanja. Če se naslednje preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja, traja njegova veljavnost 12 koledarskih mesecev po poteku datuma tega preverjanja.

(d) Operator zagotovi:

(1) da so elementi CRM vključeni v vse ustrezne faze rednega dopolnilnega usposabljanja; in

(2) da je vsak član posadke vključen v posebno modularno usposabljanje za CRM. Vse pomembne teme začetnega usposabljanja za CRM morajo biti obravnavane v največ treh letih.

OPS 3.1020 Osvežitveno usposabljanje (Glej ACJ OPS 3.1020.)

(a) Operator zagotovi, da vsak član posadke, ki več kot šest mesecev ni imel nobenih dolžnosti na helikopterju, opravi osvežitveno usposabljanje, kot ga določa operativni priročnik.

(b) Operator zagotovi, da član posadke, ki je sicer imel dolžnosti na helikopterju, vendar pa teh dolžnosti v zadnjih šestih mesecih ni opravljal kot član posadke na tem tipu helikopterja, pred prevzemom dolžnosti na tem tipu bodisi:

- (1) opravi osvežitveno usposabljanje na tem tipu; ali
- (2) na dveh sektorjih opravlja ponovno seznanitev.

OPS 3.1025 Preverjanje
(Glej ACJ OPS 3.1025.)

- (a) Operator zagotovi, da vsak član posadke med usposabljanjem v skladu z OPS 3.1005, 3.1010 in 3.1015 ali po njem opravi preverjanje pridobljene usposobljenosti, da se preveri njegova usposobljenost za izvajanje običajnih varnostnih nalog in varnostnih nalog v izrednih razmerah. Ta preverjanja mora opravljati osebje, ki ga odobri organ.
- (b) Operator zagotovi, da vsak član posadke opravi naslednja preverjanja:
 - (1) Začetno usposabljanje (Glej ACJ OPS 3.1005.);
 - (2) Preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah (Glej ACJ OPS 3.1010.); in
 - (3) Redno dopolnilno usposabljanje (Glej ACJ OPS 3.1015.).

OPS 3.1030 Operacije na več kot enem tipu ali različici

- (a) Operator zagotovi, da član letalske posadke ne leti na več kot na treh tipih helikopterjev, razen da po odobritvi organa član posadke lahko leti na štirih tipih helikopterjev, če imata najmanj dva tipa podobno varnostno opremo in postopke v sili.
- (b) Za namene iz predhodnega pododstavka (a) se štejejo različice tipa helikopterja kot različni tipi, če niso podobne v vseh naslednjih točkah:
 - (1) uporaba izhodov v sili;
 - (2) razporeditev in tip varnostne opreme; in
 - (3) postopki v sili.

OPS 3.1035 Evidenca o usposabljanju

- (a) Operator:
 - (1) vodi evidenco o vsem usposabljanju in preverjanju iz OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.1020 in 3.1025; in
 - (2) da zapise o vseh začetnih, preusmeritvenih in rednih dopolnilnih usposabljanjih in preverjanjih na zahtevo na voljo zadevnemu članu posadke.

Dodatek 1 k OPS 3.988
Člani kabinske posadke

- (a) *Uporaba.* Operator zagotovi, da vsi člani kabinske posadke, ki jih operator razporedi na delo v prostoru za potnike na helikopterju, izpolnjujejo zahteve iz JAR-OPS 1, poddel O, razen za odstopanja iz tega dodatka.
- (b) *Razlaga izrazov.* Pri uporabi besedila iz JAR-OPS 1, poddel O se za namene tega dodatka naslednje besedilo razlaga, kot je navedeno:
 - (1) V JAR-OPS 1.988 se uporaba izraza člani posadke ne razlaga v pomenu člani posadke v smislu JAR-OPS 3, poddel O.
 - (2) Namesto letalo beri helikopter.
 - (3) Izraz letališče/letališča vključuje heliport/heliporte.
 - (4) Sklicevanje na kateri koli drugi poddel iz JAR-OPS 1 pomeni ustrezen poddel iz OPS 3.
- (c) *Zmanjšane zahteve.* Naslednja pravila se ne uporabljajo za člane helikopterske kabinske posadke:
 - (1) Dodatek 1 k JAR-OPS 1.1010 Preusmeritveno usposabljanje in tečaj za spoznavanje razlik:
 - (i) odstavek (d); usposabljanje za uporabo reševalne drčje;

- (ii) odstavek (e)(2)(ii); huda zračna turbulenca;
- (iii) odstavek (e)(2)(iii); nenadno znižanje tlaka;
- (iv) odstavek (h)(1); reševalne drčje;
- (v) odstavek (h)(2); rešilni čolni;
- (iv) odstavek (h)(4); kisikov sistem z izpadljivimi maskami;

PODDEL P PRIROČNIKI, DNEVNIKI IN EVIDENCE

OPS 3.1040 Splošna pravila za operativne priročnike

- (a) Operator zagotovi, da operativni priročnik vsebuje vsa navodila in informacije, ki jih potrebuje operativno osebje za izvajanje svojih dolžnosti.
- (b) Operator zagotovi, da vsebina operativnega priročnika, vključno z vsemi spremembami ali popravki, ni v nasprotju s pogoji iz spričevala operatorja (AOC) ali katerim koli veljavnim predpisom in je sprejemljiva za organ, ki jo, če je ustrežna, potrdi. (Glej IEM OPS 3.1040(b).)
- (c) Operator mora pripraviti operativni priročnik v angleškem jeziku, razen če drugače ne odobri organ ali predpiše nacionalna zakonodaja. Operator lahko ta priročnik ali njegove posamezne dele prevede in uporablja v drugem jeziku. (Glej IEM OPS 3.1040(c).)
- (d) Če mora operator prevoznik pripraviti nov operativni priročnik ali njegove bistvene dele/zvezke, mora pri tem upoštevati predhodni pododstavek (c). V vseh drugih primerih mora operator čim izpolniti zahteve iz predhodnega pododstavka (c), vsekakor pa najkasneje do 1. decembra 2000.
- (e) Operator lahko izda operativni priročnik v ločenih zvezkih.
- (f) Operator zagotovi, da ima celotno operativno osebje enostaven dostop do enega izvoda vseh delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na njihove dolžnosti. Operator članom posadke priskrbi tudi osebni izvod delov A in B operativnega priročnika ali tistih njihovih oddelkov, ki so pomembni za osebno preučevanje.
- (g) Operator zagotovi, da se operativni priročnik spremeni ali popravi, tako da se navodila in informacije, ki jih vsebuje, sproti posodablajo. Operator zagotovi, da se celotno operativno osebje obvesti o spremembah, ki se nanašajo na njihove dolžnosti.
- (h) Vsak imetnik operativnega priročnika ali njegovih ustreznih delov le-te sproti dopolnjuje s spremembami ali popravki, ki mu jih zagotovi operator.
- (i) Operator predloži organu predvidene spremembe in popravke pred datumom začetka njihove veljavnosti. Če se sprememba nanaša na kateri koli del operativnega priročnika, ki ga je treba odobriti v skladu z OPS 3, je treba takšno odobritev pridobiti pred začetkom veljavnosti spremembe. Če se zaradi varnosti zahtevajo takojšnje spremembe ali popravki, se ti lahko objavijo in začnejo uporabljati takoj, če se je zaprosilo za zahtevano odobritev.
- (j) Operator vključi vse spremembe in popravke, ki jih zahteva organ.
- (k) Operator mora zagotoviti, da se informacije, vzete iz odobrenih dokumentov, in vse spremembe takšne odobrene dokumentacije v operativnem priročniku pravilno izrazijo in da operativni priročnik ne vsebuje informacij, ki bi bile v nasprotju z odobreno dokumentacijo. Vendar ta zahteva operatorju ne preprečuje uporabe starejših podatkov in postopkov.
- (l) Operator mora zagotoviti, da se vsebina operativnega priročnika predstavi v obliki, v kateri se lahko uporablja brez težav. Pri zasnovi operativnega priročnika je treba upoštevati načela človeških dejavnikov in načela CRM.
- (m) Operatorju lahko organ dovoli, da pripravi operativni priročnik ali njegove dele v drugi obliki in ne natisnjene na papir. V takšnih primerih je treba zagotoviti sprejemljivo raven dostopnosti, uporabnosti in zanesljivosti.
- (n) Uporaba skrajšane oblike operativnega priročnika ne izvzema operatorja od zahtev iz OPS 3.130.

OPS 3.1045 Operativni priročnik – zgradba in vsebina (Glej dodatek 1 k OPS 3.1045.) (Glej AMC OPS 3.1045)

- (a) Operator zagotovi, da je osnovna zgradba operativnega priročnika v skladu z naslednjim:

Del A. *Splošno/Osnovno*

Ta del obsega vse operativne usmeritve, navodila in postopke, potrebne za varno operacijo, ki niso vezane na tip helikopterja.

Del B. *Zadeve, ki se nanašajo na operacijo helikopterja*

Ta del obsega vsa navodila in postopke, potrebne za varno operacijo, ki so vezani na tip helikopterja. Pri tem je treba upoštevati vse razlike med tipi, različicami ali posameznimi helikopterji, ki jih uporablja operator.

Del C. *Navodila in informacije o zračnih poteh/vlogi/območju in heliportih*

Ta del obsega vsa navodila in informacije, potrebne za geografsko območje operacij.

