



**Vedlegg VIII til forslag til kommisjonsforordning
om «Luftfartsoperasjoner – OPS»**

Del-SPO – IR

Innhold

Del-SPO – IR	8
SPO.GEN.005 Virkeområde.....	8
Kapittel A – Generelle krav.....	8
SPO.GEN.100 Vedkommende myndighet.....	8
SPO.GEN.101 Samsvarsmåter	9
SPO.GEN.102 Motorglidefly og motorseilfly med integrert motor	9
SPO.GEN.105 Besetningens ansvar	9
SPO.GEN.106 Oppdragsspesialistenes ansvar	10
SPO.GEN.107 Fartøysjefens ansvarsområder og myndighet.....	10
SPO.GEN.108 Fartøysjefens oppgaver og myndighet – ballonger.....	11
SPO.GEN.110 Samsvar med lover, forskrifter og prosedyrer	12
SPO.GEN.115 Felles språk.....	12
SPO.GEN.120 Taksing med fly	12
SPO.GEN.125 Innkopling av rotor.....	12
SPO.GEN.130 Bærbare elektroniske innretninger.....	12
SPO.GEN.135 Opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord	12
SPO.GEN.140 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal være om bord ...	13
SPO.GEN.145 Reisedagbok – ikke-kommersielle operasjoner med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy.....	14
SPO.GEN.150 Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdskriverregistreringer – operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy	14
SPO.GEN.155 Transport av farlig gods	15
SPO.GEN.160 Utslipp av farlige stoffer.....	15
SPO.GEN.165 Transportering og bruk av våpen	16
SPO.GEN.170 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem.....	16
SPO.GEN.175 Minsteutstyrliste – ikke-kommersielle operasjoner med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy.....	16
Kapittel B – Operative prosedyrer	17
SPO.OP.100 Bruk av flyplasser og landingsplasser.....	17
SPO.OP.105 Spesifisering om avsidesliggende flyplasser – fly	17
SPO.OP.110 Flyplassens operative minstekrav – fly og helikoptre.....	17
SPO.OP.111 Flyplassenes operative minstekrav – operasjoner av typen NPA, APV og CAT I.....	18

SPO.OP.112	Operasjonelle minstekrav for flyplasser – sirkling med fly.....	19
SPO.OP.113	Operasjonelle minstekrav for flyplasser – sirkling med helikoptre over land	20
SPO.OP.115	Prosedyrer for avgang og innflyging – fly og helikoptre	20
SPO.OP.120	Prosedyrer for støyreduksjon	20
SPO.OP.121	Prosedyrer for støyreduksjon – ballonger	20
SPO.OP.125	Minste hinderfrie høyde – IFR-flyginger.....	20
SPO.OP.130	Drivstoff- og oljeforsyning – fly.....	21
SPO.OP.131	Drivstoff- og oljeforsyning – helikoptre	21
SPO.OP.132	Drivstoff- og ballasttilførsel og -planlegging – ballonger	22
SPO.OP.135	Sikkerhetsorientering.....	22
SPO.OP.140	Forberedelser til flyging	23
SPO.OP.145	Alternative avgangsflyplasser – komplekse motordrevne fly.....	23
SPO.OP.150	Alternative bestemmelsesflyplasser – fly	23
SPO.OP.150	Alternative bestemmelsesflyplasser – helikoptre.....	24
SPO.OP.155	Påfyll av drivstoff med passasjerer om bord, under ombordstigning eller avstigning	24
SPO.OP.160	Bruk av hodetelefoner.....	25
SPO.OP.165	Røyking	25
SPO.OP.170	Værforhold	25
SPO.OP.175	Is og annen forurensning – prosedyrer på bakken	25
SPO.OP.176	Is og annen forurensning – prosedyrer under flyging	25
SPO.OP.180	Avgangsforhold – fly og helikoptre	26
SPO.OP.181	Avgangsforhold – ballonger	26
SPO.OP.185	Simulering av uvanlige situasjoner under flyging	26
SPO.OP.190	Drivstoffadministrasjon under flyging.....	26
SPO.OP.195	Bruk av tilleggsoksygen	26
SPO.OP.200	Terrengvarsling.....	27
SPO.OP.205	Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS) – komplekse motordrevne fly og helikoptre.....	27
SPO.OP.210	Innflygings- og landingforhold – fly og helikoptre	27
SPO.OP.215	Påbegynnelse og fortsettelse av innflyging – fly og helikoptre	27
SPO.OP.225	Operasjonelle begrensninger – varmluftsballonger.....	28
SPO.OP.230	Standard operasjonsprosedyrer.....	28
Kapittel C – Luftfartøyets ytelse og operative begrensninger		29

