



**Komisjoni määruse eelnõu VIII lisa
„Lennutegevus – OPS”**

SPO-osa – IR

Sisukord

SPO-osa – IR	8
SPO.GEN.005 Reguleerimisala	8
A-alajagu – Üldnõuded	8
SPO.GEN.100 Pädev asutus	8
SPO.GEN.101 Täitmise viisid.....	9
SPO.GEN.102 Fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid ja mootorpurilennukid	9
SPO.GEN.105 Meeskonna kohustused	9
SPO.GEN.106 Eritööde spetsialistide kohustused	10
SPO.GEN.107 Kapteni kohustused ja volitused	10
SPO.GEN.108 Kapteni kohustused ja volitused – õhupallid	11
SPO.GEN.110 Õigusaktide, eeskirjade ja protseduuride täitmine	12
SPO.GEN.115 Ühine suhtlemiskeel	12
SPO.GEN.120 Lennukite ruleerimine	12
SPO.GEN.125 Rootori sisselülitamine	12
SPO.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed	12
SPO.GEN.135 Pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite teave	12
SPO.GEN.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave	12
SPO.GEN.145 Lennulogi – mitteärilised lennud mittekeerukate mootorõhusõidukitega	14
SPO.GEN.150 Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine – lennud keerukate mootorõhusõidukitega	14
SPO.GEN.155 Ohtlike kaupade vedu	14
SPO.GEN.160 Ohtlike kaupade väljutamine	15
SPO.GEN.165 Relvade vedu ja kasutamine	15
SPO.GEN.170 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile.....	15
SPO.GEN.175 Minimaalvarustuse loetelu – mitteärilised lennud mittekeerukate mootorõhusõidukitega	16
B-alajagu – Käitamisprotseduurid	17
SPO.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine	17
SPO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid	17
SPO.OP.110 Lennuväljade käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid	17
SPO.OP.111 Lennuvälja käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud	18
SPO.OP.112 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringlähenedamine	19

SPO.OP.113	Lennuvälja käitamismiinimumid – kopterite ringlähenedamine maismaal	20
SPO.OP.115	Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid	20
SPO.OP.120	Müra vähendamise protseduurid	20
SPO.OP.121	Müra vähendamise protseduurid – õhupallid	20
SPO.OP.125	Takistustest ülelennu miinimumkõrgused – IFR-lennud	20
SPO.OP.130	Kütuse- ja õlivaru – lennukid	21
SPO.OP.131	Kütuse- ja õlivaru – kopterid	21
SPO.OP.132	Kütuse- ja ballasti varu ja plaanimine – õhupallid	22
SPO.OP.135	Ohutusteabe andmine	22
SPO.OP.140	Lennu ettevalmistus	23
SPO.OP.145	Varu-stardilennuväljad – keerukad mootorlennukid	23
SPO.OP.150	Varu-sihtlennuväljad – lennukid	23
SPO.OP.151	Varu-sihtlennuväljad – kopterid	24
SPO.OP.155	Tankimine isikute sisenemise, pardalviibimise või väljumise ajal	24
SPO.OP.160	Kõrvaklappide kasutamine	24
SPO.OP.165	Suitsetamine	25
SPO.OP.170	Ilmastikutingimused	25
SPO.OP.175	Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid	25
SPO.OP.176	Jää ja muu saaste – lennuprotseduurid	25
SPO.OP.180	Starditingimused – lennukid ja kopterid	25
SPO.OP.181	Starditingimused – õhupallid	26
SPO.OP.185	Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal	26
SPO.OP.190	Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal	26
SPO.OP.195	Lisahapniku kasutamine	26
SPO.OP.200	Maapinna läheduse tuvastamine	27
SPO.OP.205	Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS) – keerukad mootorlennukid ja kopterid	27
SPO.OP.210	Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid	27
SPO.OP.215	Lähenemise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid	27
SPO.OP.225	Käitamispiirangud – kuumaõhupallid	28
SPO.OP.230	Standardsed tööprotseduurid	28
C-alajagu – Õhusõidukite suutlikkus ja käitamispiirangud		28
SPO.POL.100	Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid	28
SPO.POL.105	Mass ja balansseering	28

SPO.POL.110	Massi ja balansseeringu süsteem – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega	29
SPO.POL.115	Massi ja balansseeringu dokumentatsioon – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega	29
SPO.POL.116	Massi ja balansseeringu andmed ja dokumentatsioon – lihtsustused	30
SPO.POL.120	Suutlikkus – üldteave	30
SPO.POL.125	Stardimassi piirangud – keerukad mootorlennukid	30
SPO.POL.130	Start – keerukad mootorlennukid	31
SPO.POL.135	Marsruudil – ühe mittetöötava mootoriga – keerukad mootorlennukid	31
SPO.POL.140	Maandumine – keerukad mootorlennukid	31
SPO.POL.145	Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – lennukid	31
SPO.POL.146	Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – kopterid	32
D-alajagu – Mõõteriistad, andmed ja seadmed		33
1. jaotis – Lennukid		33
SPO.IDE.A.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldteave	33
SPO.IDE.A.105	Lennu minimaalvarustus	34
SPO.IDE.A.110	Elektrisüsteemi varukaitsmed	34
SPO.IDE.A.115	Lennuvalgustus	34
SPO.IDE.A.120	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	34
SPO.IDE.A.125	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	35
SPO.IDE.A.126	Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	36
SPO.IDE.A.130	Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)	36
SPO.IDE.A.131	Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)	37
SPO.IDE.A.132	Meteoroloogilised pardaseadmed – keerukad mootorlennukid	37
SPO.IDE.A.133	Lisavarustus öölendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorlennukid	37
SPO.IDE.A.135	Lennumeeskonna sisesidesüsteem	37
SPO.IDE.A.140	Kabiini helisalvestusseade	37
SPO.IDE.A.145	Pardaregistraator	38
SPO.IDE.A.150	Andmeside salvestamine	38
SPO.IDE.A.155	Lennuandmete ja kabiiniheli kombineeritud salvestusseade	39

SPO.IDE.A.160	Istmed, istmete turvavööd ja kinnitussüsteemid	39
SPO.IDE.A.165	Esmaabikomplekt.....	40
SPO.IDE.A.170	Lisahapnik – survestatud lennukid.....	40
SPO.IDE.A.175	Lisahapnik – survestamata lennukid	40
SPO.IDE.A.180	Käsitulekustutid	41
SPO.IDE.A.181	Päästekirves ja sõrgkang	41
SPO.IDE.A.185	Sissemurdmispunktide märgistus	41
SPO.IDE.A.190	Avariimajakas (ELT)	41
SPO.IDE.A.195	Lendamine veekogu kohal	42
SPO.IDE.A.200	Päästevarustus	42
SPO.IDE.A.205	Isikukaitsevahendid.....	43
SPO.IDE.A.210	Kõrvaklapid	43
SPO.IDE.A.215	Raadioseadmed	43
SPO.IDE.A.220	Navigatsiooniseadmed	44
SPO.IDE.A.225	Transponder	44
2. jaotis – Kopterid		45
SPO.IDE.H.100	Mööteriistad ja seadmed – üldteave	45
SPO.IDE.H.105	Lennu minimaalvarustus	45
SPO.IDE.H.115	Lennuvalgustus.....	46
SPO.IDE.H.120	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimööteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed.....	46
SPO.IDE.H.125	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimööteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed.....	47
SPO.IDE.H.126	Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	48
SPO.IDE.H.132	Pardailmaradar – keerukad mootorkopterid.....	48
SPO.IDE.H.133	Lisavarustus õisteks lendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorkopterid	48
SPO.IDE.H.135	Lennumeeskonna sisesidesüsteem	48
SPO.IDE.H.140	Kabiini helisalvestusseade	48
SPO.IDE.H.145	Pardaregistraator	49
SPO.IDE.H.150	Andmeside salvestamine.....	49
SPO.IDE.H.155	Lennuandmete ja kabiiniheli kombineeritud salvestusseade.....	50
SPO.IDE.H.160	Istmed, istmete turvavööd ja kinnitussüsteemid	50
SPO.IDE.H.165	Esmaabikomplekt.....	50

SPO.IDE.H.175	Lisahapnik – survestamata kopterid	51
SPO.IDE.H.180	Käsitulekustutid	51
SPO.IDE.H.185	Sissemurdmispunktide märgistus	51
SPO.IDE.H.190	Avariimajakas (ELT)	52
SPO.IDE.H.195	Lendamine veekogu kohal – mittekeerukad mootorkopterid	52
SPO.IDE.H.197	Päästevestid – keerukad mootorkopterid.....	53
SPO.IDE.H.198	Kaitseülikonnad – keerukad mootorkopterid	53
SPO.IDE.H.199	Päästeparved, pääste-avariimajakad ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal – keerukad mootorkopterid	53
SPO.IDE.H.200	Päästevarustus	54
SPO.IDE.H.201	Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal – keerukad mootorkopterid.....	54
SPO.IDE.H.202	Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus	55
SPO.IDE.H.203	Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette ...	55
SPO.IDE.H.205	Isikukaitsevahendid.....	55
SPO.IDE.H.210	Kõrvaklapid	55
SPO.IDE.H.215	Raadioseadmed	55
SPO.IDE.H.220	Navigatsiooniseadmed	56
SPO.IDE.H.225	Transponder	56
3. jaotis – Purilennukid		57
SPO.IDE.S.100	Mööteriistad ja seadmed – üldteave	57
SPO.IDE.S.105	Lennu minimaalvarustus	57
SPO.IDE.S.115	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimööteriistad.....	57
SPO.IDE.S.120	Pilvedes lendamine – lennu- ja navigatsioonimööteriistad.....	58
SPO.IDE.S.125	Istmed ja kinnitussüsteemid	58
SPO.IDE.S.130	Lisahapnik.....	58
SPO.IDE.S.135	Lendamine veekogu kohal	58
SPO.IDE.S.140	Päästevarustus	59
SPO.IDE.S.145	Raadioseadmed	59
SPO.IDE.S.150	Navigatsiooniseadmed	59
SPO.IDE.S.155	Transponder	59
4. jaotis – Õhupallid		60
SPO.IDE.B.100	Mööteriistad ja seadmed – üldteave	60

SPO.IDE.B.105	Lennu minimaalvarustus	60
SPO.IDE.B.110	Lennuvalgustus.....	60
SPO.IDE.B.115	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed.....	61
SPO.IDE.B.120	Esmaabikomplekt.....	61
SPO.IDE.B.121	Lisahapnik.....	61
SPO.IDE.B.125	Käsitulekustutid	61
SPO.IDE.B.130	Lendamine veekogu kohal	61
SPO.IDE.B.135	Päästevarustus	62
SPO.IDE.B.140	Muu varustus.....	62
SPO.IDE.B.145	Raadioseadmed	62
SPO.IDE.B.150	Transponder	62
E-alajagu – Erinõuded		63
1. jaotis – Kopterite rippvälislastiga lennud (HESLO)		63
SPO.SPEC.HESLO.100	Standardne töökord	63
SPO.SPEC.HESLO.105	Kopterite rippvälislastiga lendude erivarustus	63
SPO.SPEC.HESLO.110	Ohtlike kaupade vedu	63
2. jaotis – Inimvälislastiga lennud (HEC)		63
SPO.SPEC.HEC.100	Standardne töökord.....	63
SPO.SPEC.HEC.105	Inimvälislastiga lendude erivarustus	64
3. jaotis – Langevarjulennud (PAR)		64
SPO.SPEC.PAR.100	Standardne töökord.....	64
SPO.SPEC.PAR.105	Meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide vedu	65
SPO.SPEC.PAR.110	Istmed	65
SPO.SPEC.PAR.115	Lisahapnik	65
SPO.SPEC.PAR.120	Lendamine veekogu kohal	65
SPO.SPEC.PAR.125	Ohtlike kaupade väljutamine.....	65
4. jaotis – Vigurlennud (ABF)		65
SPO.SPEC.ABF.100	Standardne töökord	65
SPO.SPEC.ABF.105	Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave.....	66
SPO.SPEC.ABF.115	Esmaabikomplektid.....	66
SPO.SPEC.ABF.120	Käsitulekustutid	66

SPO-osa – IR**SPO.GEN.005 Reguleerimisala**

- a) Erilendude hulka kuulub järgmine lennutegevus:
- 1) kopterite välislastiga lennud;
 - 2) kopterite vaatluslennud;
 - 3) inimvälislastiga lennud;
 - 4) langevarjulennud;
 - 5) põllumajanduslennud;
 - 6) aerofotograafialennud;
 - 7) purilennukite pukseerimine;
 - 8) aeroreklaamlennud;
 - 9) kalibreerimislennud;
 - 10) ehituslennud, sealhulgas elektriliinide paigaldamise lennud ja saagimislennud;
 - 11) naftareostuse likvideerimine;
 - 12) laviinikaevelennud;
 - 13) vaatluslennud, sealhulgas aerokartograafialennud ja saastetõrje;
 - 14) uudismeedialennud, tele- ja filmilennud;
 - 15) lennud eriüritustel, sealhulgas lennundusnäitustel ja lennuvõistlustel;
 - 16) loomakarjatamis- ja loomapäästelennud ning veterinaarkülvilennud;
 - 17) merematuselennud;
 - 18) teadusuuringulennud (välja arvatud määruse (EÜ) nr 216/2008 II lisas sätestatud lennud);
 - 19) pilvekülv.
- b) Käesolev osa reguleerib ka mis tahes muud erilendude määratluse alla kuuluvat lennutegevust.