Del D. *Usposabljanje*

Ta del vsebuje vsa navodila za usposabljanje osebja, ki se zahtevajo za varno operacijo.

(b) Operator zagotovi, da je vsebina operativnega priročnika v skladu z dodatkom 1 k OPS 3.1045 ter ustreza geografskemu območju/območjem in vrsti/vrstam operacij.

(c) Operator zagotovi, da je podrobna zgradba operativnega priročnika sprejemljiva za organ. (Glej IEM OPS 3.1045(c).)

OPS 3.1050 Letalski priročnik helikopterja

Operator ima za vsak helikopter, ki ga uporablja, najnovejši odobreni letalski priročnik ali enakovreden dokument.

OPS 3.1055 Dnevnik potovanja

(a) Operator hrani za vsak let v obliki dnevnika potovanja naslednje podatke:

- (1) registracijo helikopterja;
- (2) datum;
- (3) ime člana oziroma imena članov posadke;
- (4) dodelitev nalog članu oziroma članom posadke;
- (5) kraj odhoda;
- (6) kraj prihoda;
- (7) čas odhoda;
- (8) čas prihoda;
- (9) trajanje leta;
- (10) vrsto leta;
- (11) podatke o incidentih, opažanjih (če so); in
- (12) podpis vodje zrakoplova (ali enakovredne osebe) (glej IEM OPS 3.1055(a)(12)).

(b) Operatorju lahko organ dovoli, da mu ni treba voditi dnevnika potovanja helikopterja ali njegovih delov, če so ustrezne informacije na voljo v drugi dokumentaciji (Glej IEM OPS 3.1055(b).)

OPS 3.1060 Operativni načrt leta

(a) Operator mora zagotoviti, da operativni načrt leta, ki se uporabi, in vpisi med letom vsebujejo naslednje podatke:

- (1) registracijo helikopterja;
- (2) tip in različico helikopterja;
- (3) datum leta;

- (4) identifikacijsko številko leta;
 - (5) imena članov letalske posadke;
 - (6) razdelitev dolžnosti med člane letalske posadke;
 - (7) kraj odhoda;
 - (8) čas odhoda;
 - (9) kraj prihoda (načrtovani in dejanski);
 - (10) čas prihoda;
 - (11) vrsto operacije (VFR, HEMS itd.);
 - (12) zračno pot in dele zračne poti s kontrolnimi točkami/točkami na poti, razdaljami, časom in rutami;
 - (13) načrtovano potovalno hitrost in čase letenja med kontrolnimi točkami/točkami na poti. Ocenjene in dejanske čase nad njimi;
 - (14) varne višine in najnižje nivoje letenja;
 - (15) načrtovane višine in nivoje letenja;
 - (16) izračune goriva (zapise o preverjanjih goriva med letom);
 - (17) količino goriva na helikopterju ob zagonu motorjev;
 - (18) nadomestni heliport oziroma heliporti za pristanek, in kjer je ustrezno, vzlet in na zračni poti, vključno z informacijami iz predhodnih pododstavkov (12), (13), (14) in (15);
 - (19) odobritev in naknadno potrditev začetnega načrta leta za ATS;
 - (20) izračune za ponovno načrtovanje med letom;
 - (21) ustrezne meteorološke informacije.
- (b) Podatki, ki so zlahka dostopni v drugi dokumentaciji ali drugem sprejemljivem viru ali pa so nepomembni za vrsto operacije, se lahko v operativnem načrtu leta izpustijo.
- (c) Operator mora zagotoviti, da sta operativni načrt leta in njegova uporaba opisana v operativnem priročniku.
- (d) Operator zagotovi, da se vsi vpisi v operativni načrt leta vnesejo sproti in da so trajni.

OPS 3.1065 Roki hranjenja dokumentov

Operator zagotovi, da se vsi zapisi in vsi pomembni operativni in tehnični podatki o vsakem posameznem letu hranijo toliko časa, kot je predpisano v dodatku 1 k OPS 3.1065.

OPS 3.1070 Operatorjeva predstavitev organizacije vzdrževanja

Operator sproti obnavlja predstavitev organizacijed vzdrževanja, kot je predpisano v delu M – M.A.704 Prestavitev upravljanja stalne plovnosti (CAME).

OPS 3.1071 Tehnična knjiga helikopterja

Operator vodi tehnično knjigo helikopterja v skladu z delom M – M.A.306. Operatorjev sistem tehnične knjige.

Dodatek 1 k OPS 3.1045

Vsebina operativnega priročnika

(Glej IEM k dodatku 1 k OPS 3.1045)

Operator zagotovi, da operativni priročnik vsebuje:

A SPLOŠNO/OSNOVNO

0 UPRAVLJANJE IN NADZOROVANJE OPERATIVNEGA PRIROČNIKA

0.1 *Uvod*

- (a) Izjavo, da je priročnik v skladu z vsemi veljavnimi predpisi in pogoji iz veljavnega spričevala operatorja.
- (b) Izjavo, da priročnik vsebuje operativna navodila, ki jih mora upoštevati zadevno osebje.
- (c) Seznam in kratek opis različnih delov, njihove vsebine, namena in uporabe.
- (d) Razlage in opredelitve izrazov in besed, potrebnih za uporabo priročnika.

0.2 *Sistem sprememb in popravkov*

- (a) Kdo je pristojen za izdajo in vnašanje sprememb in popravkov.
- (b) Zapis sprememb in popravkov z datumi njihovega vnosa in začetka veljavnosti.
- (c) Izjavo, da na roko napisane spremembe in popravki niso dovoljeni, razen če okoliščine zaradi varnosti zahtevajo takojšnjo spremembo ali popravek.
- (d) Opis sistema za označitev strani in datume začetka njihove veljavnosti.
- (e) Seznam veljavnih strani.
- (f) Označevanje sprememb (na straneh z besedilom in po možnosti na kartah in v diagramih).
- (g) Začasne popravke.
- (h) Opis sistema distribucije priročnikov, sprememb in popravkov.

1 ORGANIZACIJA IN ODGOVORNOSTI

1.1 *Organizacijski ustroj.* Opis organizacijskega ustroja, vključno s splošno organizacijsko shemo podjetja in organizacijsko shemo operativnega oddelka. V organizacijski shemi mora biti prikazan odnos med operativnim in drugimi oddelki podjetja.

Prikazane morajo biti zlasti smeri podrejenosti in poročanja v vseh sektorjih, oddelkih itd., ki se ukvarjajo z varnostjo letalskih operacij.

1.2 *Imenovani področni vodje.* Imena vseh imenovanih področnih vodij, pristojnih za letalske operacije, sistem vzdrževanja, usposabljanje posadk in operacije na tleh v skladu z OPS 3, poddel C. Vključiti je treba opis njihovih nalog in odgovornosti.

1.3 *Odgovornosti in dolžnosti vodilnega operativnega osebja.* Opis dolžnosti, odgovornosti in pooblastil vodilnega operativnega osebja, pristojnega za varnost letalskih operacij in usklajenost z veljavnimi predpisi.

1.4 *Pooblastila, dolžnosti in odgovornosti vodje zrakoplova.* Izjavo, v kateri so opredeljena pooblastila, dolžnosti in odgovornosti vodje zrakoplova.

1.5. *Dolžnosti in odgovornosti članov posadke, razen vodje zrakoplova.*

2 OPERATIVNA KONTROLA IN NADZOR

2.1 *Nadzor operacij, ki ga izvaja operator.* Opis sistema za nadzor operacij, ki ga izvaja operator (glej OPS 3.175(g)). V njem je treba prikazati, kako se izvaja nadzor nad varnostjo letalskih operacij in usposobljenostjo osebja. Predvsem je treba opisati postopke, ki se nanašajo na:

- (a) veljavnost licenc in usposobljenosti;
- (b) pristojnosti operativnega osebja; in
- (c) vodenje, analiziranje in hranjenje zapisov, dokumentov o letih, dodatnih informacij in podatkov.

2.2 *Sistem razglasitve dodatnih operativnih navodil in informacij.* Opis vseh sistemov za razglasitev informacij, ki so lahko operativne narave in dopolnjujejo informacije iz operativnega priročnika. Treba je vključiti uporabnost teh informacij in odgovornosti za njihovo razglasitev.

2.3 *Program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja.* Opis najpomembnejših vidikov programa za zagotavljanje varnosti letenja.

2.4 *Operativni nadzor.* Opis postopkov in odgovornosti, potrebnih za izvajanje operativnega nadzora nad varnostjo operacij.

2.5 *Pristojnosti organa.* Opis pristojnosti organa in navodila za osebje, kako osebju organa olajšati izvajanje inšpekcijskih pregledov.

3 SISTEM KAKOVOSTI

Opis odobrenega sistema kakovosti, ki vključuje najmanj:

- (a) politiko kakovosti;
- (b) opis organizacije sistema kakovosti; in
- (c) razdelitev dolžnosti in odgovornosti.

4 SESTAVA POSADKE

4.1 *Sestava posadke.* Obrazložitev metode za določitev sestave posadk, pri čemer je treba upoštevati:

- (a) tip helikopterja, ki se uporablja;
- (b) geografsko območje in vrsto operacije, ki se izvaja;
- (c) fazo leta;
- (d) najmanjše zahtevano število članov posadke in načrtovani letalski delovni čas;
- (e) izkušnje (skupne in na posameznih tipih helikopterjev), najnovejše izkušnje in usposobljenost članov posadke; in
- (f) imenovanje vodje zrakoplova;
- (g) imenovanje vodilnega člana kabinskega osebja.