SPO.POL.100	Operative begrensninger – alle luftfartøy	29
SPO.POL.105	Masse og balanse	29
SPO.POL.110	System for masse og balanse – kommersielle operasjoner med fly og helikoptre og ikke-kommersielle operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy.....	29
SPO.POL.115	Masse- og balansedata og -dokumentasjon – kommersiell virksomhet med fly og helikoptre og ikke-kommersiell virksomhet med komplekse motordrevne luftfartøy.....	30
SPO.POL.116	Masse- og balansedata og -dokumentasjon – tillempinger.....	30
SPO.POL.120	Ytelse – generelt	30
SPO.POL.125	Begrensninger i startmasse – komplekse motordrevne fly.....	31
SPO.POL.130	Avgang – komplekse motordrevne fly.....	31
SPO.POL.135	Underveis – én motor ute av drift - komplekse motordrevne fly.....	32
SPO.POL.140	Landing – komplekse motordrevne fly	32
SPO.POL.145	Ytelse og operative kriterier – fly	32
SPO.POL.146	Ytelse og operative kriterier – helikoptre.....	32
Kapittel D – Instrumenter, data og utstyr.....		33
Avsnitt 1 – Fly.....		33
SPO.IDE.A.100	Instrumenter og utstyr – generelt	33
SPO.IDE.A.105	Minsteutstyr for flyging	33
SPO.IDE.A.110	Reservesikringer	34
SPO.IDE.A.115	Lanterner og lys.....	34
SPO.IDE.A.120	VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	34
SPO.IDE.A.125	IFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	35
SPO.IDE.A.126	Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger	36
SPO.IDE.A.130	Terrengvarslingssystem (TAWS)	36
SPO.IDE.A.131	Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)	36
SPO.IDE.A.132	Luftbåret værvarslingsutstyr – komplekse motordrevne fly.....	37
SPO.IDE.A.133	Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten – komplekse motordrevne fly	37
SPO.IDE.A.135	Intertelefonsystem for flybesetningen	37
SPO.IDE.A.140	Taleregistrator i cockpit	37
SPO.IDE.A.145	Ferdskriver.....	38
SPO.IDE.A.150	Registrering via datalinje	38

SPO.IDE.A.155	Ferdskriver kombinert med taleregistrator i førerkabin	39
SPO.IDE.A.160	Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og fastspenningssystemer ..	39
SPO.IDE.A.165	Førstehjelpsskrin	39
SPO.IDE.A.170	Tilleggsoksygen – fly med trykkabin	39
SPO.IDE.A.175	Tilleggsoksygen – fly uten trykkabin	40
SPO.IDE.A.180	Håndholdte brannsløkkingsapparater	40
SPO.IDE.A.181	Brannøks og brekkjern	41
SPO.IDE.A.185	Merking av gjennombruddspunkter	41
SPO.IDE.A.190	Nødpeilesender (ELT)	41
SPO.IDE.A.195	Flyging over vann	41
SPO.IDE.A.200	Overlevingsutstyr	42
SPO.IDE.A.205	Personlig beskyttelsesutstyr	43
SPO.IDE.A.210	Hodetelefoner	43
SPO.IDE.A.215	Radiokommunikasjonsutstyr	43
SPO.IDE.A.220	Navigasjonsutstyr	43
SPO.IDE.A.225	Transponder	43
Avsnitt 2 - Helikoptre		44
SPO.IDE.H.100	Instrumenter og utstyr – generelt	44
SPO.IDE.H.105	Minsteutstyr for flyging	44
SPO.IDE.H.115	Lanterner og lys	45
SPO.IDE.H.120	VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	45
SPO.IDE.H.125	IFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	46
SPO.IDE.H.126	Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger	47
SPO.IDE.H.132	Luftbåret værvarslingsutstyr – komplekse motordrevne helikoptre	47
SPO.IDE.H.133	Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten – komplekse motordrevne helikoptre	47
SPO.IDE.H.135	Interntelefonsystem for flybesetningen	47
SPO.IDE.H.140	Taleregistrator i cockpit	47
SPO.IDE.H.145	Ferdskriver	48
SPO.IDE.H.150	Registrering via datalinje	48
SPO.IDE.H.155	Ferdskriver kombinert med taleregistrator i førerkabin	49
SPO.IDE.H.160	Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og fastspenningssystemer ..	49