A-alajagu – Üldnõuded**SPO.GEN.100 Pädev asutus**

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht või elukoht.

SPO.GEN.101 Täitmise viisid

Määruse (EÜ) nr 216/2008¹ ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada muid viise peale ameti poolt vastuvõetute.

SPO.GEN.102 Fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid ja mootorpurilennukid

- a) Fikseeritud jõuallikaga mootoriga mootorpurilennukite käitamisel järgitakse
 - 1) lennukite nõudeid, kui kasutatakse jõuallikana mootorit, ja
 - 2) purilennukite nõudeid, kui käitamisel mootorit ei kasutata.
- b) Fikseeritud jõuallikaga mootoriga mootorpurilennukite varustus peab vastama lennukite nõuetele.
- c) Mootorpurilennukitel järgitakse käitamise ja varustuse suhtes purilennukite nõudeid.

SPO.GEN.105 Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige vastutab oma standardses töökorras (SOP) ja, kui see on olemas, lennutegevuskäsiraamatus sätestatud tööülesannete nõuetekohase täitmise eest.
- b) Välja arvatud õhupallide korral, peab meeskonnaliige kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, olema kinnitatud talle määratud istekohal, kui standardses töökorras ei ole sätestatud teisiti.
- c) Lennu ajal hoiab oma istekohal olev lennumeeskonna liige turvavöö kinnitatuna.
- d) Lennu ajal peab õhusõiduki juhikohal alati olema vähemalt üks kvalifitseeritud lennumeeskonna liige.
- e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita,
 - 1) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punkti 7.f tähenduses, või tunneb, et ta ei suuda muul põhjusel töökohustusi täita, või
 - 2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või kui esineb muid määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 7.g nimetatud põhjusi.
- f) Mitme käitaja juures töötav meeskonnaliige peab
 - 1) säilitama vajaduse korral oma lennu- ja tööaja ning puhkeaja andmeid vastavalt määruse (EL) nr xxx/XXXX III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ja
 - 2) esitama igale käitajale andmed, mida on vaja töögraafikute koostamiseks vastavalt kohaldatavatele lennu- ja tööaja piirangutele.
- g) Meeskonnaliige peab teatama kaptenile
 - 1) kõik vead, rikked, tõrked või puudused, mis tema arvates võivad halvendada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas avariisüsteemides, ning

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. *ELT L 79, 19.3.2008, lk 1*, nagu seda on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009, *ELT L 309, 24.11.2009, lk 51*.

- 2) kõik intsidendid, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevuse ohutust.

SPO.GEN.106 Eritööde spetsialistide kohustused

- a) Eritööde spetsialist vastutab oma standardses töökorras (SOP) sätestatud tööülesannete nõuetekohase täitmise eest.
- b) Välja arvatud õhupallide korral, peab eritööde spetsialist kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, olema kinnitatud talle määratud istekohal, kui standardses töökorras ei ole sätestatud teisiti.
- c) Eritööde spetsialist tagab, et ta on avatud või eemaldatud välisustega eritööde ajal nõuetekohaselt kinnitatud.
- d) Eritööde spetsialist peab teatama kaptenile
 - 1) kõik vead, rikked, tõrked või puudused, mis tema arvates võivad halvendada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas avariisüsteemides, ning
 - 2) kõik intsidendid, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevuse ohutust.

SPO.GEN.107 Kapteni kohustused ja volitused

- a) Kapten vastutab
 - 1) õhusõiduki ja lennu ajal õhusõiduki pardal olevate meeskonnaliikmete, eritööde spetsialistide ja lasti ohutuse eest;
 - 2) lennu algatamise, jätkamise, lõpetamise või ümbersuunamise eest ohutuse huvides;
 - 3) kõigi käitamisprotseduuride ja kontrollkaartide täitmise tagamise eest vastavalt asjakohase käsiraamatu nõuetele;
 - 4) et lendu alustatakse üksnes siis, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik järgmised määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3. viidatud käitamispiirangud:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud selle lennu sooritamiseks nõutavad määratletud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 või SPO.IDE.B.105 kohase minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;
 - iv) õhusõiduki mass ja, välja arvatud õhupallide korral, raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ette nähtud piirides;
 - v) kõik seadmed ning kogu pagas on nõuetekohaselt lastitud ja kinnitatud ning
 - vi) lennu ajal ei ületata kordagi õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud õhusõiduki käitamispiiranguid;

- 5) et lendu ei alustata, kui kapten või mõni meeskonnaliige või eritööde spetsialist on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
 - 6) et juhul, kui kapteni või mõne meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;
 - 7) otsuse eest, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL);
 - 8) kasutamisanndmete ning õhusõiduki kõigi teadaolevate või arvatavate defektide õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus registreerimise eest lennu või lendude sarja lõppemisel ja
 - 9) selle tagamise eest, et paigaldatud pardaregistraatorid:
 - i) ei ole lennu ajal blokeeritud ega välja lülitatud ja
 - ii) teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi korral:
 - A) andmeid sihilikult ei kustutata;
 - B) pardaregistraatorid deaktiveeritakse otsekohe pärast lennu lõppu ja
 - C) reaktiveeritakse üksnes uurimisasutuse loal.
- b) Kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt isikuid või lasti, kes/mis võib olla õhusõiduki või selles viibijate ohutusele potentsiaalselt ohtlik.
 - c) Kapten teatab niipea kui võimalik asjaomasele lennuliiklusteenistusele ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad kahjustada teiste õhusõidukite ohutust.
 - d) Olenemata punkti a alapunktist 6 võib kapten mitme piloodiga meeskonnaga lendamisel jätkata lendu lähimast ilmastikutingimuste poolest sobivast lennuväljast kaugemale, kui kasutatakse piisavaid riskileevendusmeetmeid.
 - e) Kapten peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaohulukorras tegutsema nii, nagu ta peab sellises olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
 - f) Kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.
 - g) Kapten peab lähimale lennuametile kiireimal võimalikul viisil teatama õhusõidukiga seotud mis tahes õnnetusest, millega kaasnes inimes(t)e raske kehavigastus või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

SPO.GEN.108 Kapteni kohustused ja volitused – õhupallid

Õhupalli kapten vastutab lisaks SPO.GEN.107 sätetele:

- a) kesta täitmises ja tühjendamises osalevate isikute lennueelse teavitamise eest ja
- b) nõuetekohase kaitserõivastuse olemasolu eest kesta täitmises ja tühjendamises osalevatel isikutel.

SPO.GEN.110 Õigusaktide, eeskirjade ja protseduuride täitmine

Kapten, meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid peavad täitma nende riikide õigusakte, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.

SPO.GEN.115 Ühine suhtlemiskeel

Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid suudavad üksteisega suhelda ühises suhtlemiskeeles.

SPO.GEN.120 Lennukite ruleerimine

Käitaja tagab, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik:

- a) on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) on käitaja poolt määratud ning:
 - 1) on saanud lennuki ruleerimise väljaõppe;
 - 2) on saanud raadiotelefoni kasutamise väljaõppe, kui nõutakse raadioside kasutamist;
 - 3) on saanud juhised lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennuliiklusteenistuse signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuride kohta ja
 - 4) suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid norme.

SPO.GEN.125 Rootori sisselülitamine

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes selliseks lendamiseks, kus juhikohal on kvalifitseeritud piloot.

SPO.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid, mis võivad takistada õhusõiduki süsteeme ja seadmeid.

SPO.GEN.135 Pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite teave

- a) Käitaja tagab, et tal on alati pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele.
- b) Punkti a ei kohaldata mitteäriilistele käitajatele, kes käitavad mittekeerukaid mootorõhusõidukeid, mille start ja maandumine toimub samal lennuväljal või käitamiskohas.

SPO.GEN.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiaatena, kui allpool ei ole ette nähtud teisiti:

- 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimistunnistuse originaal;
 - 3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;
 - 4) mürasertifikaat, kui see on olemas;
 - 5) III lisa (ORO-osa) punktis ORO.AOC.100 sätestatud lennuettevõtja sertifikaadi tõestatud koopia või, kui asjakohane, punktis ORO.DEC.100 sätestatud deklaratsioon;
 - 6) erilubade loetelu, kui asjakohane;
 - 7) õhusõiduki raadioluba, kui asjakohane;
 - 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
 - 10) määruse (EÜ) nr 2042/2003 I lisa (M-osa) kohane õhusõiduki tehniline logi, kui asjakohane;
 - 11) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta, kui asjakohane;
 - 12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi/piirkonna jaoks ning kõigi marsruutide jaoks, kuhu lennu ümbersuunamist võib mõistlikult eeldada;
 - 13) eskortiva ja eskorditava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide teave;
 - 14) kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste teave;
 - 15) standardse töökorra (SOP) või lennukäsiraamatu meeskonna ja eritööde spetsialistide tööülesannete osad, mis peavad olema neile kergesti kättesaadavad;
 - 16) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või varustatuse muudatuste loetelu (CDL), kui asjakohane;
 - 17) asjakohased NOTAM-teated ning lennundusteabeteenuste (AIS) teabedokumendid;
 - 18) asjakohane meteoroloogiline teave, kui see on olemas;
 - 19) lastimanifestid, kui asjakohane, ja
 - 20) muud lennuga seoses vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.
- b) Olenemata punktist a võib lendudel,
- 1) mille start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/käitamiskohta või
 - 2) mille lend piirdub pädeva asutuse määratud kauguse või piirkonnaga, säilitada punkti a alapunktides 2–11 ja 14, 17, 18 ja 19 nimetatud dokumente ja teavet lennuväljal või käitamiskohas.
- c) Olenemata punktist a võib õhupallide või purilennukite, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite lendudel hoida punkti a alapunktides 1–10 ja 13–19 nimetatud dokumente ja teavet saatesõidukis.
- d) Punkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse võib korral lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

- e) Käitaja esitab taotluse korral mõistliku aja jooksul pädevale asutusele nõutavad dokumendid kohustuslike pardadokumentide hulgast.

SPO.GEN.145 Lennulogi – mitteärilised lennud mittekeerukate mootorõhusõidukitega

Õhusõiduki, selle meeskonna ja iga lennu või lendude sarja andmed talletatakse lennulis või samaväärsel viisil.

SPO.GEN.150 Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine – lennud keerukate mootorõhusõidukitega

- a) Teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi järel peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva jooksul, kui uurimisasutus ei ole ette näinud teisiti.
- b) Käitaja teostab pardaregistraatorite (FDR) salvestiste, kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste ja andmeside salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada salvestusseadmete jätkuv töökorras olek.
- c) Käitaja säilitab kõik käitamisaaja jooksul pardaregistraatoriga salvestatud andmed vastavalt SPO.IDE.A.145 või SPO.IDE.H.145 nõuetele, välja arvatud pardaregistraatorite katsetamise või hooldamise korral, millal võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni 1 tunni ulatuses.
- d) Käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad pardaregistraatori algandmete füüsilisteks ühikuteks teisendamise teavet.
- e) Käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorite salvestised.
- f) Kabiini helisalvestusseadmete salvestisi tohib muul kui teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi uurimise eesmärgil kasutada üksnes kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete ja hooldustöötajate nõusolekul.
- g) Pardaregistraatori või andmeside salvestisi tohib kasutada muul eesmärgil peale teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi uurimise üksnes juhul, kui:
- 1) neid salvestisi kasutab ettevõtja üksnes lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärkidel;
 - 2) salvestised on anonümiseeritud või
 - 3) salvestised avalikustatakse kindla korra kohaselt.