4.2 *Namerno puščen prazen prostor*

4.3 *Onesposobitev letalske posadke.* Navodila za prevzem vodenja v primeru onesposobitve letalske posadke.

4.4 *Operacije na več kot enem tipu ali različici.* Izjava, v kateri se navede, kateri helikopterji se štejejo za helikopterje istega tipa pri:

- (a) razporejanju letalskih posadk;
- (b) razporejanju kabinskega osebja.

5 ZAHTEVE GLEDE USPOSOBLJENOSTI

5.1 Opis licenc, ratinga oziroma ratingov, usposobljenosti/sposobnosti (npr. za zračne poti in letališča), izkušenj, usposabljanj, preverjanj in najnovejših izkušenj, ki jih mora imeti operativno osebje za izvajanje svojih nalog. Treba je upoštevati tip helikopterja, vrsto operacije in sestavo posadke.

5.2 *Letalska posadka*

- (a) Vodja zrakoplova.
- (b) Pilot, namestnik vodje zrakoplova.
- (c) Kopilot.
- (d) Pilot pod nadzorom.

- (e) Upravljavec sistemov helikopterja.
 - (f) Operacije na več kot enem tipu ali različici.
- 5.3 *Kabinsko osebje.*
- (a) Vodilni član kabinskega osebja.
 - (b) Član kabinskega osebja.
 - (i) Zahtevani član kabinskega osebja.
 - (ii) Dodatni član kabinskega osebja in član kabinskega osebja med uvajalnimi leti.
 - (c) Operacije na več kot enem tipu ali različici.
- 5.4 *Osebje za usposabljanje, preverjanje in nadzorovanje:*
- (a) za letalsko posadko;
 - (b) za kabinsko osebje.
- 5.5 *Drugo operativno osebje*

6 PREVIDNOSTNI UKREPI GLEDE ZDRAVJA POSADKE

6.1 *Previdnostni ukrepi glede zdravja posadke.* Ustrezni predpisi in navodila za člane posadke v zvezi z zdravjem vključujejo:

- (a) psihoaktivna sredstva vključno z naslednjimi sredstvi, ne pa omejeno nanje:
 - (i) antidepresive;
 - (ii) alkohol in druge omamne pijače;
 - (iii) mamila;
 - (iv) zdravila; in
 - (v) uspavalne tablete.

(Glej tudi JAR-FCL del 3 (zdravstvo) - 3.035 in 3.040)

- (b) farmacevtske pripravke;
- (c) cepljenje;
- (d) potapljanje vključuje podvodne tlačne dihalne naprave;
- (e) darovanje krvi/kostnega mozga;
- (f) previdnostne ukrepe glede uživanja hrane pred in med letom;
- (g) spanje in počitek; in
- (k) kirurške posege.

7 OMEJITVE TRAJANJA LETA

7.1 *Omejitev trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka.* Opis omejitev trajanja letov in delovnega časa ter zahtevanega časa počitka, ki so predpisani z OPS 3, poddel Q in se uporabljajo v skladu z delovnimi nalogami.

7.2 *Prekoračitve omejitev trajanja letov in delovnega časa in/ali skrajšanje časa počitka.* Pogoji, pod katerimi se lahko prekoračita čas letov in delovni čas ali skrajša čas počitka in postopki, ki se uporabijo za sporočanje teh sprememb.

8 OPERATIVNI POSTOPKI

- 8.1 *Navodila za pripravo leta.* Glede na vrsto operacije:
- 8.1.1 *Najmanjše višine letenja.* Opis metode za določitev in uporabo najmanjših višin, vključno s:
- (a) postopkom za določitev najmanjših višin/nivojev letenja pri letih VFR; in
 - (b) postopkom za določitev najmanjših višin/nivojev letenja pri letih IFR ;
- 8.1.2 *Merila za določitev uporabnosti letališč*
- 8.1.3 *Postopki za določitev letaliških operativnih minimumov.* Postopek za določitev letaliških operativnih minimumov za lete IFR v skladu z OPS 3, poddel E. Navesti je treba postopke za določitev vidljivosti in/ali vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze ter za upoštevanje dejanske vidljivosti, ki jo zaznajo piloti, javljene vidljivosti in javljene vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze.
- 8.1.4 Operativni minimumi na zračni poti za lete po pravilih VFR ali dele letov po pravilih VFR, pri uporabi enomotornih helikopterjev tudi navodila za določitev zračne poti ob upoštevanju razpoložljivih površin, ki omogočajo varen pristanek v sili.
- 8.1.5 *Predstavitev in uporaba letaliških operativnih minimumov in operativnih minimumov na zračni poti*
- 8.1.6 *Razlaga meteoroloških informacij.* Pojasnjevalno gradivo za odkodiranje meteoroloških napovedi in poročil, ki se nanašajo na območje operacije, vključno z razlago pogojnih izrazov.
- 8.1.7 *Določitev količine goriva, olja in vodnega metanola v helikopterju.* Postopki, po katerih se pred letom določi in med letom spremlja količina goriva, olja in vodnega metanola, ki jo je treba imeti v helikopterju. V ta oddelek je treba vključiti tudi navodila za merjenje in distribucijo tekočin na helikopterju. Takšna navodila morajo upoštevati vse okoliščine, ki bi se lahko pojavile na helikopterju, vključno z možnostjo ponovnega načrtovanja med letom in odpovedi ene ali več pogonskih enot helikopterja. Opisati je treba tudi sistem shranjevanja zapisov o gorivu in olju.
- 8.1.8 *Masa in masno središče.* Splošna načela glede mase in masnega središča vključujejo:
- (a) opredelitve;
 - (b) metode, postopke in odgovornosti za pripravo in odobritev izračunov mase in masnega središča;
 - (c) usmeritev glede uporabe standardnih in/ali dejanskih mas;
 - (d) postopek za določitev ustrezne mase potnikov, prtljage in tovara;
 - (e) mase potnikov in prtljage, ki se uporabljajo za različne vrste operacij in tipe helikopterjev;
 - (f) splošna navodila in informacije, potrebne za preveritev različnih vrst dokumentacije o masi in ravnotežju, ki se uporablja;
 - (g) postopke sprememb v zadnjem trenutku;
 - (h) specifično težo goriva, olja in vodnega metanola;
 - (i) usmeritev/postopke za razporeditev potnikov o sedežih; in
 - (j) načrte standardne obremenitve.
- 8.1.9 *Načrt leta za ATS.* Postopki in odgovornosti za pripravo in predložitev načrta službam zračnega prometa. Dejavniki, ki jih je treba upoštevati, vključujejo načine za predložitev posamičnih in ponavljalnih načrtov leta.
- 8.1.10 *Operativni načrt leta.* Postopki in odgovornosti za pripravo in odobritev operativnega načrta leta. Treba je opisati uporabo operativnega načrta leta, vključno z vzorci oblik operativnega načrta leta, ki se uporabljajo.
- 8.1.11 *Tehnična knjiga helikopterja operatorja.* Treba je opisati odgovornosti in uporabo tehnične knjige helikopterja operatorja, vključno z vzorci oblik, ki se uporabljajo.
- 8.1.12 *Seznam dokumentov, obrazcev in dodatnih informacij, ki jih je treba imeti na helikopterju.*
- 8.2 *Navodila za oskrbo helikopterja na tleh*
- 8.2.1 *Postopki polnjenja helikopterja z gorivom.* Opis postopkov polnjenja helikopterja z gorivom, ki vključujejo:
- (a) previdnostne ukrepe med ponovnim polnjenjem in praznjenjem rezervoarjev, vključno s primeri, ko se rotor vrti, delujočem motorju oziroma motorjih in ko deluje pomožna pogonska enota (APU);

(b) ponovno polnjenje/praznjenje rezervoarjev med vkrcavanjem potnikov, ko so potniki na helikopterju ali med izkrcavanjem iz njega; in

(c) previdnostne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, da se prepreči mešanje goriv.

8.2.2 *Varnostni postopki za oskrbo helikopterja ter ravnanje s potniki in tovorom.* Opis postopkov ravnanja, ki se uporabijo pri dodelitvi sedežev potnikom, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem, ter natovarjanju in raztovarjanju tovora. Treba je navesti tudi postopke za zagotavljanje varnosti med tem, ko je helikopter na ploščadi. Postopki za ravnanje s potniki in tovorom morajo vključevati:

- (a) otroke/dojenčke, bolne potnike in osebe z omejeno mobilnostjo;
- (b) prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu;
- (c) dovoljeno velikost in težo ročne prtljage;
- (d) natovarjanje in zavarovanje predmetov na helikopterju;
- (e) poseben tovor in razvrstitev prostorov za tovor;
- (f) razporeditev letališke opreme ob helikopterju;
- (g) uporabo vrat helikopterja;
- (h) varnost na ploščadi, vključno s preprečevanjem požarov, območjem curka in sesanja motorjev;
- (i) postopke za zagon motorjev, odhod s ploščadi in prihod nanjo;
- (j) oskrbovanje helikopterjev;
- (k) dokumente in obrazce za oskrbo helikopterjev;
- (l) več oseb na enem helikopterskem sedežu.