SPO.IDE.H.165	Førstehjelpsskrin.....	49
SPO.IDE.H.175	Tilleggsoksygen – helikoptre uten trykkabin	49
SPO.IDE.H.180	Håndholdte brannsløkkingsapparater	50
SPO.IDE.H.185	Merking av gjennombruddspunkter	50
SPO.IDE.H.190	Nødpeilesender (ELT)	50
SPO.IDE.H.195	Flyging over vann – andre enn komplekse motordrevne helikoptre.....	51
SPO.IDE.H.197	Redningsvester – komplekse motordrevne helikoptre	51
SPO.IDE.H.198	Overlevingsdrakter – komplekse motordrevne helikoptre	52
SPO.IDE.H.199	Redningsflåter, nødpeilesendere (ELT) og overlevingsutstyr for langdistanseflyging over vann – komplekse motordrevne helikoptre	52
SPO.IDE.H.200	Overlevingsutstyr.....	53
SPO.IDE.H.201	Ytterligere krav til helikoptre som gjennomfører offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde – komplekse motordrevne helikoptre.....	53
SPO.IDE.H.202	Helikoptre sertifisert for flyging over vann – diverse utstyr.....	53
SPO.IDE.H.203	Alle helikoptre på flyginger over vann – nødlanding på sjø	54
SPO.IDE.H.205	Personlig beskyttelsesutstyr	54
SPO.IDE.H.210	Hodetelefoner.....	54
SPO.IDE.H.215	Radiokommunikasjonsutstyr.....	54
SPO.IDE.H.220	Navigasjonsutstyr	55
SPO.IDE.H.225	Transponder.....	55
Avsnitt 3 – Seilfly		56
SPO.IDE.S.100	Instrumenter og utstyr – generelt	56
SPO.IDE.S.105	Minsteutstyr for flyging	56
SPO.IDE.S.115	VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter.....	56
SPO.IDE.S.120	Flyging i skyer – flyge- og navigasjonsinstrumenter.....	57
SPO.IDE.S.125	Seter og fastspenningssystemer.....	57
SPO.IDE.S.130	Tilleggsoksygen	57
SPO.IDE.S.135	Flyging over vann.....	57
SPO.IDE.S.140	Overlevingsutstyr.....	58
SPO.IDE.S.145	Radiokommunikasjonsutstyr.....	58
SPO.IDE.S.150	Navigasjonsutstyr	58
SPO.IDE.S.155	Transponder.....	58
Avsnitt 4 – Ballonger		59

SPO.IDE.B.100	Instrumenter og utstyr – generelt	59
SPO.IDE.B.105	Minsteutstyr for flyging	59
SPO.IDE.B.110	Lanterner og lys	59
SPO.IDE.B.115	VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	60
SPO.IDE.B.120	Førstehjelpsskrin	60
SPO.IDE.B.121	Tilleggsoksygen	60
SPO.IDE.B.125	Håndholdte brannsløkkingsapparater	60
SPO.IDE.B.130	Flyging over vann	60
SPO.IDE.B.135	Overlevingsutstyr	61
SPO.IDE.B.140	Diverse utstyr	61
SPO.IDE.B.145	Radiokommunikasjonsutstyr	61
SPO.IDE.B.150	Transponder	61
Kapittel E – Spesifikke krav		62
Avsnitt 1 – Helikopteroperasjoner med ekstern last i slinge (HESLO)		62
SPO.SPEC.HESLO.100	Standard operasjonsprosedyrer	62
SPO.SPEC.HESLO.105	Spesifikt utstyr for HESLO	62
SPO.SPEC.HESLO.110	Transportering av farlig gods	62
Avsnitt 2 – Operasjoner med personell som ekstern last (HEC)		62
SPO.SPEC.HEC.100	Standard operasjonsprosedyrer	62
SPO.SPEC.HEC.105	Spesifikt utstyr for HEC	63
Avsnitt 3 – Fallskjermoperasjoner (PAR)		63
SPO.SPEC.PAR.100	Standard operasjonsprosedyrer	63
SPO.SPEC.PAR.105	Medbringning av besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister	64
SPO.SPEC.PAR.110	Seter	64
SPO.SPEC.PAR.115	Tilleggsoksygen	64
SPO.SPEC.PAR.120	Flyging over vann	64
SPO.SPEC.PAR.125	Utslipp av farlig gods	64
Avsnitt 4 – Akrobatikkflyging (ABF)		64
SPO.SPEC.ABF.100	Standard operasjonsprosedyrer	64
SPO.SPEC.ABF.105	Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes	65
SPO.SPEC.ABF.115	Førstehjelpsskrin	65
SPO.SPEC.ABF.120	Håndholdte brannsløkkingsapparater	65