SPO.GEN.155 Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade vedu peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga ning seda muutva ja täiendava ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilise juhendi (ICAO dokument 9284-AN/905) uusima kehtiva väljaandega koos selle lisade, liidete ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupade vedu tohib vedada üksnes määruse (EÜ) nr xxx/XXXX V lisa (SPA-osa) G-alajao kohase sertifikaadiga käitaja, välja arvatud juhul, kui:
- 1) kaubad ei kuulu tehnilise juhendi alla tulenevalt nimetatud juhendi 1. osast;

- 2) kaupu veavad eritööde spetsialistid või meeskonnaliikmed või neid veetakse omanikust eraldatud pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga;
 - 3) kaubad on õhusõiduki pardal vajalikud eritöödeks kooskõlas tehnilise juhendiga;
 - 4) kaupu kasutatakse lennuohutuse parandamiseks ning nende vedu õhusõiduki pardal on vaja, et tagada nende õigeaegne kättesaadavus ettenähtud kasutusotstarbeks, olenemata sellest, kas nimetatud kaupu või aineid on vaja vedada või kas neid on kavas kasutada konkreetsel lennul.
- c) Käitaja kehtestab protseduurid, et tagada kõik võimalikud meetmed vältimaks ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
 - d) Käitaja annab töötajatele vajalikku teavet võimaldamaks neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.
 - e) Käitaja teatab vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevale asutusele ja toimumisriigile:
 - 1) ohtlike kaupadega toimunud õnnetused ja intsidendid;
 - 2) eritööde spetsialistidelt või meeskonnaliikmetelt või nende pagasist ohtlike kaupade leidmise, kui nende vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
 - f) Käitaja tagab eritööde spetsialistide teavitamise ohtlikest kaupadest.
 - g) Käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades oleks esitatud tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

SPO.GEN.160 Ohtlike kaupade väljutamine

Käitaja ei käita ohtlikke kaupu väljutavat õhusõidukit tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal.

SPO.GEN.165 Relvade vedu ja kasutamine

- a) Käitaja tagab, et kui lennu ajal on pardal eritööde tegemiseks relvi, oleksid need kasutusvälisel ajal ohutus olekus.
- b) Relva kasutav eritööde spetsialist võtab kõik vajalikud meetmed, et vältida õhusõiduki või maapinnal viibivate isikute ohustamist.

SPO.GEN.170 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja rakendab:

- a) kõiki pädeva asutuse poolt II lisa (ARO-osa) punkti ARO.GEN.135 alapunkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ja
- b) ameti väljastatud mis tahes kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkuse ettekirjutusi.

SPO.GEN.175 Minimaalvarustuse loetelu – mitteärilised lennud mittekeerukate mootorõhusõidukitega

Võib koostada määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.a.3. sätestatud minimaalvarustuse loetelu. Kui seda tehakse, peab minimaalvarustuse loetelu ja selle muudatused heaks kiitma pädev asutus.

B-alajagu – Käitamisprotseduurid

SPO.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Käitaja kasutab üksnes lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse laadile.

SPO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

Varulennuväljade ja kütuse poliitika valimisel peab käitaja lennuvälja käsutama eraldatud lennuväljana, juhul kui lennuaeg lähima sobiva sihtlennuväljani on:

- a) kolbmootoriga lennukite korral üle 60 minuti või
- b) turbiinmootoriga lennukite korral üle 90 minuti.

SPO.OP.110 Lennuväljade käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimival lennul määrab kapten iga lähte-, siht- või varulennuvälja kohta, mida kasutada kavatsetakse, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid.
- b) Need miinimumid ei tohi punktide a ja b puhul:
 - (1) olla väiksemad käitamismiinimumidest, mille on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimetatud riigi eriluba, ja
 - (2) peavad halva nähtavusega lendude korral olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud vastavalt määruse (EÜ) nr xxx/XXX V lisa (SPA-osa) E-alajaole.
- c) Lennuvälja käitamismiinimumide määramisel võtab käitaja või kapten arvesse järgmist:
 - 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
 - 2) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemus;
 - 3) võimalike lennuradade ning lähenemis- ja stardialade mõõtmed ja omadused;
 - 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasus ja omadused;
 - 5) õhusõidukil olemas olevaid navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardil, lähenemisel, väljajoondumisel, maandumisel, maandumisjärgse läbijooksul ja katkestatud lähenemisel;
 - 6) takistused hädaolukorra protseduuride rakendamiseks vajalikes lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades;
 - 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus / suhteline kõrgus;
 - 8) meteoroloogiliste tingimuste määramise ja nende teatamise vahendid ning
 - 9) lõpplähenemisel kasutatav lennutehnikat.

- e) Konkreetset liiki lähenemis- ja maandumisprotseduuride miinimume kohaldatakse juhul, kui:
- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõiduki süsteemid on töökorras;
 - 3) õhusõiduki nõutavad lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ja
 - 4) lennumeeskonnal on nõuetekohane kvalifikatsioon.

SPO.OP.111 Lennuvälja käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud

- a) Otsusekõrgus (DH) pideva laskumisega lõpplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA), vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri (APV) ja I kategooria (CAT I) lennu korral ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemisvarustust;
 - 2) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH);
 - 3) lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus, kui asjakohane;
 - 4) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 5) lennukäsiraamatus või samaväärses dokumendis sisalduv minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud.
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ei tohi ilma pideva laskumisega lõpplähenemiseta (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA) lennu korral olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH);
 - 2) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 3) lennukäsiraamatus esitatud minimaalne laskumiskõrgus, kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1. Süsteemimiinimumid

Seadmed	Madalaim otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)	200
Ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS)/ satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (horisontaaltäpsus koos vertikaalinformatsiooniga täppislähenemisega)	200

Seadmed	Madalaim otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
(LPV))	
GNSS (horisontaalnavigatsioon (LNAV))	250
GNSS/barovertikaalnavigatsioon (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Kursimajakas (LOC) kaugusemõõturiga (DME) või ilma	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni ½ meremiili)	250
SRA (kauguseni 1 meremiil)	300
SRA (kauguseni 2 meremiili või rohkem)	350
VHF-ringsuunalised raadiomajakad (VOR)	300
VOR/DME	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

SPO.OP.112 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringlähenedamine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenedamisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) ringlähenedamise korral;
 - 2) ringlähenedamise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või
 - 3) eelneva instrumentaallähenedamisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- b) Minimaalne nähtavus lennukite ringlähenedamisel peab olema suurim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki ringlähenedamise nähtavus, kui see on avaldatud;
 - 2) minimaalne nähtavus, mis on tuletatud tabelist 2, või
 - 3) nähtavus rajal / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) eelnenud instrumentaallähenedamisprotseduuris.

Tabel 2. Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenedes lennuki kategooria järgi

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus (m)	1500	1600	2400	3600

SPO.OP.113 Lennuvälja käitamismiinimumid – kopterite ringlähenedes maismaal

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenedes maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 m.

SPO.OP.115 Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid

- a) Kapten kasutab lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduure, juhul kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardiala kohta avaldatud.
- b) Kapten võib avaldatud väljumismarsruudist, saabumismarsruudist või lähenemisprotseduurist kõrvale kalduda juhul, kui:
 - 1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ning käitamistingimusi ja lennuliiklusteenistuse mis tahes luba arvestatakse täielikult, või
 - 2) lennuliiklusteenistus annab talle radarkursse.
- c) Keerukate mootorõhusõidukitega peab lõplähenedes segmendi lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale lähenemisprotseduurile.

SPO.OP.120 Müra vähendamise protseduurid

Kapten võtab arvesse avaldatud õhusõidukimüra mõju vähendamise protseduure, tagades samas, et ohutus on müra vähendamise suhtes ülimuslik.

SPO.OP.121 Müra vähendamise protseduurid – õhupallid

Kapten järgib põletimüra mõju vähendamise protseduure, kui need on kehtestatud, tagades samas, et ohutus on müra vähendamise suhtes ülimuslik.

SPO.OP.125 Takistustest ülelennu miinimumkõrgused – IFR-lennud

- a) Käitaja määrab kindlaks minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrab nõutavad kõrgused maapinnast kõigiks instrumentaallennureeglite järgi lennatavateks marsruudisegmentideks.

- b) Selle meetodi alusel määrab kapten igaks lennuks minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatutest väiksemad.

SPO.OP.130 Kütuse- ja õlivaru – lennukid

- a) Kapten alustab lendu üksnes juhul, kui lennukis on piisavalt kütust ja õli, et:
- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohastel lendudel:
 - i) päeval lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 30 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) öösel lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel;
 - 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) juhul kui varusihlennuväli ei ole nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) juhul kui varusihlennuväli on nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale, siis varulennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel.
- b) Kütuse, sealhulgas kütuse erivaru arvutamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) prognoositavad meteoroloogilised tingimused;
 - 2) eeldatavad lennujuhtimisteenistuste (ATC) marsruudid ja liiklusviivitused;
 - 3) marsruudil toimuva survevõrgu kaotuse või ühe mootori rikke korral kasutatavad protseduurid, kui need on olemas, ja
 - 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse lennuki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlitarvet.
- c) Lennuplaani võib lennu ajal vabalt muuta, et lennata teise sihtkohta, juhul kui lennu ümberplaanimise punktist alates on võimalik kõik nõuded täita.

SPO.OP.131 Kütuse- ja õlivaru – kopterid

- a) Kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kopteris on piisavalt kütust ja õli, et:
- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohastel lendudel:
 - i) lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ning seejärel vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel või
 - ii) juhul kui lennukaugus on kuni 25 meremiili lennuväljast/käitamiskohast, lennata lõpliku kütusevaruga vähemalt 10 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel
- ja
- 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) juhul kui varusihlennuväli ei ole nõutav või ilmastikutingimuste poolest sobivat varulennuvälja ei ole, lennata kavandatavale

maandumislennuväljale/käitamiskohta ning seejärel lennata standardtemperatuuri tingimustes reisilennu tavakiirusel vähemalt 30 minutit maandumislennuväljast/käitamiskohast 450 m (1500 jala) kõrgusel ning läheneda ja maanduda või

- ii) kui varulennuväli on nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ja sooritada seal lähenemine ja katkestatud lähenemine ning seejärel:

- A) lennata ettenähtud varulennuväljale ja
B) lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel 30 minutit 450 m (1500 jala) kõrgusel varulennuväljast/käitamiskohast ning läheneda ja maanduda.

- b) Kütuse, sealhulgas kütuse erivaru arvutamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) prognoositavad meteoroloogilised tingimused;
 - 2) eeldatavad lennujuhtimisteenistuste (ATC) marsruudid ja liiklusviivitused;
 - 3) marsruudil toimuva ühe mootori rikke korral kasutatavad protseduurid, kui need on olemas, ja
 - 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse õhusõiduki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlitarvet.
- c) Lennuplaani võib lennu ajal vabalt muuta, et lennata teise sihtkohta, juhul kui lennu ümberplaanimise punktist alates on võimalik kõik nõuded täita.

SPO.OP.132 Kütuse- ja ballasti varu ja plaanimine – õhupallid

- a) Kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kütuse-, gaasi- või ballastivaru on piisav 30-minutiliseks lennuks.
- b) Kütuse, gaasi või ballasti varu plaanimise arvutused peavad põhinema vähemalt järgmistel käitamistingimustel:
- 1) õhupalli tootjalt saadud andmed;
 - 2) eeldatavad massid;
 - 3) eeldatavad meteoroloogilised tingimused ja
 - 4) lennuliiklusteenistuse protseduurid ja piirangud.

SPO.OP.135 Ohutusteabe andmine

- a) Käitaja tagab, et enne starti teavitatakse eritööde spetsialiste:
- 1) avariiseadmetest ja hädaolukorra protseduuridest;
 - 2) eritööga seotud käitamispetseduuridest enne iga lendu või lendude sarja.
- b) Punkti a alapunktis 2 nimetatud teavitamise võib asendada alg- ja korduvkoolituse programmiga. Sel juhul peab käitaja kehtestama ka hiljutise lennukogemuse nõuded.