8.2.3 *Postopki za zavrnitev vkrcanja.* Postopki, ki zagotovijo, da se osebam, ki so videti omamljene ali ki s svojim psihičnim ali fizičnim vedenjem kažejo, da so pod vplivom zdravil ali mamil, zavrne vkrcanje na helikopter.

8.2.4 *Razledenitev in preprečevanje zaledenitve na tleh.* Opis usmeritve in postopkov za razledenitev in preprečevanje zaledenitve helikopterjev na tleh. Ti vključujejo opis vrste in posledic zaledenitve in drugih kontaminantov na helikopterjih med njihovim mirovanjem, manevriranjem po tleh in vzletom. Treba je tudi navesti opis vrste tekočin, ki se uporabljajo, vključno s:

- (a) trgovskimi ali komercialnimi imeni;
- (b) značilnostmi;
- (c) učinki na zmogljivost helikopterja;
- (d) časi njihovega delovanja; in
- (e) previdnostnimi ukrepi med uporabo.

8.3 *Postopki letenja*

8.3.1 *Usmeritev VFR/IFR.* Opis usmeritve, na podlagi katere se dovolijo leti po pravilih VFR, ali zahtevajo leti po pravilih IFR ali pa prehajanje iz enega načina letenja v drugi.

8.3.2 *Navigacijski postopki.* Opis vseh navigacijskih postopkov, ki se nanašajo na tip oziroma tipe in geografsko območje oziroma območje operacij. Treba je upoštevati:

- (a) standardne navigacijske postopke, vključno z usmeritvijo za izvajanje neodvisnih dodatnih preverjanj vnosov podatkov, če ti vplivajo na pot, po kateri mora leteti helikopter;
- (b) navigacijo MNPS in POLAR ter navigacijo na drugih določenih območjih;
- (c) RNAV. Opis ustreznih postopkov RNAV iz dela C;
- (d) ponovno načrtovanje med letom; in
- (e) postopke v primeru degradacije navigacijskih sistemov.

- 8.3.3 *Postopki za nastavitev višinomera*
- 8.3.4 *Avdio-govorna naprava za opozarjanje*
- 8.3.5 *Namerno puščen prazen prostor*
- 8.3.6 *Namerno puščen prazen prostor*
- 8.3.7 *Usmeritev in postopki za upravljanje goriva med letom*
- 8.3.8 *Neugodni in potencialno nevarni atmosferski pogoji.* Postopki za letenje v neugodnih in potencialno nevarnih atmosferskih pogojih in/ali izogibanje takšnim pogojem, ki vključujejo:
- (a) nevihte;
 - (b) pogoje zaledenitve;
 - (c) turbulenco;
 - (d) strižni veter;
 - (e) vetrovni stržen;
 - (f) oblake vulkanskega pepela;
 - (g) močne padavine;
 - (h) peščene viharje;
 - (i) zavetrne vale; in
 - (j) velike temperaturne inverzije.
- 8.3.9 *Vrtinčna sled in navzdol usmerjeni zračni tok pod rotorjem helikopterja.* Razdvajanje zaradi vrtilne sledi in navzdol usmerjenega zračnega toka, ob upoštevanju tipov helikopterjev, pogojev glede vetra in kraja nahajanja območja končnega prileta in vzleta (FATO).
- 8.3.10 *Člani posadke na svojih mestih.* Zahteve, da so člani posadke v različnih fazah leta ali po potrebi zaradi varnosti na svojih predpisanih mestih ali sedežih, ki vključujejo tudi postopke za nadzorovani počitek v pilotski kabini.
- 8.3.11 *Uporaba varnostnih pasov za posadko in potnike.* Zahteve, da člani posadke in potniki uporabljajo varnostne in/ali H-pasove v različnih fazah leta ali kadar se zdi potrebno zaradi varnosti.
- 8.3.12 *Dovolitev vstopa v pilotsko kabino.* Pogoji, pod katerimi se osebam, ki niso člani letalske posadke, dovoli vstop v pilotsko kabino. Treba je vključiti tudi usmeritev glede dovolitve vstopa inšpektorjem, ki jih pošlje organ.
- 8.3.13 *Uporaba praznih sedežev posadke.* Pogoji in postopki za uporabo praznih sedežev posadke.
- 8.3.14 *Onesposobitev članov posadke.* Postopki, ki jih je treba uporabiti pri onesposobitvi članov posadke med letom. Treba je vključiti tudi primere različne vrste onesposobitve in načine za njihovo prepoznavanje.
- 8.3.15 *Zahteve glede varnosti v potniški kabini.* Postopki zajemajo:
- (a) pripravo potniške kabine za let, zahteve med letom in pripravo za pristanek, vključno s postopki za zavarovanje potniške kabine in kuhinj;
 - (b) postopke, s katerimi se zagotovi, da potniki sedijo na mestih, kjer lahko pri zahtevani evakuaciji v sili najboljše pomagajo in ne ovirajo evakuacije iz helikopterja.
 - (c) postopke, ki jih je treba uporabiti med vkrcavanjem in izkrcavanjem potnikov;
 - (d) postopke za polnjenje rezervoarjev z gorivom med vkrcavanjem oziroma izkrcavanjem potnikov ali ko so potniki na helikopterju; in
 - (e) kajenje na helikopterju.
- 8.3.16 *Postopki dajanja navodil potnikom.* Vsebina, načini in časovna razporeditev dajanja navodil potnikom v skladu z OPS 3.285.

- 8.3.17 *Namerno puščen prazen prostor*
- 8.4 *AWO*. Opis operativnih postopkov za operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti. (Glej OPS 3, poddela D in E).
- 8.5 *Namerno puščen prazen prostor*
- 8.6 *Uporaba seznama oziroma seznamov minimalne opreme in seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije.*
- 8.7 *Neplačani leti*. Postopki in omejitve za:
- (a) lete za usposabljanje;
 - (b) preskusne lete;
 - (c) vročitvene lete;
 - (d) prelete;
 - (e) predstavitvene lete; in
 - (f) lete za prevoz posadk in dostavo helikopterja,

vključno z vrsto oseb, ki se lahko prevažajo na takšnih letih.

- 8.8 *Zahteve za kisik*
- 8.8.1 Obrazložitev pogojev, pod katerimi je treba zagotavljati in uporabljati kisik.
- 8.8.2 Zahteve za kisik, ki se določijo za:
- (a) letalsko posadko;
 - (b) kabinsko osebje; in
 - (c) potnike.

9 NEVARNO BLAGO IN OROŽJE

- 9.1 Informacije, navodila in splošne smernice glede prevoza nevarnega blaga, vključno s:
- (a) politik operatorja glede prevoza nevarnega blaga;
 - (b) smernicami glede zahtev za prevzem, označitev, ravnanje, natovarjanje in ločevanje nevarnega blaga;
 - (c) postopki za ukrepanje v nevarnih razmerah, ki vključujejo nevarno blago;
 - (d) dolžnostmi vsega udeleženega osebja v skladu z OPS 3.1215; in
 - (e) navodili za prevoz oseb, zaposlenih pri operatorju.
- 9.2 Pogoji, pod katerimi se lahko prevažajo vojaško orožje in strelivo ter športno orožje.

10 VAROVANJE

10.1 Navodila in smernice glede varovanja, ki niso zaupna in morajo vključevati pristojnosti in odgovornosti operativnega osebja. Treba je vključiti tudi usmeritve in postopke za obravnavanje kaznivih dejanj na helikopterju, kot so nezakonito vmešavanje, sabotaže, grožnje z bombami in ugrabitve, in poročanje o njih.

10.2 Opis preventivnih ukrepov varovanja in s tem povezanega usposabljanja.

OPOMBA: Posamezni deli navodil in smernic za varovanje lahko ostanejo zaupni.

11 OBRAVNAVANJE DOGODKOV, NJIHOVO PRIJAVLJANJE IN POROČANJE O NJIH

Postopki za obravnavanje dogodkov, njihovo prijavljanje in poročanje o njih. Ta oddelek mora zajemati:

- (a) opredelitev dogodkov in ustreznih odgovornosti vseh udeleženih oseb;
- (b) prikaze obrazcev, ki se uporabljajo za javljanje vseh vrst dogodkov (ali kopije teh obrazcev), navodila za njihovo izpolnitev, naslove, na katere jih je treba poslati, in rok, v katerem je to treba narediti;
- (c) ob nesreči je treba navesti tiste oddelke podjetja, organe oblasti in druge organizacije, ki jih je treba o tem obvestiti, ter opisati, kako to narediti in v kakšnem vrstnem redu;
- (d) postopke za ustno obveščanje enot zračnega prometa o incidentih, ki vključujejo RA ACAS (nasvete za odziv sistema za preprečevanje trčenj v zraku, nevarnost zaradi ptic, nevarno blago in nevarne okoliščine);
- (e) postopke za predložitev pisnih poročil o incidentih v zračnem prometu, svetovalnih rešitvah ACAS, trčenjih s pticami, incidentih ali nesrečah, ki vključujejo nevarno blago, in nezakonitem vmešavanju;
- (f) postopke poročanja, da se zagotovi skladnost z OPS 3.085(b) in 3.420. Ti postopki morajo vključevati poročanje v zvezi z notranjo varnostjo, ki jih morajo upoštevati člani posadke in so zasnovani tako, da se vodjo zrakoplova takoj obvesti o vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost med letom, in da se mu sporočijo vse zadevne informacije.