Del-SPO – IR**SPO.GEN.005 Virkeområde**

- (a) Spesialoperasjoner inkluderer følgende aktiviteter:
- (1) helikopteroperasjoner med ekstern last,
 - (2) overvåkningsoperasjoner med helikopter,
 - (3) operasjoner med personell som ekstern last,
 - (4) fallskjermhopping og skydiving,
 - (5) landbruksflyginger,
 - (6) luftfotografering,
 - (7) tauing av glidefly,
 - (8) reklameflyginger,
 - (9) kalibreringsflyginger,
 - (10) bygg- og anleggsflyginger, inkludert arbeid med kraftledninger og skogrydding,
 - (11) bistand ved oljesøl,
 - (12) utløsning av snøskred,
 - (13) overvåkning, inkludert kartografi og forurensningskontroll,
 - (14) mediaflyginger, TV- og filmflyginger,
 - (15) spesialarrangementer, inkludert formasjons- og konkurranseflyginger,
 - (16) oppdretts- og redningsflyginger for dyr, samt veterinærflyginger,
 - (17) maritime begravelserflyginger,
 - (18) vitenskapelige forskningsflyginger (andre enn de som fremgår av vedlegg II av forordning 216/2008),
 - (19) skysåing.
- (b) All annen aktivitet som faller inn under definisjonen av «spesialoperasjoner» skal reguleres av denne del.

Kapittel A – Generelle krav**SPO.GEN.100 Vedkommende myndighet**

Vedkommende myndighet skal være myndigheten utpekt av den medlemsstat der operatøren har sitt hovedforetak eller er hjemmehørende.

SPO.GEN.101 Samsvarsmåter

Alternative samsvarsmåter til de måtene Byrået har vedtatt, kan benyttes av en operatør for å fastslå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008¹ og tilhørende iverksettelsesregler.

SPO.GEN.102 Motorglidefly og motorseilfly med integrert motor

- (a) Motorglidefly skal opereres i henhold til kravene for:
 - (1) fly, når de opereres med kraften fra en motor, og
 - (2) seilfly, når de opereres uten bruk av en motor.
- (b) Motorglidefly skal være utstyrt i samsvar med kravene som gjelder for fly.
- (c) Seilfly med integrert motor skal opereres og utstyres i samsvar med kravene som gjelder for seilfly.

SPO.GEN.105 Besetningens ansvar

- (a) Et besetningsmedlem skal ha ansvar for korrekt utførelse av sine oppgaver som er spesifisert i standard operasjonsprosedyrer (SOP) og, når aktuelt, i brukerhåndboken.
- (b) Bortsett fra for ballonger, skal besetningsmedlemmet være fastspent på sin stasjon under kritiske faser av flygingen, eller når det anses nødvendig av fartøysjefen på grunn av sikkerheten, såfremt ikke annet er spesifisert i SOP-en.
- (c) Under flyging skal besetningsmedlemmet ha sikkerhetsbeltet fastspent når vedkommende sitter på sin stasjon.
- (d) Under flyging skal minst ett kvalifisert besetningsmedlem hele tiden bli ved luftfartøyet's betjeningsinnretninger.
- (e) Besetningsmedlemmet skal ikke utføre oppgaver på et luftfartøy i følgende tilfeller:
 - (1) dersom vedkommende vet eller mistenker at han/hun lider av tretthet slik det fremgår av 7.f. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 eller på annen måte føler seg uskikket til å utføre sine oppgaver, eller
 - (2) når vedkommende er under påvirkning av psykotrope stoffer eller alkohol eller av andre grunner slik det fremgår av 7.g. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- (f) Besetningsmedlemmet som utfører oppgaver for mer enn én operatør skal:
 - (1) ivareta sine personlige loggføringer vedrørende flyging- og arbeidstid samt hvileperioder, slik det fremgår av vedlegg III (del-ORO), kapittel FTL til forordning (EF) nr. xxx/XXXX, hvis dette er aktuelt, og
 - (2) gi hver operatør de nødvendige data for å planlegge aktiviteter i samsvar med de gjeldende FTL-kravene.

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler i sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1*, slik den er endret av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009, *EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51*.