SPO.OP.140 Lennu ettevalmistus

- a) Enne lennu alustamist kontrollib kapten kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, et maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas olemasolevad ning õhusõiduki ohutuks lennuks otseselt vajalikud sidevahendid ja navigatsioonivahendid on kavandatavat liiki lennutegevuse jaoks sobivad.
- b) Enne lennu alustamist peab kapten olema tutvunud kogu saadaoleva kavandatavaks lennuks vajaliku meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude ettevalmistus peab hõlmama järgmist:
 - 1) tutvumine saadaolevate ajakohaste ilmateadete ja ilmaprognoosidega ning
 - 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei saa ilmastikutingimuste tõttu kavandatud viisil lõpetada.

SPO.OP.145 Varu-stardilennuväljad – keerukad mootorlennukid

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten lennuplaanis määrama vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varu-stardilennuvälja, juhuks kui ilmastikutingimused lähtelennuväljal on lennuvälja käitamismiinimumide tasemel või halvemad või lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muudel põhjustel võimalik.
- b) Varu-stardilennuväli peab lähtelennuvälja suhtes asuma järgmisel kaugusel:
 - 1) kahemootoriliste lennukite korral mitte kaugemal kui 1-tunnine lend ühe mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes ning
 - 2) kolme- ja enamamootoriliste lennukite korral mitte kaugemal kui 2-tunnine lend ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes vastavalt lennukäsiraamatule.
- c) Varu-stardilennuväljaks valimiseks peavad lennuvälja saadaolevad andmed näitama, et arvestuslikul kasutamisajal on tingimused lennuvälja sellist liiki lennutegevuseks ette nähtud käitamismiinimumide tasemel või paremad.

SPO.OP.150 Varu-sihtlennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten määrama lennuplaanis vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varu-sihtlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) saadaoleva ajakohase meteoroloogiateabe järgi on ajavahemikul 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni ajani 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, võimalik visuaallennuilma tingimustes (VMC) lähenemine ja maandumine või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine ja
 - 2) saadaoleva ajakohase meteoroloogiateabe järgi on ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumise või tegelikust väljumisajast kuni

ajani 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, järgmised ilmastikutingimused:

- i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuri miinimumi ja
- ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km üle protseduuri miinimumi.

SPO.OP.151 Varu-sihtlennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten määrama lennuplaanis vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varu-sihtlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine ning saadaoleva ajakohase meteoroloogiateabe järgi on ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni ajani 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, järgmised ilmastikutingimused:
 - 1) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuri miinimumi ja
 - 2) nähtavus on vähemalt 1500 m üle protseduuri miinimumi
või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine;
 - 2) saadaoleva ajakohase meteoroloogiateabe järgi on ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuri miinimumi;
 - ii) nähtavus on vähemalt 1500 m üle protseduuri miinimumi ja
 - 3) on kindlaks määratud tagasipöördumispunkt, juhul kui sihtkoht asub avamerel.

SPO.OP.155 Tankimine isikute sisenemise, pardalviibimise või väljumise ajal

- a) Õhusõidukit ei tangita lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga ajal, millal isikud sisenevad, on pardal või väljuvad.
- b) Kõigi muude kütuseliikide korral tuleb rakendada vajalikke ettevaatusmeetmeid ning õhusõidukis peab olema kvalifitseeritud personal õhusõiduki evakueerimise algatamiseks ja läbiviimiseks praktilisimal ning kiireimal viisil.

SPO.OP.160 Kõrvaklappide kasutamine

Välja arvatud õhupallide korral peavad kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed kandma suumikrofoniga kõrvaklappe või samaväärset seadet ning kasutama seda lennuliiklusteenistuse, teiste meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistidega sidepidamise põhivahendina.

SPO.OP.165 Suitsetamine

Kapten keelab õhusõiduki pardal ning tankimise või paakide tühjendamise ajal suitsetamise.

SPO.OP.170 Ilmastikutingimused

- a) Kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite kohast lendu (VFR-lendu) üksnes juhul, kui uusima saadaoleva meteoroloogiateabe järgi on ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas arvestuslikul kasutamisajal kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) käitamisiinimumide tasemel või paremad.
- b) Kapten alustab või jätkab instrumentaallennureeglite kohast lendu (IFR-lendu) planeeritud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui uusima saadaoleva meteoroloogiateabe järgi on arvestuslikul saabumisajal ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel varusihthlennuväljal kohaldatavate lennuvälja käitamisiinimumide tasemel või paremad.
- c) Kui lennul on visuaal- ja instrumentaalsegmente, kasutatakse punktides a ja b nimetatud meteoroloogiateavet vastavalt olukorrale.

SPO.OP.175 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

- a) Kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas mis tahes saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi või juhitavust, välja arvatud lennukäsiraamatus lubatud juhtudel.
- b) Keerukate mootorõhusõidukite korral kehtestab käitaja õhusõidukite ohutu käitamise protseduurid, mida tuleb järgida, kui on vaja maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning õhusõidukite nendega seotud ülevaatust.

SPO.OP.176 Jää ja muu saaste – lennuprotseduurid

- a) Kapten alustab lendu või lendab tahtlikult oodatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustes üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.5 viidatule.
- b) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, väljub kapten viivitamata jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise teel, saates vajaduse korral lennuliiklusteenistusele hädaolukorra teate.
- c) Keerukate mootorõhusõidukite korral kehtestab käitaja oodatavates või tegelikes jäätumistingimustes toimuvate lendude protseduurid.

SPO.OP.180 Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab kapten olema veendunud, et:

- a) teadaolevatel andmetel ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks kavandatud raja või lähenemis- ja stardiala olukord ohutut starti ja väljumist ning

- b) kohaldatavad lennuvälja käitamismiinimumid on täidetud.

SPO.OP.181 Starditingimused – õhupallid

Enne stardi alustamist peab kapten veenduma, et saadaolevatel andmetel ei takista ilm käitamiskohas või lennuväljal ohutut starti ega väljumist.

SPO.OP.185 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

Kui eritööde spetsialist ei ole õhusõiduki pardal koolituseks, ei jäljenda kapten eritööde spetsialistide pardaoleku ajal:

- a) ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride rakendamist või
- b) tehislammu lennu instrumentaallennuilma tingimustes (IMC).

SPO.OP.190 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

- a) Keeruka mootorõhusõiduki käitaja tagab kütuse kontrollimise ja kütusetarbe jälgimise lennu ajal.
- b) Kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütusejääk oleks lennu ajal suurem kui kütusekogus, mida on vaja ilmastikutingimuste poolest sobivale lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles SPO.OP.130 ja SPO.OP.131 kohane kütusevaru.

SPO.OP.195 Lisahapniku kasutamine

- a) Käitaja tagab, et eritööde spetsialistid ja meeskonnaliikmed kasutavad pidevat lisahapnikku alati, kui kabiini rõhkkõrgus on üle 10 000 jala üle 30 minuti või üle 13 000 jala, juhul kui pädeva asutuse loa ja standardse töökorraga ei ole lubatud vastupidist.
- b) Olenemata punktist a ning välja arvatud langevarjulendude korral võib mittekeerukate lennukite ja kopteritega lühiajaliselt kindlaksmääratud kestusega viibida üle 13 000 jala kõrgusel lisahapnikku kasutamata, kui selleks on pädeva asutuse eelnev luba, mille väljaandmisel on arvestatud järgmist:
 - 1) üle 13 000 jala kõrgusel viibitakse kuni 10 minutit või, kui viibida on vaja kauem, rangelt üksnes nii kaua, kui on eritöö tegemiseks vaja;
 - 2) lennukõrgus on kuni 16 000 jalga;
 - 3) ohutusteabe SPO.OP.135 kohase andmise raames tutvustatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele piisavalt hüpoksia mõju;
 - 4) asjaomaseks lennuks olemasolevaid alapunkte 1, 2 ja 3 hõlmav standardne töökord;
 - 4) käitaja eelnev kogemus üle 13 000 jala kõrgusel toimunud lendudega lisahapnikku kasutamata;

- 5) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide isiklik kogemus ja füsioloogiline kohanemine suurtel kõrgustel ning
- 6) käitaja asukohaks või lendude lähtekohaks oleva baasi kõrgus merepinnast.

SPO.OP.200 Maapinna läheduse tuvastamine

- a) Kui mõni meeskonnaliige tuvastab või hoiatussüsteem registreerib maapinna läheduse, võtab piloteeriv piloot viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.
- b) Maapinna läheduse hoiatussüsteemi võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõiduki käitamise maapinnale lähemal kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi käivitumislävi.

SPO.OP.205 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS) – keerukad mootorlennukid ja kopterid

- a) Kui ACAS on paigaldatud ja töökorras, kehtestab käitaja vastavad käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid. ACAS II olemasolu korral peavad protseduurid ja koolitus vastama määrusele (EL) nr 1332/2011.²
- b) ACAS-i võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõidukite käitamise üksteisele lähemal kui ACAS-i käivitumislävi.

SPO.OP.210 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutada kavatsetava lennuvälja või lähenemis- ja stardiala seisukord ei takista talle teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

SPO.OP.215 Lähenemise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid

- a) Kapten võib alustada instrumentaallähenemist olenemata teatatud nähtavusest rajal/nähtavusest (RVR/VIS).
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumi, ei jätkata lähenemist:
 - 1) madalamale kui 1000 jalga lennuväljast või
 - 2) lõpplähenemise segmenti, juhul kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on kõrgem kui 1000 jalga lennuväljast.
- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib selle tuletada teatatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS kehtestatud miinimumist väiksem, võib lähenemist jätkata otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).

² Komisjoni määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks, ELT L 336, 20.12.2011, lk 20.

- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui lähenemisliigi ja kavandatava raja korral nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.
- f) Maandumisala nähtavus rajal on alati määrav.

SPO.OP.225 Käitamispääringud – kuumaõhupallid

Kuumaõhupalliga võib startida öösel, kui pardal on piisavalt kütust, et maanduda päeval.

SPO.OP.230 Standardised tööprotseduurid

- a) Erilende teostatakse vastavalt standardsele töökorrale (SOP).
- b) Enne erilendude alustamist peab käitaja tegema riskianalüüsi ning töötama välja asjakohased standardised tööprotseduurid. Riskianalüüs ja standardne töökord peavad hõlmama vähemalt järgmist:
 - 1) tegevuse ulatus ja keerukus;
 - 2) õhusõiduk ja seadmed;
 - 3) meeskonna koosseis, koolitus ja kogemus;
 - 4) eritööde spetsialistide tööülesanded;
 - 5) õhusõiduki suutlikkus;
 - 6) ohtlike kaupade vedu;
 - 7) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;
 - 8) maapealsed seadmed ja
 - 9) andmete säilitamine.
- c) Ärilise käitaja koostatud standardse töökorra peab kinnitama pädev asutus.

C-alajagu – Õhusõidukite suutlikkus ja käitamispääringud

SPO.POL.100 Käitamispääringud – kõik õhusõidukid

- a) Õhusõiduki last, mass ja, välja arvatud õhupallide korral, raskuskeskme asend peavad kõikidel lennuetappidel vastama asjakohases käsiraamatus sätestatud piirangutele.
- b) Õhusõiduk varustatakse neid lennukäsiraamatus sätestatud käitamispääringuid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistamärgistuse või nende kombinatsioonidega.

SPO.POL.105 Mass ja balansseering

- a) Käitaja tagab, et enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu on kaalumiseega leitud õhusõiduki mass ja, välja arvatud õhupallide korral, raskuskese. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see

nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tuleb teha kaptenile kättesaadavaks. Õhusõiduk tuleb uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.