12 PRAVILA LETENJA

Pravila letenja vključujejo:

- (a) pravila vizualnega in instrumentalnega letenja;
- (b) teritorialno uporabo pravil letenja;
- (c) komunikacijske postopke, vključno s postopki pri okvari na komunikacijskih linijah;
- (d) informacije in navodila, ki se nanašajo na prestrezanje civilnih helikopterjev;
- (e) okoliščine, v katerih je treba stalno poslušati radijsko zvezo;
- (f) signale;
- (g) časovni sistem, ki se uporablja med operacijo;
- (h) dovoljenja ATS, upoštevanje načrta leta in javljanje položaja;
- (i) vizualne signale, ki se uporabijo za opozorilo helikopterja, ki brez pooblastila leti na omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju ali je tik pred vstopom vanj;
- (j) postopke za pilote, ki opazijo nesrečo ali prejmejo klic v sili;
- (k) zemeljske/zračne vizualne znake, ki jih uporabijo preživeli, z opisom in navodili za uporabo pripomočkov za signaliziranje; in
- (l) signale v sili in nevarnosti.

13 ZAKUP Opis operativnih dogovorov za zakup, s tem povezani postopki in upravljske odgovornosti.

B ZADEVE V ZVEZI Z OPERACIJO HELIKOPTERJA, VEZANE NA TIP HELIKOPTERJA

Treba je upoštevati razlike med tipi in različicami tipov po naslednjih razdelkih:

0 SPLOŠNE INFORMACIJE IN MERSKE ENOTE

0.1 Splošne informacije (npr. dimenzije helikopterja), vključno z opisom merskih enot, ki se uporabljajo pri upravljanju določenega tipa helikopterja, in pretvorbenimi tabelami.

1 OMEJITVE

1.1 Opis certificiranih omejitev in veljavnih operativnih omejitev, ki vključuje:

- (a) certifikacijski status (npr. JAR-27, JAR-29, Aneks 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (JAR-34 in JAR-36 itd.);

- (b) razpored potniških sedežev za vsak tip helikopterja, vključno s slikovno ponazoritvijo;
- (c) odobrene vrste operacij (npr. IFR/VFR, CAT II/III, RNP, letenje v znanih pogojih zaledenitve itd.);
- (d) sestavo posadke;
- (e) maso in masno središče;
- (f) omejitve hitrosti;
- (g) osnovne parametre izvedbe helikopterja;
- (h) omejitve zaradi vetra;
- (i) zmogljivostne omejitve za konfiguracije, ki se uporabljajo;
- (j) nagib;
- (k) kontaminacija ogrodja helikopterja;
- (l) omejitve sistemov.

2 POSTOPKI V SILI

2.1 Postopki v sili ter naloge, dodeljene posadki, ustrezni kontrolni seznam, sistem uporabe kontrolnih seznamov in izjava, ki vključuje postopke potrebnega usklajevanja med letalsko posadko in drugimi člani posadke (katerih oblika in uporaba morata upoštevati človeške dejavnike in načela CRM). Treba je vključiti naslednje postopke in naloge v sili:

- (a) onesposobitev člana posadke;
- (b) urjenje za ukrepanje v primeru ognja in dima;
- (c) udare strel;
- (d) klice v sili in opozarjanje ATC na nevarnosti;
- (e) odpoved motorja;
- (f) odpoved sistemov;
- (g) navodila za preusmeritev leta pri hudi tehnični okvari;
- (h) opozarjanje AVAD;
- (i) strižni veter;
- (j) zasilni pristane na kopnem/na vodi;

3 OBIČAJNI POSTOPKI

3.1 Običajni postopki in naloge, dodeljene posadki, ustrezni kontrolni seznam, sistem uporabe kontrolnih seznamov in izjava, ki vključuje postopke potrebnega usklajevanja med letalsko posadko in kabinskim osebjem. Treba je vključiti naslednje običajne postopke in naloge:

- (a) pred letom;
- (b) pred odhodom;
- (c) nastavitev in preverjanje višinomera;
- (d) vožnjo po letaliških manevrskih površinah, vzlet in vzpenjanje;
- (e) zmanjšanje hrupa;
- (f) potovanje in spust;
- (g) prilet, pripravo na pristane in dajanje navodil;

- (h) prilet po pravilih VFR;
- (i) prilet po pravilih IFR;
- (j) vizualni prilet in kroženje;
- (k) neuspeli prilet;
- (l) običajni pristanek;
- (m) po pristanku.

4 ZMOGLJIVOST

4.0 *Podatki o zmogljivosti morajo biti navedeni v obliki, ki omogoča njihovo enostavno uporabo.*

4.1 *Podatki o zmogljivosti.* Gradivo o zmogljivosti, ki zagotavlja potrebne podatke za uskladitev z zahtevami glede zmogljivosti iz poddelov F, G, H in I.

4.2 Če v odobrenem letalskem priročniku helikopterja (HFM) niso na voljo podatki o zmogljivosti, ki se zahtevajo za ustrezen razred zmogljivosti, je treba vključiti druge podatke, sprejemljive za organ. Lahko pa operativni priročnik vsebuje sklicevanje na odobrene podatke iz letalskega priročnika helikopterja, če se takšni podatki verjetno ne bodo pogosto uporabljali ali se ne bodo uporabljali v sili.

5 MASA IN RAVNOTEŽJE

Navodila in podatki za izračun mase in ravnotežja, ki vključujejo:

- (a) sistem za izračun (npr. sistem indeksiranja);
- (b) informacije in navodila za izpolnitev dokumentacije o masi in ravnotežju, ki vključuje ročni in računalniški zapis;
- (c) omejitve mase in masnega središča za tipe, različice ali posamezne helikoptere, ki jih uporablja operator; in
- (d) suho operativno maso in ustrezno masno središče ali indeks.

6 NATOVARJANJE

Postopki in predpisi za nalaganje in zavarovanje tovora na helikopterju.

7 NAČRTOVANJE LETA

7.1 Podatki in navodila, potrebni za načrtovanje pred in med letom. Kjer je ustrezno, je treba vključiti postopke za primere, ko en ali več motorjev ne deluje, in za lete do izoliranih heliportov.

7.2 Postopek za izračun potrebnega goriva za različne faze leta v skladu z OPS 3.255.

8 SEZNAM DOVOLJENIH ODSTOPANJ OD KONFIGURACIJE

Seznam dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL), če ga zagotovi proizvajalec, pri čemer je treba upoštevati tipe in različice helikopterjev, ki se uporabljajo, vključno s postopki, ki se uporabijo, če se helikopter odpošlje v skladu s pogoji iz njegovega seznama CDL.

9 SEZNAM MINIMALNE OPREME

Seznam minimalne opreme (MEL), pri čemer se upoštevajo tipi in različice helikopterjev, ki se uporabljajo, ter vrsta (vrste)/ območje (območja) operacije. V seznam minimalne opreme je treba vključiti navigacijsko opremo in upoštevati zmogljivost, ki se zahteva za zračno pot in območje operacije.

10 OPREMA ZA PREŽIVETJE IN REŠEVALNA OPREMA

10.1 Seznam opreme za preživetje, ki mora biti na helikopterju za zračne poti, po katerih bo helikopter letel, in postopki za preverjanje uporabnosti ter opreme pred vzletom. Treba je vključiti tudi navodila glede kraja, dostopnosti in uporabe opreme za preživetje in reševalne opreme in s tem povezan seznam oziroma sezname za preverjanje.

10.2 Postopek za določitev zahtevane količine kisika in količine, ki je na voljo. Profil leta in število oseb na helikopterju.

11 POSTOPKI EVAKUACIJE V SILI

11.1 Navodila za pripravo evakuacije v sili, vključno z usklajevanjem posadke in določitvijo centra za nevarnosti.

11.2 Postopki evakuacije v sili. Opis nalog vseh članov posadke za hitro evakuacijo iz helikopterja in ravnanje s potniki pri pristanku v sili na kopnem ali vodi ali v drugih nevarnostih.

12 SISTEMI NA HELIKOPTERJU

Opis sistemov na helikopterju, njihovih komand in prikazov, vključno z navodili za uporabo. (Glej IEM k dodatku 1 k JAR-OPS 3.1045.)

C NAVODILA IN INFORMACIJE O ZRAČNIH POTEH IN HELIPORTIH

1 Navodila in informacije o komunikacijah, navigaciji in heliportih, vključno z najnižjimi nivoji in višinami letenja za vsako predvideno zračno pot ter operativnimi minimumi za vsak predvideni heliport, vključno z:

- (a) najnižjim nivojem/višino letenja;
- (b) operativnimi minimumi za odhodna, namembna in nadomestna letališča;
- (c) komunikacijskimi zmogljivostmi in navigacijskimi pripomočki;
- (d) podatki o FATO/vzletno-pristajalnih stezah in napravah na heliportu;
- (e) postopki za prilet, neuspeli prilet in odlet, vključno s postopki za zmanjšanje hrupa;
- (f) postopki pri odpovedi komunikacijskih sredstev;
- (g) zmogljivostmi za iskanje in reševanje na območju, nad katerim bo helikopter predvidoma letel;
- (h) opisom letalskih kart, ki morajo biti na helikopterju, glede na predvideno vrsto leta in zračno pot, vključno s postopkom preverjanja njihove veljavnosti;
- (i) razpoložljivostjo letalskih informacij in meteoroloških služb;
- (j) komunikacijskimi in navigacijskimi postopki na zračni poti;
- (k) namerno puščen prazen prostor
- (l) posebnimi omejitvami heliporta (zmogljivostnimi, operativnimi itd.).