- (g) Besetningsmedlemmet skal rapportere følgende til fartøysjefen:
- (1) enhver svikt, feil, funksjonsfeil eller defekt, som vedkommende mener kan påvirke luftdyktigheten eller sikker operasjon av luftfartøyet, inkludert nødsystemene, og
 - (2) enhver hendelse som medfører risiko eller kan sette oppdragets sikkerhet i fare.

SPO.GEN.106 Oppdragsspesialistenes ansvar

- (a) En oppdragsspesialist skal være ansvarlig for korrekt utførelse av vedkommendes oppgaver, som spesifisert i standard operasjonsprosedyrer (SOP).
- (b) Bortsett fra for ballonger, skal oppdragsspesialisten være fastspent på sin stasjon under kritiske faser av flygingen, eller når det anses nødvendig av fartøysjefen på grunn av sikkerheten, såfremt ikke annet er spesifisert i SOP.
- (c) Oppdragsspesialisten skal sørge for at vedkommende er fastspent ved utføring av spesielle oppgaver med eksterne dører åpnet eller fjernet.
- (d) Oppdragsspesialisten skal rapportere følgende til fartøysjefen:
- (1) enhver svikt, feil, funksjonsfeil eller defekt, som vedkommende mener kan påvirke luftdyktigheten eller sikker operasjon av luftfartøyet, inkludert nødsystemene, og
 - (2) enhver hendelse som medfører risiko eller kan sette oppdragets sikkerhet i fare.

SPO.GEN.107 Fartøysjefens ansvarsområder og myndighet

- (a) Fartøysjefen skal ha ansvar for
- (1) sikkerheten for luftfartøyet og alle besetningsmedlemmer, oppdragsspesialister og last om bord under operasjon av luftfartøy,
 - (2) iverksette, fortsette, avslutte eller endre trasé for en flyging av hensyn til sikkerheten,
 - (3) sørge for at alle operative prosedyrer og sjekklister etterfølges i samsvar med korrekt håndbok,
 - (4) kun begynne en flyging dersom han/hun fastslår at det er samsvar med alle operative begrensninger slik det fremgår av 2.a.3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, på følgende måte:
 - (i) luftfartøyet er luftdyktig,
 - (ii) luftfartøyet er behørig registrert,
 - (iii) nødvendige instrumenter og utstyr for å utføre flygingen er installert i luftfartøyet og er funksjonsdyktige, med mindre operasjon med utstyr ute av funksjon er tillatt i henhold til minimumsutstyrslisten (MEL) eller tilsvarende dokument når dette er aktuelt, slik det kreves i SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 eller SPO.IDE.B.105,
 - (iv) luftfartøyets masse og tyngdepunkt, bortsett fra for ballonger, er slik at flygingen kan utføres innenfor grensene fastsatt i luftdyktighetsdokumentasjonen,
 - (v) alt utstyr og all bagasje er forsvarlig lastet og sikret, og

- (vi) luftfartøyets operasjonelle begrensninger som angitt i flygehåndboken (AFM) ikke vil bli overskredet på noe tidspunkt under flygingen,
- (5) ikke å påbegynne en flyging dersom han/hun eller et annet besetningsmedlem eller oppdragsspesialist ikke er i stand til å utføre oppgaver på grunn av forhold som skyldes skade, sykdom, tretthet eller virkning av psykotrope stoffer,
- (6) ikke å fortsette en flyging ut over nærmeste flyplass eller landingsplass været tillater når han/hun eller et annet besetningsmedlem eller oppdragsspesialist har betydelig redusert kapasitet til å utføre oppgaver på grunn av forhold som skyldes tretthet, sykdom eller oksygenmangel,
- (7) avgjøre om et luftfartøy med funksjonsfeil skal godtas i samsvar med listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL) eller MEL hvis aktuelt,
- (8) loggføre brukerdata og alle kjente eller antatte defekter ved luftfartøyet etter endt flyging eller rekke av flyginger, i luftfartøyets tekniske loggbok eller reisedagbok, og
- (9) dersom ferdskrivere er installert, sørge for følgende:
 - (i) at disse ikke er deaktivert eller slått av under flyging, og
 - (ii) ved en ulykke eller hendelse som er gjenstand for rapportering:
 - (A) ikke med hensikt er slettet,
 - (B) blir deaktivert umiddelbart etter at flygingen er gjennomført, og
 - (C) kun aktiveres igjen etter avtale med etterforskende myndighet.
- (b) Fartøysjefen skal ha myndighet til å nekte å bære eller landsette enhver person eller last som kan representere en potensiell fare for sikkerheten for luftfartøyet eller de som oppholder seg der.
- (c) Fartøysjefen skal så snart som mulig rapportere til korrekt lufttrafikkjeneste (ATS) om alle farlige vær- eller flygeforhold som har inntruffet, og som kan påvirke sikkerheten for andre luftfartøy.
- (d) Uten hensyn til bestemmelsen i (a)(6), kan fartøysjefen ved operasjoner med flere besetningsmedlemmer fortsette en flyging ut over den nærmeste flyplassen været tillater når formildende prosedyrer forefinnes.
- (e) Ved en nødsituasjon som krever umiddelbar beslutning og handling, skal fartøysjefen gjennomføre de handlinger han/hun anser som nødvendig under forholdene, i samsvar med 7.d. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I slike tilfeller kan fartøysjefen avvike fra reglene, de operative prosedyrene og metodene for å ivareta sikkerheten.
- (f) Fartøysjefen skal straks levere en rapport over en urettmessig forstyrrende handling til vedkommende myndighet og skal informere den aktuelle, lokale myndighet.
- (g) Fartøysjefen skal med raskeste tilgjengelig middel meddele den nærmeste adekvate myndighet om enhver ulykke for luftfartøyet som har medført alvorlig personskade eller død eller betydelig skade på luftfartøyet eller eiendom.