- b) Õhusõidukit peab kaaluma õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

SPO.POL.110 Massi ja balansseeringu süsteem – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega

- a) Käitaja peab kehtestama massi ja balansseeringu süsteemi, milles sätestatakse, kuidas määratakse iga lennu või lendude sarja jaoks kindlaks:
- 1) õhusõiduki käitamise tühimass;
 - 2) tegeliku lasti mass;
 - 3) kütuselasti mass;
 - 4) õhusõiduki last ja selle paigutus;
 - 5) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta ning
 - 6) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme asendid.
- b) Lennumeeskonnale antakse vahend, millega saab massi ja balansseeringu arvutusi elektrooniliselt korrata ja kontrollida.
- c) Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega saab kapten kindlaks määrata kütuselasti massi tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.
- d) Kapten peab tagama, et:
- 1) õhusõiduki lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ja
 - 2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- e) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad punktide a–d nõuetele. Süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

SPO.POL.115 Massi ja balansseeringu dokumentatsioon – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega

- a) Käitaja peab enne iga lendu või lendude sarja määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta nii, et ei ületataks õhusõiduki massi ja balansseeringu piirväärtusi. Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:
- 1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;
 - 2) lennu andmed, number ja kuupäev, kui asjakohane;
 - 3) kapteni nimi;
 - 4) dokumendi koostaja nimi;

- 5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese;
 - 6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
 - 7) muude kuluainete mass peale kütuse, kui asjakohane;
 - 8) lastikomponendid;
 - 9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
 - 10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme asendid ja
 - 11) massi ja raskuskeskme piirväärtused.
- b) Kui massi ja balansseeringu dokumente koostatakse arvutipõhise massi ja balansseeringu süsteemi abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.

SPO.POL.116 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumentatsioon – lihtsustused

Olenemata SPO.POL.115 punkti a alapunktist 5 ei pea raskuskeskme asend olema massi ja balansseeringu dokumentides märgitud, juhul kui lasti jaotus vastab eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses saab tagada õige balansseeringu olenemata tegelikust lastist.

SPO.POL.120 Suutlikkus – üldteave

- a) Kapten käitab õhusõidukit üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureeglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.
- b) Kapten ei tohi käitada õhusõidukit linnade ja muude asulate tihedalt asustatud piirkondade ega inimeste vabaõhukogunemiste kohal, juhul kui mootoririkke korral ei ole maandumine võimalik maapinnal olevaid inimesi või vara liigselt ohustamata.

SPO.POL.125 Stardimassi piirangud – keerukad mootorlennukid

Käitaja tagab, et:

- a) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel ei ületa massipiiranguid:
 - 1) startimisel SPO.POL.130 kohaselt;
 - 2) marsruudil ühe mittetöötava mootoriga SPO.POL.135 kohaselt ja
 - 3) maandumisel SPO.POL.140 kohaselt,lubades mööndusi massi eeldatava vähenemise tõttu lennul ja kütuse väljalaskmisel;
- b) mass stardi hoovõtu alguses ei tohi mingil juhul ületada õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud maksimaalset stardimassi lennuväljale või käitamiskohale vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, juhul kui neid maksimaalse stardimassi määramiseks kasutatakse, ja
- c) arvestuslik mass kavandataval lennuväljal või käitamiskohas ja varusihtlennuväljal maandumise ajal ei tohi mingil juhul ületada õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud maksimaalset maandumismassi neile lennuväljadele või käitamiskohtadele vastaval

rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, juhul kui neid maksimaalse maandumismassi määramiseks kasutatakse.

SPO.POL.130 Start – keerukad mootorlennukid

- a) Maksimaalse stardimassi kindlaksmääramisel võtab kapten arvesse järgmist:
- 1) arvestusliku stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsist;
 - 2) arvestuslik hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;
 - 3) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel kasutatakse sama V_1 väärtust ning see V_1 sätestatakse õhusõiduki lennukäsiraamatus ja
 - 4) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- b) Stardiaegse mootoririkke korral peab kapten tagama, et:
- 1) kui tegu on lennukiga, mille V_1 on sätestatud lennukäsiraamatus, peab lennuk suutma stardi katkestada ja peatuda olemasoleva kiirendus-pidurdusdistantsi piires ning
 - 2) kui tegu on lennukiga, mille tegelik starditrajektor on sätestatud lennukäsiraamatus, peab lennuk suutma starti jätkata ning kõigist tõusutrajektoori takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõuab SPO.POL.135 järgimist võimaldavasse positsiooni.

SPO.POL.135 Marsruudil – ühe mittetöötava mootoriga – keerukad mootorlennukid

Kapten peab tagama, et ühe mootori marsruudi mis tahes punktis rikkimineku korral suudaks mitmemootoriline lennuk jätkata lendu kuni sobiva lennuvälja või käitamiskohani, ilma et kordagi laskutaks takistustest ülelennu miinimumkõrgusest allapoole.

SPO.POL.140 Maandumine – keerukad mootorlennukid

Kapten peab tagama, et lennuk suudab lennuväljal või käitamiskohas pärast ohutul kõrgusel ülelendu kõigist lähenemistrajektoori takistustest olemasoleva maandumisdistantsi piires maanduma ja peatuma või, kui tegu on vesilennukiga, piisavalt aeglustama. Võib teha oodatavatest lähenemis- ja maandumisvõtete muudatustest tulenevaid mööndusi, juhul kui suutlikkusandmete kindlaksmääramisel ei ole selliseid mööndusi tehtud.

SPO.POL.145 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – lennukid

Kui lennukit käitatakse tihedalt asustamata ala kohal kõrgusel alla 150 m (500 jala), peab käitaja lennukite jaoks, mis ei suuda kriitilise mootoririkke korral püsida horisontaalselt õhus:

- a) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks;
- b) kehtestama meeskonnaliikmete koolitusprogrammi ning

- c) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

SPO.POL.146 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – kopterid

- a) Olenemata SPO.POL.120 alapunktist b võib kapten käitada õhusõidukit tihedalt asustatud alade kohal tingimusel, et:
- 1) kopteril on A- või B-suutlikkusklassi sertifikaat ja
 - 2) on kehtestatud ohutusmeetmed, millega välditakse maapinnal olevate inimeste ja vara liigset ohustamist ning lend ja selle standardne töökord on kinnitatud.
- b) Käitaja peab:
- 1) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks;
 - 2) kehtestama meeskonnaliikmete koolitusprogrammi ja
 - 3) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.
- c) Käitaja tagab, et stardi-, maandumis- ja ripplennumass ei ületa maksimaalset massi, mis on ette nähtud:
- 1) ripplennul väljaspool maapinna mõjuala (HOGE) kõigi mootorite ettenähtud võimsusel töötades või
 - 2) kui valitsevatest tingimustest tulenevalt on väljaspool maapinna mõjuala toimuva ripplennu saavutamine ebatõenäoline, ei tohi kopteri mass ületada maapinna mõjualas toimuva ripplennu maksimaalset massi (HIGE) kõigi mootorite ettenähtud võimsusel töötades, tingimusel et ettenähtud maksimaalse massi korral on olemasolevates tingimustes ripplend maapinna mõjualas võimalik.

D-alajagu – Mõõteriistad, andmed ja seadmed**1. jaotis – Lennukid****SPO.IDE.A.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldteave**

- a) Selle alajaga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita SPO.IDE.A.215 ja SPO.IDE.A.220 nõudeid, või
 - 2) need on paigaldatud lennukisse.
- b) Järgmised käesoleva alajaga ette nähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantavad valgustid;
 - 3) täppiskell;
 - 4) kaardihoidik;
 - 5) esmaabikomplektid;
 - 6) pääste- ja signalisatsioonivahendid ning
 - 7) mereankur ja sildumisvahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende mõõteriistade, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või SPO.IDE.A.215 ja SPO.IDE.A.220 nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või tõrked, ei tohi kahjustada lennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema kergesti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel lugeda nende näite oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mida ta tavaliselt kasutab, kui vaatab lennusuunas ettepoole.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav.

SPO.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on kehtestatud;
- b) keerukate mootorlennukite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes lennukite korral on käitajal pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires või
- c) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi kaitsmiseks vajalike nimiaandmetega varukaitsmetega, et lennu ajal saaks vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

SPO.IDE.A.115 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel lennukitel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- e) kõigi salongisektsioonide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ja
- g) vesilennukitena käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

SPO.IDE.A.120 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel lennukitel peavad olema vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - 1) magnetkurs;
 - 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõteriistakiirus;
 - 5) Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes, ja
 - 6) keerukate mootorlennukite korral libisemine.

- b) Keerukatel mootorlennukitel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes visuaallennureeglite järgi veekogu kohal väljaspool kalda nähtavusulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema:
- 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - i) pöörang ja libisemine;
 - ii) asend;
 - iii) vertikaalkiirus ja
 - iv) stabiliseeritud kurss;
 - 2) güromõõteriistade puuduliku elektritoite näidik ja
 - 3) keerukatel mootorlennukitel vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud tõrgete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- c) Mittekeerukatel mootorlennukitel, mida käitatakse tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks punktides a ja b nimetatutele olema vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud tõrgete vältimiseks punkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- d) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab lennukil teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõteriistakiirus;
 - 3) pöörang ja libisemine, kui asjakohane;
 - 4) asend, kui asjakohane;
 - 5) vertikaalkiirus, kui asjakohane;
 - 6) stabiliseeritud kurss, kui asjakohane, ja
 - 7) kui asjakohane, Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

SPO.IDE.A.125 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite järgi käitatavatel lennukitel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
- 1) magnetkurss;
 - 2) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõteriistakiirus;
 - 5) vertikaalkiirus;

- 6) pöörang ja libisemine;
 - 7) asend;
 - 8) stabiliseeritud kurss;
 - 9) välisõhu temperatuur ja
 - 10) Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- b) güromõõteriistade puuduliku elektritoite näidik;
- c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõteriistakiirus;
 - 3) vertikaalkiirus;
 - 4) pöörang ja libisemine;
 - 5) asend;
 - 6) stabiliseeritud kurss ja
 - 7) kui asjakohane, Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- d) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud tõrgete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ja punkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis ja
- e) keerukatel mootorlennukitel:
- 1) alternatiivne staatilise rõhu allikas;
 - 2) kergestiloetavas asendis kaardihoidik, mida saab öölendude ajal valgustada;
 - 3) teine sõltumatu vahend, millega mõõdetakse ja kuvatakse kõrgust merepinnast, kui see ei ole juba paigaldatud punkti e alapunkti 1 kohaselt, ja
 - 4) põhitoitesüsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab käitada ja valgustada aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit. Avariitoiteallikas peab lülituma põhitoitesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab olema mõõteriistalt selgesti näha.

SPO.IDE.A.126 Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi ühe piloodiga käitatavatel keerukatel mootorlennukitel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

SPO.IDE.A.130 Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab:

- a) aktsepteeritavas standardis sätestatud A-klassi seadmete nõuetele, kui tegu on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või
- b) aktsepteeritavas standardis sätestatud B-klassi seadmete nõuetele, kui tegu on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2011 või varem.

SPO.IDE.A.131 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole sätestatud teisiti, peab turbiinmootoriga lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg olema ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Meteoroloogilised pardaseadmed – keerukad mootorlennukid

Järgmistel lennukitel peavad olema meteoroloogilised pardaseadmed, kui neid kasutatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida saab meteoroloogiliste pardaseadmete abil tuvastada:

- a) survestatud lennukid;
- b) survestamata lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg.

SPO.IDE.A.133 Lisavarustus öölendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorlennukid

- a) Lennukitel, mida kasutatakse öösel arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema jäätumise valgustamise või tuvastamise seadmed.
- b) Jäätumisvalgustus ei tohi tekitada peegeldust ega pimestada tööülesandeid täitvaid meeskonnaliikmeid.

SPO.IDE.A.135 Lennumeeskonna sisesidesüsteem

Mitme meeskonnaliikmega kasutatavatel lennukitel peab olema lennumeeskonna sisesidesüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõigile lennumeeskonna liikmetele.

SPO.IDE.A.140 Kabiini helisalvestusseade

- a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistel lennukitel:
 - 1) lennukid maksimaalse stardimassiga üle 27 000 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem ja
 - 2) lennukid maksimaalse stardimassiga üle 2250 kg:
 - i) mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;
 - ii) millel on turboreaktiivmootor(id) või mitu üks turbopropellerimootorit ja
 - iii) mille esmane tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem.

- b) Kabiini helisalvestusseade peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud 2 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvestusseade peab ajalisel järjestuses salvestama:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisesidesüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõigi kasutusel olevate suu- ja maskimikrofonide helisignaalid, ning
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvestusseade peab alustama salvestamist automaatselt enne seda, kui lennuk alustab enda jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk enda jõul enam ei liigu.
- e) Lisaks punktile d peab elektritoite olemasolu korral kabiini helisalvestusseade käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestusseadmel peab olema seadis, mis aitab leida seda vees.