D USPOSABLJANJE

1 Programi usposabljanja in preverjanja usposobljenosti za celotno operativno osebje z dodeljenimi operativnimi nalogami v zvezi s pripravo in/ali izvajanjem leta.

2 Programi usposabljanja in preverjanja usposobljenosti morajo vključevati:

2.1 za letalsko posadko; vse ustrezne točke iz OPS 3, poddela E in N;

2.2 za kabinsko osebje; vse ustrezne točke iz poddela O;

2.3 za udeleženo operativno osebje, vključno s člani posadke:

(a) vse ustrezne točke iz OPS 3, poddel R (Zračni prevoz nevarnega blaga); in

(b) vse ustrezne točke iz OPS 3, poddel S (Varovanje).

2.4 Za operativno osebje, razen članov posadk (npr. dispečer, osebje za oskrbo helikopterjev itd.): vse druge ustrezne točke iz OPS, ki se nanašajo na njihove dolžnosti.

3 Postopki

3.1 Postopki za usposabljanje in preverjanje usposobljenosti.

3.2 Postopki, ki jih je treba uporabiti, če osebje ne doseže ali ne vzdržuje zahtevanih standardov.

3.3 Postopki za preprečitev, da bi se med leti v komercialnem zračnem prevozu simulirale neobičajne ali nevarne situacije, ki zahtevajo uporabo nekaterih ali vseh postopkov v nevarnosti in simulacijo IMC z nenaravnimi sredstvi.

4 Opis dokumentacije, ki jo je treba hraniti, in roki hranjenja. (Glej dodatek 1 k OPS 3.1065.)

Dodatek 1 k OPS 3.1065
Roki hranjenja dokumentov

Operator zagotovi, da se v sprejemljivi obliki, dostopni organu, hranijo toliko časa, kot je navedeno v spodnjih preglednicah, naslednje informacije/dokumenti:

Opomba: Dodatne informacije glede hranjenja evidenc so navedene v delu M – M.A.306(c) Operatorjev sistem tehnične knjige.

Preglednica 1 – Informacije, uporabljene za pripravo in izvedbo leta

Informacije, uporabljene za pripravo in izvedbo leta v skladu z OPS 3.135	
Operativni načrt leta	3 mesece
Tehnična knjiga helikopterja	24 mesecev po datumu zadnjega vpisa
Dokumentacija NOTAM/AIS, ki se nanaša na zračno pot, če jo je operator za to pripravil	3 mesece
Dokumentacija o masi in ravnotežju	3 mesece
Prijava posebnega tovora, vključno s pisnimi informacijami o nevarnem blagu za vodjo zrakoplova	3 mesece

Preglednica 2 – Poročila

Poročila	
Dnevnik potovanja	3 mesece
Poročilo/poročila o letu, namenjena zapisu vseh dogodkov v skladu z OPS 3.420, za katere vodja zrakoplova meni, da jih je treba sporočiti naprej /zabeležiti	3 mesece
Poročila o prekoračitvah delovnega časa in/ali skrajšanju časa počitka	3 mesece

Preglednica 3 – Zapisi o letalski posadki

Zapisi o letalski posadki	
Trajanje leta, delovnega časa in časa počitka	15 mesecev
Licenca	Dokler član letalske posadke izkorišča privilegije iz licence operatorja
Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje	3 leta
Tečaj poveljevanja (vključno s preverjanjem)	3 leta
Redno dopolnilno usposabljanje in preverjanje	3 leta
Usposabljanje in preverjanje usposobljenosti za delo na katerem koli pilotovem sedežu	3 leta
Najnovejše izkušnje (glej OPS 3.970)	15 mesecev
Usposobljenost za zračno pot in letališče (glej OPS 3.975)	3 leta
Usposabljanje in usposobljenost za posebne operacije, kadar to zahteva OPS 3 (npr. operacije HEMS CATII/III)	3 leta
Usposabljanje za prevoz nevarnega blaga, če je ustrezno	3 leta

Preglednica 4 – Zapisi o kabinskem osebju

Zapisi o kabinskem osebju	
Trajanje leta, delovnega časa in časa počitka	15 mesecev
Začetno in preusmeritveno usposabljanje ter tečaj za spoznavanje razlik (vključno s preverjanjem)	Toliko časa, dokler operator zaposluje člana letalske posadke
Redno dopolnilno in osvežitveno usposabljanje (vključno s preverjanjem)	Do 12 mesecev po tistem, ko član letalske posadke neha delati za operatorja
Usposabljanje za prevoz nevarnega blaga, če je ustrezno	3 leta

Preglednica 5 – Zapisi o drugem operativnem osebju

Zapisi o drugem operativnem osebju	
Zapisi o usposabljanju/usposobljenosti drugega osebja, za katerega se v skladu z JAR-OPS zahteva odobreni program usposabljanja	Zadnja dva zapisa o usposabljanju

Preglednica 6 – Drugi zapisi

Drugi zapisi	
Zapisi o sistemu kakovosti	5 let
Dokument o prevozu nevarnega blaga	3 mesece po opravljenem letu
Kontrolni seznam za prevzem nevarnega blaga	3 mesece po opravljenem letu

PODDEL Q OMEJITVE LETALSKEGA DELOVNEGA ČASA IN DELOVNEGA ČASA TER ZAHTEVANI ČAS POČITKA

Rezervirano

PODDEL R ZRAČNI PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

OPS 3.1150 Izrazje

(a) Izrazi, uporabljeni v tem poddelu, pomenijo:

(1) *Sprejemni kontrolni seznam*. Dokument, ki se uporablja kot pomoč pri preverjanju zunanjšega videza tovorkov z nevarnim blagom in dokumentov zanje, da se ugotovi, ali so bile izpolnjene vse ustrezne zahteve.

(2) *Tovorni zrakoplov*. Vsak zrakoplov, ki prevažata blago ali imetje, ne pa potnikov. V tem okviru se za potnike ne štejejo:

- (i) član posadke;
- (ii) oseba, zaposlena pri operatorju, katere prevoz se dovoli v skladu z navodili iz operativnega priročnika;
- (iii) pooblaščen predstavnik organa; ali
- (iv) oseba, ki ima dolžnosti v zvezi z določeno pošiljko na helikopterju.

(3) *Nesreča, ki vključuje nevarno blago*. Dogodek, povezan s prevozom nevarnega blaga, ki ima za posledico smrt ali hudo poškodbo osebe ali veliko materialno škodo. (Glej IEM OPS 3.1150(a)(3) in (a)(4).)

(4) *Incident, ki vključuje nevarno blago*. Dogodek, ki ni nesreča, ki vključuje nevarne snovi, povezan s prevozom nevarnega blaga, za katerega ni nujno, da se zgodi na krovu zrakoplova in ima za posledico poškodbo osebe, materialno škodo, požar, prelom tovora, njegovo razlitje, iztekanje tekočin ali sevanje ali kak drug dokaz, da embalaža ni ostala neoporečna. Za incidente, ki vključujejo nevarno blago, se štejejo tudi vsi dogodki, povezani s prevozom nevarnega blaga, ki resno ogrozijo zrakoplov ali osebe na njem. (Glej IEM OPS 3.1150(a)(3) in (a)(4).)

(5) *Listina o prevozu nevarnega blaga*. Listina, ki je navedena v Tehničnih navodilih. Izpolni jo oseba, ki da nevarno blago v zračni prevoz, vsebuje pa podatke o tem nevarnem blagu. V listini mora biti navedena podpisana izjava, da je nevarno blago popolno in natančno opisano z njegovimi pravnimi odpremnimi imeni in številkami ZN/ID in da je pravilno razvrščeno v skupine, zapakirano, označeno in v ustreznem stanju za prevoz.

(6) *Tovorni zabojnik*. Tovorni zabojnik je kos transportne opreme, ki omogoča prevoz radioaktivnih snovi, zapakiranih ali nezapakiranih, z enim ali več prevoznimi sredstvi.

(7) *Odpravnik letov*. Agencija, ki v imenu operatorja opravlja nekatere ali vse njegove naloge, vključno s prevzemanjem, natovarjanjem, iztovarjanjem, pretovarjanjem ali drugimi obdelavami tovora ali potnikov.

(8) *Številka ID*. Začasna identifikacijska številka za kos nevarnega blaga, ki mu ni bila dodeljena številka ZN.

(9) *Ovojna embalaža*. Ograjen prostor, ki ga uporabi en vkrcevalec, da vanj postavi enega ali več tovorkov, in tvori eno enoto za pretovarjanje in zlaganje.

(10) *Tovorek*. Končni izdelek pakiranja, ki ga sestavljata embalaža in njena vsebina, pripravljena za prevoz.

(11) *Embalaža*. Posode in vsi drugi elementi ali materiali, ki jih potrebuje posoda za uresničevanje svoje namembnosti zadrževanja in zagotovitev skladnosti z zahtevami za embalažo.

(12) *Pravilno odpretno ime*. Ime, ki se uporabi za opis določenega izdelka ali snovi v vseh odpretnih listinah in prijavih in, če je ustrezno, na embalaži.