SPO.GEN.108 Fartøysjefens oppgaver og myndighet – ballonger

Fartøysjefen for en ballong skal i tillegg til SPO.GEN.107, være ansvarlig for følgende:

- (a) orientering før flyging til personellet som hjelper med oppblåsing og deflasjon av kurven, og
- (b) sørge for at personell som hjelper med oppblåsing og deflasjon av kurven bærer korrekt vernebekledning.

SPO.GEN.110 Samsvar med lover, forskrifter og prosedyrer

Fartøysjef, besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister skal overholde lovene, forskriftene og prosedyrene i de stater der flyging gjennomføres.

SPO.GEN.115 Felles språk

Operatøren skal sørge for at alle besetningsmedlemmene og oppdragsspesialistene er i stand til å kommunisere med hverandre på et felles språk.

SPO.GEN.120 Taksing med fly

Operatøren skal sørge for at et fly kun taksas på ferdselsområdet på en flyplass dersom personen ved betjeningsinnretningene

- (a) er en hensiktsmessig kvalifisert flyger, eller
- (b) har blitt utpekt av operatøren og
 - (1) har opplæring i taksing med flyet,
 - (2) har opplæring i bruk av radiotelefon, dersom radiokommunikasjon kreves,
 - (3) har fått instruksjon om flyplassens utforming, ruter, skilt, merking, lys, signaler og instruksjoner fra flygekontrollen (ATC), fraseologi og prosedyrer, og
 - (4) er i stand til å følge de operative standardene som er kreves for at flyet skal bevege seg på en sikker måte på flyplassen.

SPO.GEN.125 Innkopling av rotor

Helikopterets rotor skal ikke bevege seg med motorkraft med sikte på flyging uten at en kvalifisert flyger sitter ved betjeningsinnretningene.

SPO.GEN.130 Bærbare elektroniske innretninger

Operatøren skal ikke tillate at noen bruker en bærbar elektronisk innretning (PED) om bord på et luftfartøy, som kan ha negativ innvirkning på ytelsene til luftfartøyets systemer og utstyr.

SPO.GEN.135 Opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord

- (a) Operatøren skal sikre at det for umiddelbar kommunikasjon til redningssentraler (RCC) til enhver tid finnes lister med opplysninger om nød- og overlevingsutstyr som finnes om bord.

- (b) (a) gjelder ikke for ikke-kommersielle operatører for andre enn komplekse motordrevne luftfartøy som tar av og lander på samme flyplass/landingsplass.