SPO.IDE.A.145 Pardaregistraator

- a) Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning mille jaoks on olemas meetod salvestatud andmete kergeks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Pardaregistraator peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse ja toimimise, ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema lennuki allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator peab alustama andmete salvestamist automaatselt enne seda, kui lennuk alustab enda jõul liikumist, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud enda jõul liikumise.
- e) Pardaregistraatoril peab olema seadis, mis aitab leida seda vees.

SPO.IDE.A.150 Andmeside salvestamine

- a) Lennukites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ja peab olema kabiini helisalvesti, peab salvesti salvestama järgmist teavet, kui asjakohane:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenistusega sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised sõnumid:
 - i) andmeside algus;

- ii) lennujuhi ja piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuandmed;
 - v) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - vi) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegegsed juhtimisandmed ja
 - vii) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvatav graafika;
- 2) teave, mis võimaldab kõik seonduvad salvestised korreleerida andmesideühenduse kaudu edastatud teabega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning
 - 3) andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi teave, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete salvestamiseks ja säilitamiseks salvestis ning hilisemaks salvestist kergesti kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab olema selline, et andmeid saaks kõrvutada maapinnal salvestatud andmetega.
 - c) Salvesti peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt SPO.IDE.A.140 kabiini helisalvestusseadme nõuetes sätestatud aja jooksul.
 - d) Salvestil peab olema seadis, mis aitab leida seda vees.
 - e) Salvesti käivitumis- ja peatumisskeemi nõuded on samad, mis on sätestatud kabiini helisalvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks SPO.IDE.A.140 punktides d ja e.

SPO.IDE.A.155 Lennuandmete ja kabiiniheli kombineeritud salvestusseade

Kabiini helisalvestusseadme ja pardaregistraatori nõuded võib täita:

- a) lennukitel, millel on nõutav kabiini helisalvestusseade või pardaregistraator, lennuandmete ja kabiiniheli ühe kombineeritud salvestusseadmega või
- b) lennukitel, millel on nõutav kabiini helisalvestusseade ja pardaregistraator, lennuandmete ja kabiiniheli kahe kombineeritud salvestusseadmega.

SPO.IDE.A.160 Istmed, istmete turvavööd ja kinnitussüsteemid

Lennukitel peab olema:

- a) iste või istekoht igale pardal viibivale meeskonnaliikmele või eritööde spetsialistile;
- b) igal istmel turvavöö ja igal istekohal kinnitusvahendid;
- c) mittekeerukatel mootorlennukitel igal lennumeeskonna liikme istmel ühe avamispunktiga turvavöö koos ülakeha kinnitussüsteemiga;
- d) keerukatel mootorlennukitel ühe avamispunktiga turvavöö koos ülakeha kinnitussüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab järsul aeglustamisel istuja ülakeha automaatselt paigal:
 - 1) igal lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning

- 2) igal kabiinis oleval vaatelejaistmel.

SPO.IDE.A.165 Esmaabikomplekt

- a) Lennukites peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks kergesti kättesaadav ja
 - 2) uuendatud.

SPO.IDE.A.170 Lisahapnik – survestatud lennukid

- a) Survestatud lennukitel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise seade.
- b) Survestatud lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus salongisektsioonides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste:
 - 1) kogu lennuaja, millal kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul vähemalt 10 minuti varu;
 - 2) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades kogu lennuaja, millal piloodikabiini ja salongi rõhkkõrgus on vahemikus 14 000–15 000 jalga;
 - 3) kogu aja, millal rõhkkõrgus piloodikabiinis ja salongis on 10 000–14 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
 - 4) vähemalt 10 minutit, kui tegu on lennukitega, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest allpool, kuid tingimustes, mis ei võimalda 4 minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.
- c) Survestatud lennukitel, mida käitatakse kõrgustel üle 25 000 jala, peab olema:
 - 1) seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse korral ja
 - 2) keerukatel mootorlennukitel kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele.

SPO.IDE.A.175 Lisahapnik – survestamata lennukid

- a) Survestamata lennukitel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise seade.
- b) Survestamata lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus salongisektsioonides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid kogu aja, millal rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
 - 2) kõiki pardalviibijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus salongisektsioonis on üle 13 000 jala.

- c) Olenemata punktist b on lubatud kindlaksmääratud kestusega viibimised kõrgusel 13 000–16 000 jalga ilma hapnikuvarustusega vastavalt SPO.OP.195 punktile b.

SPO.IDE.A.180 Käsitulekustutid

- a) Lennukitel, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
- 1) kabiinis ja
 - 2) igas kabiinist eraldatud salongisektsioonis, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonna liikmetel on sellesse salongisektsiooni otsepääs.
- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.

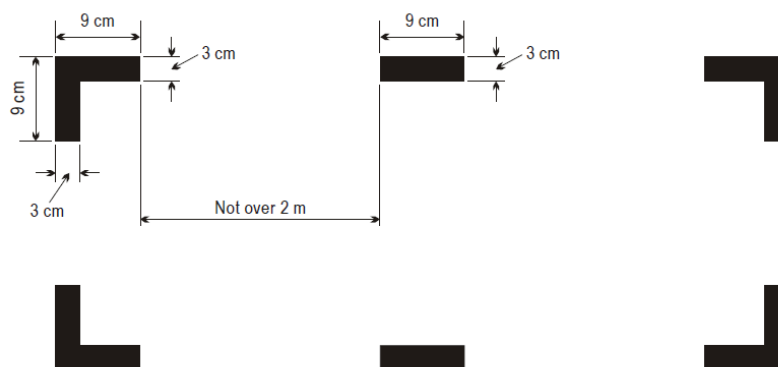
SPO.IDE.A.181 Päästekirves ja sõrgkang

Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg peab kabiinis olema vähemalt üks päästekirves või sõrgkang.

SPO.IDE.A.185 Sissemurdmispunktide märgistus

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



SPO.IDE.A.190 Avariimajakas (ELT)

- a) Lennukitel peab olema:
- 1) üks mis tahes liiki avariimajakas, juhul kui esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on antud 1. juulil 2008 või varem;
 - 2) üks automaatne avariimajakas, juhul kui esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on antud pärast 1. juulit 2008, või

- 3) pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikmel või eritööde spetsialistil isiku raadiomajakas (PLB), juhul kui sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on kuni kuus.
- b) Mis tahes liiki avariimajakas ja isiku raadiomajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Lendamine veekogu kohal

- a) Järgmistel lennukitel peab olema igale pardal olevale isikule päästevest, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on isikule, kellele on see ette nähtud, tema istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav:
 - 1) ühemootorilised maalennukid, millega:
 - i) lennatakse veekogu kohal rannast kaugemal kui glissaadikaugus või
 - ii) starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, kus kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektor vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette;
 - 2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal, ja
 - 3) lennukid, mida käitatakse hädamaandumiseks sobivast maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel 30 minuti teekond või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem.
- b) Igal päästevestil peab olema isikute leidmist kergendav elektrivalgusti.
- c) Veekogu kohal käitatavatel vesilennukitel peab olema:
 - 1) ankur ja muu lennuki suurusele, massile ja käitamisomadustele vastav varustus, mida lennukil on vaja vees sildumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
 - 2) kui asjakohane, rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaali tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
- d) Sellise lennuki kapten, mida käitatakse maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel toimuva lennu 30 minuti teekond hädamaandumiseks sobivast kohast või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämiskorraldused vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
 - 1) hädasignaali saatmise vahendid;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõigi pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et neid saaks hädaolukorras kergesti kasutada, ja
 - 3) päästevastus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad ellujäämisvahendid.

SPO.IDE.A.200 Päästevastus

- a) Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:
 - 1) hädasignaali saatmise signaalisatsioonivahendid;

- 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
 - 3) lennatavale marsruudile vastav täiendav pääste- ja avariivarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.
- b) Punkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:
- (1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuaega reisilennu kiirusel ühe mittetöötava mootoriga sellise lennukiga, millega saab jätkata lendu lennuväljani kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või
 - ii) 30 minutit lennuaega reisilennu kiirusel kõigi muude lennukite korral või
 - 2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90-minutist reisilennukiirusel lennuaega hädamaandumiseks sobivast piirkonnast lennukite korral, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

SPO.IDE.A.205 Isikukaitsevahendid

Iga pardal viibiv isik peab kandma tehtava töö liigile vastavaid isikukaitsevahendeid.

SPO.IDE.A.210 Kõrvaklapid

- a) Lennukitel peavad iga kabiinis määratud istekohal oleva lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suumikrofoni või samaväärse mikrofoniaga.
- b) Lennukitel, mida kasutatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel, peab olema pikikalde ja kallaku manuaalsel juhtseadisel saatenupp iga ettenähtud meeskonnaliikme jaoks.

SPO.IDE.A.215 Raadioseadmed

- a) Lennukitel, mida kasutatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel või millel see on kohaldatavate lennureeglite järgi kohustuslik, peavad olema raadioseadmed, mis suudavad normaalse raadiolevi tingimustes:
 - 1) võimaldada kahesuunalist sidet lähilennujuhtimisega;
 - 2) võtta lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogiateavet;
 - 3) võimaldada lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti määratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning
 - 4) võimaldada sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et neist ühe rike ei põhjustaks ühegi teise riket.

SPO.IDE.A.220 Navigatsiooniseadmed

- a) Lennukitel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt:
 - 1) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui asjakohane, ja
 - 2) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.
- b) Lennukitel peavad olema piisavad navigatsioonivahendid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt punktile a või vajaliku eriolukorra toimingute ohutut teostamist.
- c) Lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga, peavad lennukitel olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalselt. Seadmed peavad nimetatud juhendamist võimaldama kõigil lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja mis tahes ettenähtud varulennuväljal.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab lennukitel olema sekundaarseireradari (SSR) ettenähtud omadustega transponder.

2. jaotis – Kopterid

SPO.IDE.H.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldteave

- a) Selle alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita SPO.IDE.H.215 ja SPO.IDE.H.220 nõudeid, või
 - 2) need on paigaldatud kopterisse.
- b) Järgmised käesoleva alajaoga ette nähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) kaardihoidik;
 - 4) esmaabikomplekt;
 - 5) pääste- ja signalisatsioonivahendid ning
 - 6) mereankur ja sildumisvahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende mõõteriistade, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või SPO.IDE.A.215 ja SPO.IDE.H.220 nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või tõrked, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema kergesti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel lugeda nende näite oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mida ta tavaliselt kasutab, kui vaatab lennusuunas ettepoole.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav.

SPO.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) kopterit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on kehtestatud;

- b) keerukate mootorkopterite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes kopterite korral on käitajal pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires või
- c) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.H.115 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- e) kõigi salongisektsioonide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ja
- g) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

SPO.IDE.H.120 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - 1) magnetkurs;
 - 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõteriistakiirus ja
 - 5) libisemine.
- b) Kopteritel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nähtavusulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel või nähtavusega alla 1500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - i) asend;
 - ii) vertikaalkiirus ja
 - iii) stabiliseeritud kurs;
 - 2) güromõõteriistade puuduliku elektritoite näidik ja
 - 3) keerukatel mootorkopteritel vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud tõrgete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkiiruse mõõtmise süsteemis.

- c) Mittekeerukatel mootorkopteritel, mida käitatakse nähtavusega alla 1500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks punktides a ja b nimetatutele olema vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud tõrgete vältimiseks punkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- d) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab kopteril teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõteriistakiirus;
 - 3) libisemine;
 - 4) asend, kui asjakohane;
 - 5) vertikaalkiirus, kui asjakohane;
 - 6) stabiliseeritud kurss, kui asjakohane.

SPO.IDE.H.125 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite järgi käitatavatel kopteritel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
- 1) magnetkurss;
 - 2) kella-aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõteriistakiirus;
 - 5) vertikaalkiirust;
 - 6) libisemine;
 - 7) asend;
 - 8) stabiliseeritud kurss ja
 - 9) välisõhu temperatuur;
- b) güromõõteriistade puuduliku elektritoite näidik;
- c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõteriistakiirus;
 - 3) vertikaalkiirust;
 - 4) libisemine;
 - 5) asend ja
 - 6) stabiliseeritud kurss;

- d) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud tõrgete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ja punkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;
- e) varu-aviohorisont, mida harilikult ei kasutata, ja
- f) keerukatel mootorkopteritel:
 - 1) alternatiivne staatilise rõhu allikas ja
 - 2) kergestiloetavas asendis kaardihoidik, mida saab öölendude ajal valgustada.