(13) *Huda poškodba*. Poškodba, ki jo utрпи oseba v nesreči in ki:

(i) zahteva bolnišnično zdravljenje, ki traja več kot 48 ur in se začne v sedmih dneh po datumu nastanka poškodbe; ali

(ii) ima za posledico zlom katere koli kosti (razen enostavnih zlomov prstov na roki, nogi ali nosu); ali

(iii) vključuje raztrganine, ki povzročajo hude krvavitve, poškodbe živcev, mišic ali kit; ali

(iv) vključuje poškodbo katerega koli notranjega organa; ali

(v) vključuje opekline druge ali tretje stopnje ali opekline, ki prizadenejo več kot 5 odstotkov telesne površine; ali

(vi) vključuje dokazano izpostavljenost kužnim snovem ali škodljivemu sevanju.

(14) *Država izvora*. Organ, na ozemlju katerega je bilo nevarno blago prvič natovorjeno na zrakoplov.

(15) *Tehnična navodila*. Najnovejša veljavna izdaja Tehničnih navodil za varen zračni prevoz nevarnega blaga (Dok 9284-AN/905), vključno z dodatkom in vsemi dopolnitvami, ki se odobrijo in objavijo na podlagi odločitve Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva.

(16) *Številka ZN*. Štirimestna številka, ki jo dodeli Odbor strokovnjakov Združenih narodov za prevoz nevarnega blaga za prepoznavanje snovi ali določene skupine snovi.

OPS 3.1155 Odobritev prevoza nevarnega blaga
(Glej IEM OPS 3.1155.)

Operator ne sme prevažati nevarnega blaga, če mu tega ne odobri organ.

OPS 3.1160 Področje uporabe

(a) Operator upošteva določbe iz Tehničnih navodil vedno, ko prevažata nevarno blago, ne glede na to, ali let v celoti ali delno poteka znotraj ozemlja države ali v celoti zunaj tega ozemlja. (Glej IEM OPS 3.1160(a).)

(b) Predmeti in snovi, ki bi se sicer razvrstili kot nevarno blago, so izvzeti iz določb tega poddela v obsegu, navedenem v Tehničnih navodilih, če:

(1) morajo biti na helikopterju v skladu z ustreznimi zahtevami OPS 3 ali iz operativnih razlogov (glej IEM OPS 3.1160(b)(1));

(2) se prevažajo kot zaloge za oskrbo potnikov s hrano in pijačo ali oskrbo potniške kabine;

(3) se prevažajo za uporabo med letom kot veterinarski pripomoček ali pištola za human zakol živali (glej IEM OPS 3.1160(b)(3));

(4) se prevažajo za uporabo med letom kot medicinski pripomoček za bolnika, če (glej IEM OPS 3.1160(b)(4));

- (i) so bile plinske jeklenke izdelane posebej za hranjenje in prevoz določenega plina;
- (ii) so zdravila in druge medicinske snovi med uporabo na helikopterju pod nadzorom usposobljenega osebja;
- (iii) je oprema, ki vsebuje mokre akumulatorske celice, postavljena in po potrebi pritrjena v pokončnem položaju, da se prepreči razlitje elektrolita; in
- (iv) se ustrezno poskrbi, da se vsa oprema med vzletom in pristankom ter vedno, ko vodja zrakoplova meni, da je treba zaradi varnosti, zloži in zavaruje; ali

(5) jih prevažajo potniki ali člani posadke (glej IEM OPS 3.1160 (b)(5)).

(c) Predmeti in snovi, namenjeni kot nadomestilo za predmete in snovi iz predhodnih točk (b)(1) in (b)(2), se morajo na helikopterju prevažati v skladu s Tehničnimi navodili.

OPS 3.1165 Omejitve prevoza nevarnega blaga

(a) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se predmeti in snovi, ki so v Tehničnih navodilih posebej z imenom ali generičnim opisom navedeni kot v vsakem primeru prepovedani za prevoz, ne prevažajo na nobenem helikopterju.

(b) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se predmeti in snovi ali drugo blago, ki so v Tehničnih navodilih navedeni kot prepovedani za prevoz v običajnih okoliščinah, prevažajo samo, če:

(1) jih izvzamejo zadevne države v skladu z določbami iz Tehničnih navodil (glej IEM OPS 3.1165 (b)(1)); ali

(2) je v Tehničnih navodilih navedeno, da se lahko prevažajo na podlagi odobritve, ki jo izda država izvora.

OPS 3.1170 Razvrstitev

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se predmeti in snovi razvrstijo kot nevarno blago v skladu s Tehničnimi navodili.

OPS 3.1175 Pakiranje (Glej AMC OPS 3.1175.)

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se nevarno blago zapakira v skladu s Tehničnimi navodili ali na način, ki zagotavlja enakovredno raven varnosti pod pogojem, da to odobri organ.

OPS 3.1180 Etiketiranje in označevanje

(a) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se tovorki, ovojna embalaža in tovorni zabojniki etiketirajo v skladu s Tehničnimi navodili.

(b) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se tovorki, ovojna embalaža in tovorni zabojniki označijo v skladu s Tehničnimi navodili ali navodili organa. (glej AMC OPS 3.1180(b).)

(c) Če se nevarno blago prevaža na letu, ki poteka v celoti ali delno zunaj ozemlja države, morata biti etiketiranje in označevanje v angleščini, pri čemer je treba upoštevati tudi zahteve za kateri koli drug jezik.

OPS 3.1185 Dokument o prevozu nevarnega blaga

(a) Operator zagotovi, da prevoz nevarnega blaga spremlja listina o prevozu nevarnega blaga, razen če ni v Tehničnih navodilih navedeno drugače.

(b) Če se nevarno blago prevaža na letu, ki v celoti ali delno poteka zunaj ozemlja države, mora biti listina o prevozu nevarnega blaga v angleščini, pri čemer se upoštevajo tudi zahteve za kateri koli drug jezik.

OPS 3.1190 Namerno puščen prazen prostor

OPS 3.1195 Sprejem nevarnega blaga

(a) Operator ne sprejme nevarnega blaga v prevoz, dokler se tovorek, ovojna embalaža ali tovorni zabojnik ne pregledajo v skladu s sprejemnimi postopki iz Tehničnih navodil.

(b) Operator ali njegov odpravnik letov uporabita sprejemni kontrolni seznam. Sprejemni kontrolni seznam omogoča preveritev vseh ustreznih podatkov in je v takšni obliki, ki omogoča zapis ugotovitev sprejemnega pregleda na roko ali z mehanskimi ali računalniškimi sredstvi.

OPS 3.1200 Preveritev poškodb, puščanja ali kontaminacije

(a) Operator zagotovi, da:

(1) se tovorki, ovojna embalaža in tovorni zabojniki neposredno pred natovarjanjem na helikopter v skladu s Tehničnimi navodili pregledajo zaradi morebitnega puščanja ali poškodb;

(2) se tovorki, ovojna embalaža ali tovorni zabojniki, ki puščajo ali so poškodovani, ne naložijo na helikopter;

(3) se vsak tovorek nevarnega blaga, ki se odkrije na helikopterju in za katerega se zdi, da je poškodovan ali da pušča, odstrani ali da pristojni organ ali organizacija uredi vse potrebno za njegovo odstranitev. V tem primeru se preostala pošiljka pregleda zaradi zagotovitve, da je v ustreznem stanju za prevoz in da helikopter in tovor na njem nista utrpela poškodb ali kontaminacije; in

(4) se tovorki, ovojna embalaža in tovorni zabojniki pregledajo glede znakov poškodb ali puščanja pri raztovarjanju s helikopterja in da se v primeru ugotovljenih znakov poškodb ali puščanja prostor, na katerem je bilo naloženo nevarno blago, pregleda zaradi poškodb ali kontaminacije.

OPS 3.1205 Odstranitev kontaminacije

(a) Operator zagotovi, da:

(1) se vsakršna ugotovljena kontaminacija, ki je posledica puščanja embalaže ali poškodb nevarnega blaga, nemudoma odstrani; in

(2) se helikopter, ki je bil kontaminiran z radioaktivnimi snovmi, takoj vzame iz uporabe in se vrne v uporabo, ko stopnja sevanja na kateri koli dostopni površini in nefiksna kontaminacija ne presega vrednosti iz Tehničnih navodil.

OPS 3.1210 Omejitve pri natovarjanju (Glej AMC OPS 3.1210(a).)

(a) *Potniška in pilotska kabina ter prostori za tovor.* Operator zagotovi, da se nevarno blago naloži, loči od drugega tovora, zloži, zavaruje in prevaža na helikopterju v skladu s Tehničnimi navodili ali kot to odobri organ.

(b) *Nevarno blago, namenjeno samo za prevoz na tovornih zrakoplovih.* Operator zagotovi, da se tovorki nevarnega blaga, ki imajo oznako "Samo za tovorni zrakoplov" prevažajo le na tovornih zrakoplovih in natovorijo v skladu s Tehničnimi navodili.

OPS 3.1215 Zagotavljanje informacij

(a) *Informacije za zemeljsko osebje.* Operator zagotovi, da:

(1) zemeljsko osebje dobi informacije, ki mu omogočijo izvajanje nalog v zvezi s prevozom nevarnega blaga, vključno z ukrepi, ki jih je treba sprejeti v primeru incidentov in nesreč, ki vključujejo nevarno blago; in

(2) dobi informacije iz predhodnega pododstavka (a)(1) tudi njegov odpravnik letov, če je ustrezno.