SPO.GEN.140 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal være om bord

- (a) Følgende dokumenter, håndbøker og opplysninger skal medbringes på hver flyging i original eller kopi, med mindre noe annet er angitt:
- (1) flygehåndbok (AFM) eller tilsvarende dokument(er),
 - (2) original av registreringsbevis,
 - (3) original av luftdyktighetsbevis (CofA),
 - (4) eventuelt støysertifikat,
 - (5) bekreftet kopi av godkjenningssertifikat slik det fremgår av vedlegg III (del-ORO), ORO.AOC.100 eller eventuell erklæring slik det fremgår av ORO.DEC.100,
 - (6) eventuell liste over spesifikke godkjenninger,
 - (7) eventuell original av luftfartøyets radiolisens,
 - (8) tredjeparts ansvarsforsikringsbevis,
 - (9) reisedagbok eller tilsvarende for luftfartøyet,
 - (10) luftfartøyets tekniske loggbok, i samsvar med eventuelt vedlegg I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003,
 - (11) eventuelle opplysninger om levert ATS-reiseplan,
 - (12) aktuelle og egnede luftfartskart for ruten for den planlagte flygingen og alle ruter som det med rimelighet kan forventes at flygingen kan omdirigeres til,
 - (13) prosedyrer og opplysninger om visuelle signaler til bruk for luftfartøyer som avskjærer, og som blir avskåret,
 - (14) opplysninger om søk- og redningstjenester for området for den planlagte flygingen,
 - (15) gjeldende deler av den brukerhåndboken som er relevant for besetningsmedlemmenes oppgaver, og som skal være lett tilgjengelig for besetningsmedlemmene,
 - (16) eventuelt MEL eller CDL,
 - (17) relevant NOTAM og forberedende AIS-dokumentasjon,
 - (18) eventuell relevant meteorologisk informasjon,
 - (19) eventuelle godsmanifest, og
 - (20) all annen dokumentasjon som kan være relevant for flygingen eller kreves av de stater som berøres av flygingen.
- (b) Uten hensyn til (a), på flyginger:
- (1) med intensjon om å ta av og lande på samme flyplass eller landingsplass, eller

- (2) ved å forbli innen en avstand eller et område som fastslått av vedkommende myndighet, kan dokumentene og opplysningene i (a)(2) til (a)(11) og (a)(14), (a)(17), (a)(18) og (a)(19) oppbevares på flyplassen eller landingsplassen.
- (c) Uten hensyn til (a), kan dokumentene og opplysningene i (a)(1) til (a)(10) til (a)(13) til (a)(19) oppbevares i hentebilen for flyginger med ballonger eller seilfly, men dette gjelder ikke for motorglidefly (TMG).
- (d) Ved tap eller tyveri av dokumentene som fremgår av (a)(2) til (a)(8), kan flygingen fortsette inntil flygingen når destinasjonen eller et sted hvor nye dokumenter kan skaffes.
- (e) Operatøren skal innen rimelig tid fra anmodningen fra vedkommende myndighet, skaffe til veie den nødvendige dokumentasjon som skal finnes om bord.

SPO.GEN.145 Reisedagbok – ikke-kommersielle operasjoner med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy

Spesifikasjoner om luftfartøyet, besetningen og hver reise skal oppbevares for hver flyging eller serie av flyginger, i form av en reisedagbok eller tilsvarende.

SPO.GEN.150 Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdskriverregistreringer – operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy

- (a) Etter en ulykke eller hendelse som er underlagt obligatorisk rapportering, skal operatøren av et luftfartøy bevare de originale registreringsdataene i 60 dager, med mindre etterforskningsmyndigheten ber om noe annet.
- (b) Operatøren skal gjennomføre operative kontroller og evalueringer av registreringer fra ferdskriver (FDR), taleregistrator (CVR) og dataforbindelse for å sikre utstyrets fortsatte funksjonsdyktighet.
- (c) Operatøren skal oppbevare registreringene i det tidsrom FDR er i bruk, slik det kreves av SPO.IDE.A.145 eller SPO.IDE.H.145, bortsett fra i forbindelse med prøving og vedlikehold av FDR, da inntil 1 time av det eldste registrerte materialet på prøvingstidspunktet kan slettes.
- (d) Operatøren skal oppbevare og holde ajourført dokumentasjon som presenterer de opplysninger som er nødvendige for å konvertere FDR-rådata til parametre uttrykt i tekniske enheter.
- (e) Operatøren skal stille til rådighet alle ferdskriverregistreringer som er oppbevart, dersom vedkommende myndighet bestemmer det.
- (f) CVR-registreringer skal kun benyttes til formål annet enn etterforskningen av en ulykke eller hendelse som er underlagt obligatorisk rapportering dersom alle berørte besetningsmedlemmer og vedlikeholdspersonell samtykker til dette.
- (g) FDR-registreringer eller registreringer av datalenker skal kun benyttes for formål annet enn etterforskningen av en ulykke eller hendelse som er underlagt obligatorisk rapportering dersom slike registreringer
 - (1) brukes av operatøren utelukkende til formål knyttet til luftdyktighet eller vedlikehold,

- (2) blir anonymisert, eller
- (3) offentliggjøres på vilkår som ivaretar sikkerheten.