SPO.IDE.H.126 Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

SPO.IDE.H.132 Pardailmaradar – keerukad mootorkopterid

Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel, peab olema pardailmaradar, juhul kui ajakohased ilmateated osutavad, et kavandataval marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha.

SPO.IDE.H.133 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorkopterid

- a) Kopteritel, mida käitatakse öösel arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.
- b) Jäatekkevalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

SPO.IDE.H.135 Lennumeeskonna sisesidesüsteem

Mitme meeskonnaliikmega käitatavatel kopteritel peab olema lennumeeskonna sisesidesüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõigile lennumeeskonna liikmetele.

SPO.IDE.H.140 Kabiini helisalvestusseade

- a) Kopteritel maksimaalse stardimassiga üle 7000 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, peab olema kabiini helisalvestusseade.
- b) Kabiini helisalvestusseade peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud 2 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvestusseade peab ajalisel järjestuses salvestama:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisesidesüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;

- 3) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõigi meeskonna mikrofonide helisignaalid, ning
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvestusseade peab alustama salvestamist automaatselt enne seda, kui kopter alustab enda jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter enda jõul enam ei liigu.
 - e) Lisaks punktile d peab elektritoite olemasolu korral kabiini helisalvestusseade käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini.
 - f) Kabiini helisalvestil peab olema seadis, mis aitab leida seda vees.

SPO.IDE.H.145 Pardaregistraator

- a) Kopteritel maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning mille jaoks on olemas meetod salvestatud andmete kergeks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Pardaregistraator peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha kopteri trajektoori, kiiruse, asendi, mootorite võimsuse ja toimimise ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema kopteri allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator peab alustama andmete salvestamist enne seda, kui kopter alustab enda jõul liikumist, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter on lõpetanud enda jõul liikumise.
- e) Pardaregistraatoril peab olema seadis, mis aitab leida seda vees.

SPO.IDE.H.150 Andmeside salvestamine

- a) Kopteritel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ja peab olema kabiini helisalvesti, peab salvesti salvestama järgmist teavet, kui asjakohane:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenistusega sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised sõnumid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi ja piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuandmed;
 - v) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - vi) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed ja

- vii) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvatav graafika;
 - 2) teave, mis võimaldab kõik seonduvad salvestised korreleerida andmesideühenduse kaudu edastatud teabega, mida säilitatakse kopterist eraldi, ning
 - 3) andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi teave, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete salvestamiseks ja säilitamiseks salvestis ning hilisemaks salvestist kergesti kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab olema selline, et andmeid saaks kõrvutada maapinnal salvestatud andmetega.
 - c) Salvesti peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt SPO.IDE.H.140 kabiini helisalvestusseadme nõuetes sätestatud aja jooksul.
 - d) Salvestil peab olema seadis, mis aitab leida seda vees.
 - e) Salvesti käivitumis- ja peatumisskeemi nõuded on samad, mis on sätestatud kabiini helisalvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks SPO.IDE.H.140 punktides d ja e.

SPO.IDE.H.155 Lennuandmete ja kabiiniheli kombineeritud salvestusseade

Kabiini helisalvestusseadme ja pardaregistraatori nõuded võib täita lennuandmete ja kabiiniheli ühe kombineeritud salvestusseadmega.

SPO.IDE.H.160 Istmed, istmete turvavööd ja kinnitussüsteemid

- a) Kopteritel peavad olema:
 - 1) iste või istekoht igale pardal viibivale meeskonnaliikmele või eritööde spetsialistile;
 - 2) igal istmel turvavöö ja igal istekohal kinnitusvahendid;
 - 3) igal istmel turvavöö koos ülakeha kinnitussüsteemiga, kui tegu on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. juulit 1999, ja
 - 4) igal lennumeeskonna istmel turvavöö koos ülakeha kinnitussüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab järsul aeglustamisel istuja ülakeha automaatselt paigal.
- b) Ülakeha kinnitussüsteemiga turvavööd peab olema üks avamispunkt.

SPO.IDE.H.165 Esmaabikomplekt

- a) Kopterites peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks kergesti kättesaadav ja
 - 2) uuendatud.

SPO.IDE.H.175 Lisahapnik – survestamata kopterid

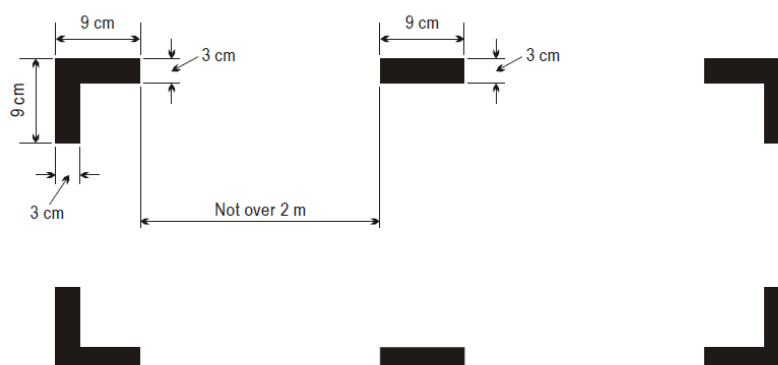
- a) Survestamata kopteritel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise seade.
- b) Survestamata kopteritel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus salongisektsioonides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid kogu aja, millal rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu aja, millal rõhkkõrgus salongisektsioonis on üle 13 000 jala.
- c) Olenemata punktist b on lubatud kindlaksmääratud kestusega viibimised kõrgusel 13 000–16 000 jalga ilma hapnikuvarustusega vastavalt SPO.OP.195 punktile b.

SPO.IDE.H.180 Käsitulekustutid

- a) Kopteritel peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
 - 1) kabiinis ja
 - 2) igas kabiinist eraldatud salongisektsioonis, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonna liikmetel on sellesse salongisektsiooni otsepääs.
- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.

SPO.IDE.H.185 Sissemurdmispunktide märgistus

Kui kopteri kerel märgistatakse päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks sobivad alad, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus

SPO.IDE.H.190 Avariimajakas (ELT)

- a) Kopteritel, mille sertifitseeritud maksimaalne istekohtade arv on üle kuue, peavad olema:
 - 1) automaatne avariimajakas ja
 - 2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, juhul kui kopterit käitatakse rohkem kui 3 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast.
- b) Kopteritel, mille sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on kuni kuus, peab olema pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikmel või eritööde spetsialistil isiku raadiomajakas (PLB).
- c) Mis tahes liiki avariimajakas ja isiku raadiomajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Lendamine veekogu kohal – mittekeerukad mootorkopterid

- a) Kopteritel peab olema igale pardal olevale isikule päästevest, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on isikule, kellele on see ette nähtud, tema istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav:
 - 1) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsioonikaugus, kui kriitilise mootoririkke korral ei suuda kopter püsida horisontaalselt õhus, või
 - 2) lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral suudab kopter püsida horisontaalselt õhus, või
 - 3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal/käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemisala on vee kohal.
- b) Igal päästevestil peab olema isikute leidmist kergendav elektrivalgusti.
- c) Kopteril, mida käitatakse veekogu kohal maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel toimuva lennu 30 minuti teekond hädamaandumiseks sobivast kohast või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem, määrab kapten kindlaks kopteris viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
 - 1) hädasignaali saatmise vahendid;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõigi pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et neid saaks hädaolukorras kergesti kasutada, ja
 - 3) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad ellujäämisvahendid.
- d) Et otsustada, kas kõik kopteri pardal viibijad peavad punktis a ette nähtud päästeveste seljas kandma, määrab kopteri kapten kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid kopteri vette hädamaandumisel.

SPO.IDE.H.197 Päästevestid – keerukad mootorkopterid

- a) Kopteritel peab olema igale pardal olevale isikule päästevest, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on isikule, kellele on see ette nähtud, tema istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav:
- 1) mida käitatakse lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast ning kui kriitilise mootoririkke korral suudab kopter püsida horisontaalselt õhus;
 - 2) mida käitatakse lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsioonikaugus ning kui kriitilise mootoririkke korral ei suuda kopter püsida horisontaalselt õhus, või
 - 3) mis stardivad või maanduvad lennuväljal või käitamiskohas, kus stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette.
- b) Igal päästevestil peab olema isikute leidmist kergendav elektrivalgusti.

SPO.IDE.H.198 Kaitseülikonnad – keerukad mootorkopterid

Kõik pardalviibijad peavad kandma kaitseülikondi:

- a) avamerelendudel rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast, juhul kui kopter suudab kriitilise mootoririkke korral püsida horisontaalselt õhus ja kui:
- 1) kaptenile kättesaadavate ilmteadete või prognooside järgi on merevee temperatuur lennu ajal alla +10 °C, või
 - 2) eeldatav päästeaeg ületab eeldatava eluspüsimisaja või
- b) kui kapten seda riskianalüüsist lähtudes otsustab, arvestades järgmisi tingimusi:
- 1) lend toimub veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsioonikaugus ning kui kriitilise mootoririkke korral ei suuda kopter püsida horisontaalselt õhus ja
 - 2) kaptenile kättesaadavate ilmteadete või prognooside järgi on merevee temperatuur lennu ajal alla +10 °C.

SPO.IDE.H.199 Päästeparved, pääste-avariimajakad ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal – keerukad mootorkopterid

Kopteritel, mida käitatakse:

- a) lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast ning kui kriitilise mootoririkke korral suudab kopter püsida horisontaalselt õhus või
- b) lendudel veekogu kohal rohkem kui 3 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast, juhul kui kopter suuda ole kriitilise mootoririkke korral püsida horisontaalselt õhus ning piloot on riskianalüüsist lähtudes nii otsustanud, peab olema:

- 1) vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on vähemalt võrdne pardalolijate arvuga ning mis on paigutatud nii, et seda saaks hädaolukorras kergesti kasutada;
- 2) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
- 3) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad elujäämisvahendid.

SPO.IDE.H.200 Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

- a) hädasignaalide saatmise signalisatsioonivahendid;
- b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
- c) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

SPO.IDE.H.201 Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal – keerukad mootorkopterid

Avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast käitatavad kopterid peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) Kui piloodile kättesaadavate ilmateadete või prognooside järgi on merevee temperatuur lennu ajal alla +10°C või eeldatav päästeaeg ületab arvestusliku eluspüsimisaja või kui lend on kavandatud ööseks, peavad kõik pardal viibivad meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid kandma kaitseülrikondi.
- b) Kõik SPO.IDE.H.199 kohaselt pardal olevad päästeparved paigaldatakse nii, et need oleksid kasutatavad samades meretingimustes, kus hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid sertifitseerimise vette hädamaandumise nõuete täitmisel.
- c) Kopteril peab olema evakueerimist kergendav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust.
- d) Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud ning nende avamisvahendid peavad olema selgesti arusaadaval viisil märgistatud juhendamaks väljapääse kasutavaid pardalviibijaid nii päeval kui ka öisel ajal. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on kaadunud ning salong on vee all.
- e) Vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud ukSED peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmatingimustes.
- f) Kõik salongisektsiooni ukSED, aknad ja muud avad, mis on ette nähtud kasutamiseks veealuse väljapääsuna, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega.

- g) Päästeveste tuleb kanda kogu aeg, välja arvatud juhul, kui eritööde spetsialist või meeskonnaliige kannab integreeritud kaitseülkonda, millel on nii kaitseülkonna kui ka päästevesti omadused.

SPO.IDE.H.202 Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peavad olema:

- a) mereankur ja muu kopteri suurusele, massile ja käitamisomadustele vastav varustus, mida kopteril on vaja vees sildumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
- b) kui asjakohane, rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

SPO.IDE.H.203 Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

Keerukad mootorkopterid, mida kasutatakse lendudel veekogu kohal maandumiseks sobimatul alal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel toimuva lennu kaugusel maast, ja mittekeerukad mootorkopterid, mida kasutatakse lendudel veekogu kohal maandumiseks sobimatul alal rohkem kui 50 meremiili kaugusel maast, peavad olema:

- a) asjakohaste lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette maandumiseks projekteeritud;
- b) asjakohaste lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette hädamaandumiseks sertifitseeritud või
- c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

SPO.IDE.H.205 Isikukaitsevahendid

Iga pardal viibiv isik peab kandma tehtava töö liigile vastavaid isikukaitsevahendeid.