(b) *Informacije za potnike in druge osebe* (glej AMC OPS 3.1215(b))

(1) Operator zagotovi, da se v skladu s Tehničnimi navodili razglasi informacije za opozorilo potnikov, katerih vrst nevarnega blaga ne smejo prevažati na helikopterju; in

(2) operator in, kjer je ustrezno, njegov odpravnik letov zagotovita, da so na sprejemnih mestih na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

(c) *Informacije za člane posadke.* Operator zagotovi, da so v operativnem priročniku navedene informacije, ki članom posadke omogočajo izvajanje nalog v zvezi s prevozom nevarnega blaga, vključno z ukrepi, ki jih je treba sprejeti v nevarnosti, ki vključujejo nevarno blago.

(d) *Informacije za vodjo zrakoplova.* Operator zagotovi, da vodja zrakoplova dobi pisne informacije v skladu s Tehničnimi navodil (Glej preglednico 1 v dodatku 1 k OPS 3.1065 za rok hranjenja dokumentov).

(e) *Informacije v primeru helikopterskega incidenta ali nesreče* (glej AMC OPS 3.1215(e)).

(1) Operator helikopterja, vpletenega v helikopterski incident, na zahtevo zagotovi vse informacije, potrebne za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzroči prevoz nevarnega blaga.

(2) Operator helikopterja, vpletenega v helikoptersko nesrečo, čim prej obvesti pristojni organ države, v kateri se je helikopterska nesreča zgodila, o vsakršnem nevarnem blagu na helikopterju.

OPS 3.1220 Programi usposabljanja
(Glej AMC OPS 3.1220.)
(Glej IEM OPS 3.1220.)

(a) Operator v skladu s tehničnimi navodili vzpostavi in izvaja programe usposabljanja osebja, ki jih mora odobriti organ.

(b) *Operatorji brez trajnega dovoljenja za prevoz nevarnega blaga.* Operator zagotovi, da je:

(1) osebje, ki se ukvarja z mešanim tovorom in prtljago, vključeno v usposabljanje za izvajanje nalog v zvezi z nevarnim blagom. To usposabljanje mora obsegati najmanj področja iz stolpca 1 preglednice 1 in mora biti dovolj podrobno, da se pridobi zavest o nevarnostih, povezanih z nevarnim blagom, kako se jih prepozna in katere zahteve se uporabljajo, če takšno blago prevažajo potniki; in

(2) naslednje osebje:

(i) člani posadke;

(ii) osebje za ravnanje s potniki; in

(iii) varnostno osebje, zaposleno pri operatorju, ki se ukvarja s pregledom potnikov in njihove prtljage, vključeno v usposabljanje, ki mora obsegati najmanj področja iz drugega stolpca preglednice 1 in mora biti dovolj podrobno, da se pridobi zavest o nevarnostih, povezanih z nevarnim blagom, kako se jih prepozna in katere zahteve se uporabljajo, če takšno blago prevažajo potniki.

Preglednica 1

PODROČJA USPOSABLJANJA	1	2
Splošna filozofija	X	X
Omejitve zračnega prevoza nevarnega blaga		X
Označevanje in etiketiranje tovorkov	X	X
Nevarno blago v prtljagi potnikov	X	X
Postopki v sili	X	X

Opomba: 'X' označuje področje, ki ga je treba zajeti.

(c) *Operatorji s trajnim dovoljenjem za prevoz nevarnega blaga.* Operator zagotovi, da:

(1) je bilo osebje, ki se ukvarja s sprejemom nevarnega blaga, teoretično in praktično usposobljeno za opravljanje svojih nalog. To usposabljanje mora zajeti najmanj področja, opredeljena v prvem stolpcu preglednice 2 in mora biti dovolj podrobno za zagotovitev, da osebje lahko odloča o sprejemu ali zavrnitvi nevarnega blaga, ki se da v zračni prevoz;

(2) je bilo osebje, pristojno za ravnanje z nevarnim blagom na letališču, njegovo skladiščenje in natovarjanje, vključeno v usposabljanje za izvajanje njihovih nalog v zvezi z nevarnim blagom. To usposabljanje mora obsegati najmanj področja iz drugega stolpca preglednice 2 in mora biti dovolj podrobno, da se pridobi zavest o nevarnostih, povezanih z nevarnim blagom, kako se takšno blago prepozna, kako se z njim ravna in kako se ga naloži;

(3) je bilo osebje, pristojno za ravnanje z mešanim tovorom in prtljago, vključeno v usposabljanje za izvajanje nalog v zvezi z nevarnim blagom. To usposabljanje mora obsegati najmanj področja iz tretjega stolpca preglednice 2 in mora biti dovolj podrobno, da se pridobi zavest o nevarnostih, povezanih z nevarnim blagom, kako se takšno blago prepozna, kako se z njim ravna in kako se ga naloži ter katere zahteve se uporabljajo, če takšno blago prevažajo potniki;

(4) so bili člani letalske posadke vključeni v usposabljanje, ki mora zajemati najmanj področja iz četrtega stolpca preglednice 2. Usposabljanje mora biti dovolj podrobno, da se zagotovi pridobitev zavesti o nevarnostih, povezanih z nevarnim blagom, in kako ga je treba prevažati na helikopterju; in

(5) naslednje osebje:

(i) osebje za ravnanje s potniki;

(ii) varnostno osebje, zaposleno pri operatorju, ki se ukvarja s pregledom potnikov in njihove prtljage; in

(iii) člani posadke, ki niso člani letalske posadke, vključeni v usposabljanje, ki mora obsegati najmanj področja iz petega stolpca preglednice 2. Usposabljanje mora biti dovolj podrobno, da se pridobi zavest o nevarnostih, povezanih z nevarnim blagom, in katere zahteve se uporabljajo, če takšno blago prevažajo potniki, ali splošneje za njegov prevoz na helikopterju.

Predelnica 2

PODROČJA USPOSABLJANJA	1	2	3	4	5
Omejitve zračnega prevoza nevarnega blaga	X	X		X	X
Razvrstitev nevarnega blaga	X				
Seznam nevarnega blaga	X	X		X	
Specifikacije za embalažo in označevanje	X				
Postopki skladiščenja in natovarjanja	X	X	X	X	
Nevarno blago v prtljagi potnikov	X		X	X	X
Postopki v sili	X	X	X	X	X

Opomba: 'X' označuje področje, ki ga je treba zajeti.

(d) Operator zagotovi, da celotno osebje, ki je bilo vključeno v usposabljanje, opravi preskus, da se preveri razumevanje njihovih odgovornosti.

(e) Operator zagotovi, da se celotno osebje, ki mora biti vključeno v usposabljanje za ravnanje z nevarnim blagom, vsaj vsaki dve leti vključi v periodično usposabljanje.

(f) Operator zagotovi, da se vodi evidenca o usposabljanju za ravnanje z nevarnim blagom za celotno osebje, ki se usposablja v skladu s predhodnim pododstavkom (d).

(g) Operator zagotovi, da se osebje njegovega odpravnika letov usposablja v skladu z ustreznim stolpcem preglednice 1 ali 2.

OPS 3.1225 Poročila o incidentih in nesrečah, ki vključujejo nevarno blago
(Glej AMC OPS 3.1225.)

(a) Operator poroča organu o incidentih in nesrečah, ki vključujejo nevarno blago. Prvo poročilo se odpošlje v 72 urah po dogodku, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine.

(b) Operator organ obvesti tudi o neprijavljenem ali nepravilno prijavljenem nevarnem blagu, ki se odkrije med tovorom ali v prtljagi potnikov. Prvo poročilo se odpošlje v 72 urah po odkritju, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine.

OPS 3.1230 Namerno puščen prazen prostor

PODDEL S VAROVANJE

OPS 3.1235 Zahteve glede varovanja

Operator zagotovi, da se celotno ustrezno osebje seznanj z ustreznimi zahtevami nacionalnih programov varovanja države operatorja in da jih upošteva.

OPS 3.1240 Programi usposabljanja

Operator vzpostavi in izvaja odobrene programe usposabljanja, na podlagi katerih se člani posadk operatorja usposobijo za sprejem ustreznih ukrepov, s katerimi preprečijo dejanja nezakonitega vmešavanja, kot so sabotaže ali nezakonit zaseg helikopterja, in zmanjšajo posledice takšnih dogodkov, če se zgodijo. Program usposabljanja je združljiv z nacionalnimi programi varovanja v letalstvu. Posamezni člani posadke poznajo in se usposobijo iz vseh ustreznih elementov programa usposabljanja.

OPS 3.1245 Poročanje o dejanjih nezakonitega vmešavanja

Po dejanju nezakonitega vmešavanja na krovu helikopterja vodja zrakoplova, v njegovi odsotnosti pa operator, takoj predloži poročilo o takšnem dejanju pristojnemu lokalnemu organu in organu v državi operatorja.

OPS 3.1250 Kontrolni seznam za postopek pregleda helikopterja

Operator zagotovi, da je na vseh helikopterjih kontrolni seznam postopkov, ki jih je treba uporabiti pri iskanju skritega orožja, razstreliva ali drugih nevarnih naprav. Kontrolni seznam podpirajo navodila operatorja glede ustreznega poteka ukrepov, ki jih je treba sprejeti, če se najde bomba ali sumljiv predmet.

OPS 3.1255 Varovanje v pilotski kabini

Na vseh helikopterjih za prevoz potnikov, na katerih ima pilotska kabina vrata, je mogoče ta vrata zakleniti z notranje strani, da se prepreči nedovoljen vstop.