SPO.IDE.H.210 Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteritel olema iga ettenähtud piloodi, meeskonnaliikme ja/või eritööde spetsialisti istekohal suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhtseadisel saatenupp.

SPO.IDE.H.215 Raadioseadmed

- a) Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel või millel see on kohaldatavate lennureeglite järgi kohustuslik, peavad olema raadioseadmed, mis suudavad normaalse raadiolevi tingimustes:
 - 1) võimaldada kahesuunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtta vastu meteoroloogiateavet;
 - 3) võimaldada lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti määratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning
 - 4) võimaldada sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et neist ühe rike ei põhjustaks ühegi teise riket.
- c) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteritel lisaks SPO.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisesidesüsteemile olema iga ettenähtud piloodi ja meeskonnaliikme istekohal juhtseadisel saatenupp.

SPO.IDE.H.220 Navigatsiooniseadmed

- a) Kopteritel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt:
 - 1) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui asjakohane, ja
 - 2) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kopteritel peavad olema piisavad navigatsioonivahendid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt punktile a või vajaliku eriolukorra toimumingu ohutut teostamist.
- c) Lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga tingimustes (IMC), peavad kopteritel olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalselt. Seadmed peavad nimetatud juhendamist võimaldama kõigil lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja mis tahes ettenähtud varulennuväljal.

SPO.IDE.H.225 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab kopteritel olema sekundaarseireradari (SSR) ettenähtud omadustega transponder.

3. jaotis – Purilennukid

SPO.IDE.S.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldteave

- a) Selle alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita SPO.IDE.S.145 ja SPO.IDE.S.150 nõudeid, või
 - 2) need on paigaldatud purilennukisse.
- b) Järgmised käesoleva alajaoga ette nähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell ning
 - 3) pääste- ja signalisatsioonivahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende mõõteriistade, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või tõrked, ei tohi kahjustada purilennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema kergesti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav.

SPO.IDE.S.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik purilennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) purilennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on kehtestatud, või
- b) purilennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.S.115 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel purilennukitel peavad olema vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
- 1) mootorpurilennukite korral magnetkurss;
 - 2) kellaag tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;

- 4) mõõteriistakiirus.
- b) Purilennukitel, mida käitatakse tingimustes, kus purilennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) vertikaalkiirus;
 - 2) asend või pöörang ja libisemine ning
 - 3) magnetkurss.

SPO.IDE.S.120 Pilvedes lendamine – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad

Purilennukitel, millega lennatakse pilvedes, peavad olema vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

- a) magnetkurss;
- b) kellaag tundides, minutites ja sekundites;
- c) rõhkkõrgus;
- d) mõõteriistakiirus;
- e) vertikaalkiirus ning
- f) pöörang ja libisemine.

SPO.IDE.S.125 Istmed ja kinnitussüsteemid

- a) Purilennukitel peavad olema:
 - 1) iste iga pardal viibiva isiku jaoks ja
 - 2) igal istmel vastavalt lennukäsiraamatule ülakeha kinnitussüsteemiga turvavöö.
- b) Ülakeha kinnitussüsteemiga turvavöö peab olema üks avamispunkt.

SPO.IDE.S.130 Lisahapnik

Purilennukitel, millega lennatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise seade koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid kogu aja, millal rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu aja, millal rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

SPO.IDE.S.135 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava purilennuki kapten määrab kindlaks purilennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning määrab vastavalt sellele, kas pardal peab olema:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on isikule, kellele on see ette nähtud, tema istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav;

- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikmel või eritööde spetsialistil isiku raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz, ning
- c) hädasignaali saamise vahendid, juhul kui:
 - 1) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui glissaadikaugus või
 - 2) stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette.

SPO.IDE.S.140 Päästevarustus

Purilennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

SPO.IDE.S.145 Raadioseadmed

- a) Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peavad purilennukitel olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel.
- b) Kui punkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigatsiooniseadmed

Purilennukitel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt:

- a) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui asjakohane, ja
- b) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.

SPO.IDE.S.155 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab purilennukitel olema sekundaarseireradari (SSR) ettenähtud omadustega transponder.

4. jaotis – Õhupallid

SPO.IDE.B.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldteave

- a) Selle alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita SPO.IDE.B.145 nõudeid, või
 - 2) need on paigaldatud õhupallile.
- b) Järgmised käesoleva alajaoga ette nähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
 - 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) esmaabikomplekt ning
 - 4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) nende mõõteriistade, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või tõrked, ei tohi kahjustada õhupalli lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema kergesti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav.

SPO.IDE.B.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik õhupalli mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta, välja arvatud juhul, kui:

- a) õhupalli käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on kehtestatud, või
- b) õhupallil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.B.110 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) asukohatuled;
- b) õhupalli ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus;
- c) kaasaskantav valgusti ja

- d) kuumaõhulaevadel lisaks:
- 1) maandumistuli ja
 - 2) kokkupõrke vältimise signaaltuli.

SPO.IDE.B.115 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigatsioonimõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Päeval visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) vahend triivsuuna kuvamiseks ning
- b) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - 1) kellaage tundides, minutites ja sekundites;
 - 2) vertikaalkiirus, kui seda nõuab lennukäsiraamat, ja
 - 3) rõhkkõrgus, kui seda nõuavad lennukäsiraamat, õhuruumi nõuded või kui on vaja kõrgust kontrollida seoses hapniku kasutamisega.

SPO.IDE.B.120 Esmaabikomplekt

- a) Õhupallidel peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks kergesti kättesaadav ja
 - 2) uuendatud.

SPO.IDE.B.121 Lisahapnik

Õhupallidel, millega lennatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise seade koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid kogu aja, millal rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu aja, millal rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

SPO.IDE.B.125 Käsitulekustutid

Õhupallidel peab olema vähemalt üks käsitulekustuti.

SPO.IDE.B.130 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava õhupalli kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning määrab vastavalt sellele, kas pardal peab olema:

- a) igale pardal olevale isikule päästevest, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on isikule, kellele on see ette nähtud, tema istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav;

- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikmel või eritööde spetsialistil isiku raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz, ja
- c) hädasignaali saamise vahendid.

SPO.IDE.B.135 Päästevarustus

Õhupallidel, mida kasutatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

SPO.IDE.B.140 Muu varustus

- a) Õhupallidel peavad olema kaitsekindad kõigile meeskonnaliikmetele.
- b) Kuumaõhupallidel ja segaõhupallidel peavad olema:
 - 1) alternatiivne süüteallikas;
 - 2) kütusekoguse mõõtmise ja näitamise vahend;
 - 3) kustutustekk või tulekindel kate ja
 - 4) vähemalt 25 m pikkune viskeliin.
- c) Gaasiõhupallidel peab varustuses olema nuga.

SPO.IDE.B.145 Raadioseadmed

- a) Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peavad õhupallidel olema raadiosideadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet õhuruumis ettenähtud lennuliiklusejaamadega ja sagedustel.
- b) Kui punkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab õhupallidel olema sekundaarseireradari (SSR) ettenähtud omadustega transponder.

E-alajagu – Erinõuded**1. jaotis – Kopterite rippvälislastiga lennud (HESLO)****SPO.SPEC.HESLO.100 Standardne töökord**

- a) Käitaja hindab tegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja seonduvad riskid.
- b) Käitaja kehtestab standardse töökorra, milles sätestatakse:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispääringud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL), kui asjakohane;
 - 2) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
 - 3) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning seda koolitust meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide jaoks korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise nõuded;
 - 4) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
 - 5) kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) sooritamiseks nõutavad suutlikkuskriteeriumid;
 - 6) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele.

SPO.SPEC.HESLO.105 Kopterite rippvälislastiga lendude erivarustus

Kopteril peab varustuses olema vähemalt:

- a) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu(de)/lasti vaatlemiseks ja
- b) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

SPO.SPEC.HESLO.110 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja, kes veab ohtlikke kaupu mehitamata kohtadesse/kohtadest või kaugesse asukohtadesse/asukohtadest, peab pädevalt asutuselt taotlema loa tehnilise juhendi sätetest kõrvalekaldumiseks, juhul kui kavatsetakse nimetatud juhendi muid nõudeid mitte täita.

2. jaotis – Inimvälislastiga lennud (HEC)**SPO.SPEC.HEC.100 Standardne töökord**

- a) Käitaja hindab tegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja seonduvad riskid;
- b) Käitaja kehtestab standardse töökorra, milles sätestatakse:

- 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispüüangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL), kui asjakohane;
- 2) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
- 3) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning seda koolitust meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide jaoks korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise nõuded;
- 4) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- 5) inimvälislastiga lendude (HEC) sooritamiseks nõutavad suutlikkusstandardid;
- 6) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele.

SPO.SPEC.HEC.105 Inimvälislastiga lendude erivarustus

- a) Kopteril peab varustuses olema:
 - 1) ripplastiseade;
 - 2) lastikonks;
 - 3) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu vaatlemiseks ja
 - 4) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.
- b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.

3. jaotis – Langevarjulennud (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardne töökord

- a) Käitaja hindab tegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja seonduvad riskid;
- b) Käitaja kehtestab standardse töökorra, milles sätestatakse:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispüüangud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL), kui asjakohane;
 - 2) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
 - 3) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning seda koolitust meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide jaoks korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise nõuded;
 - 4) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
 - 5) langevarjulendude sooritamiseks nõutavad suutlikkusstandardid;
 - 6) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele.

SPO.SPEC.PAR.105 Meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide vedu

SPO.GEN.106 punkti c nõuet ei kohaldata eritööde spetsialistidele, kes sooritavad langevarjuhüppe.

SPO.SPEC.PAR.110 Istmed

Olenemata SPO.IDE.A.160 punktist a ja SPO.IDE.H.160 punkti a alapunktist 1 võib istmena kasutada põrandat, kui eritööde spetsialistile on olemas vahendid, millest kinni hoida või millega end kinnitada.

SPO.SPEC.PAR.115 Lisahapnik

Olenemata SPO.OP.195 punktist a ei kohaldata lisahapniku kasutamise nõuet eritööde spetsialistidele, kes täidavad eritööga seoses vajalikke ülesandeid salongi rõhkkõrgusel:

- a) üle 13 000 jala kuni 6 minutit;
- b) üle 15 000 jala kuni 3 minutit.

SPO.SPEC.PAR.120 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava õhupalli kapten, mille pardal on rohkem kui 6 inimest, määrab kindlaks õhupallil viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning määrab vastavalt sellele, kas pardal peab olema avariimajakas (ELT), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Ohtlike kaupade väljutamine

Olenemata punktist SPO.GEN.160 võivad langevarjurid loa olemasolul teha tihedalt asustatud ala kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, juhul kui need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.

4. jaotis – Vigurlennud (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standardne töökord**

- a) Käitaja hindab tegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja seonduvad riskid;
- b) Käitaja kehtestab standardse töökorra, milles sätestatakse:
 - 1) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispääringud ning vastavad kanded minimaalvarustuse loendis (MEL), kui asjakohane;
 - 2) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
 - 3) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning seda koolitust meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide jaoks korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise nõuded;

- 4) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- 5) vigurlendude sooritamiseks nõutavad suutlikkuskrriteeriumid;
- 6) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele.

SPO.SPEC.ABF.105 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

Vigurlendudel ei pea pardal olema järgmisi SPO.GEN.140 punktis a loetletud dokumente:

- a) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
- b) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudist ning kõigist marsruutidest, kuhu lennu ümbersuunamist võib mõistlikult eeldada;
- c) eskortiva ja eskorditava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide teave ning
- d) kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste teave.

SPO.SPEC.ABF.115 Esmaabikomplektid

Vigurlendudele ei kohaldata SPO.IDE.A.165 ja SPO.IDE.H.165 nõudeid, et lennukitel ja kopteritel peavad olema esmaabikomplektid.

SPO.SPEC.ABF.120 Käsitulekustutid

Vigurlendudele ei kohaldata SPO.IDE.A.180 nõuet, et lennukitel peavad olema käsitulekustutid.