SPO.GEN.155 Transport av farlig gods

- (a) Transport av farlig gods i luften skal gjennomføres i samsvar med vedlegg 18 til Chicago-konvensjonen, sist endret og utvidet ved de tekniske retningslinjer for sikker transport av farlig gods med luftfartøy (ICAO Doc 9284-AN/905), herunder tillegget og eventuelle tilføyelser eller rettelser.
- (b) Farlig gods kan transporteres bare av en operatør som er godkjent i henhold til vedlegg V (del-SPA), kapittel G til forordning (EF) nr. xxx/XXX, med mindre
 - (1) de ikke er underlagt de tekniske forskrifter i samsvar med del 1 i disse forskrifter,
 - (2) de medbringes av oppdragsspesialister eller besetningsmedlemmer, eller befinner seg i bagasjen, som er atskilt fra eieren, i samsvar med del 8 i de tekniske forskrifter,
 - (3) de kreves om bord i luftfartøyet for særskilte formål i samsvar med de tekniske forskrifter,
 - (4) de brukes til å tilrettelegge for flysikkerhet når oppbevaring om bord i luftfartøyet er fornuftig for å sørge for tilgjengelighet av operative årsaker, uansett om slike gjenstander eller stoffer må medbringes eller er planlagt brukt i forbindelse med en spesiell flyging.
- (c) Operatøren skal etablere prosedyrer for å sørge for at alle rimelige tiltak blir gjennomført for å forhindre at farlig gods unødvendig transporteres om bord.
- (d) Operatøren skal gi personellet nødvendig informasjon, slik at de kan utføres deres ansvarsoppgaver slik det fremgår av de tekniske forskriftene.
- (e) Operatøren skal, i samsvar med de tekniske forskriftene, uten forsinkelse rapportere til vedkommende myndighet og relevant myndighet for en statusrapport i tilfelle av
 - (1) enhver ulykke eller hendelse med farlig gods,
 - (2) påvisning av farlig gods om bord av oppdragsspesialister eller besetning, eller i deres bagasje, når dette ikke er i samsvar med del 8 i de tekniske forskriftene.
- (f) Operatøren skal sørge for at oppdragsspesialistene har mottatt informasjon om farlig gods.
- (g) Operatøren skal sørge for at meldinger med informasjon om transportering av farlig gods blir gitt på steder for mottak av last som fastsatt i de tekniske forskriftene.

SPO.GEN.160 Utslipp av farlige stoffer

Operatøren skal ikke operere et luftfartøy over tettbebygde strøk eller byer, bygder eller boligområder, eller over personer samlet utendørs, når farlige stoffer slippes.

SPO.GEN.165 Transportering og bruk av våpen

- (a) Operatøren skal sørge for at våpen er sikret når ikke de er i bruk dersom de transporteres om bord en flyging i forbindelse med et spesielt oppdrag.
- (b) Oppdragsspesialisten som bruker våpenet skal ta alle nødvendige forholdsregler for å forhindre at luftfartøyet og personell om bord eller bakkemannskap settes i fare.

SPO.GEN.170 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem

Operatøren skal iverksette

- (a) ethvert sikkerhetstiltak som pålegges av vedkommende myndighet i samsvar med vedlegg II (del-ARO), ARO.GEN.135(c), og
- (b) alle relevante, obligatoriske sikkerhetsopplysninger som er utstedt av Byrået, inkludert direktiver om luftdyktighet.

SPO.GEN.175 Minsteutstyrliste – ikke-kommersielle operasjoner med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy

En MEL kan etableres slik det er spesifisert under 8.a.3. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I så fall skal MEL-en og eventuelle endringer til denne godkjennes av vedkommende myndighet.

Kapittel B – Operative prosedyrer

SPO.OP.100 Bruk av flyplasser og landingsplasser

Operatøren skal bruke bare flyplasser og landingsplasser som er egnet til den aktuelle typen luftfartøy og virksomhet.

SPO.OP.105 Spesifisering om avsidesliggende flyplasser – fly

Når det gjelder valg av alternativ flyplass og drivstoffpolicy, skal operatøren vurdere en flyplass som avsidesliggende dersom flytiden til nærmeste relevante alternative flyplass er over

- (a) 60 minutter for fly med stempelmotorer, eller
- (b) 90 minutter for fly med turbinmotorer.

SPO.OP.110 Flyplassens operative minstekrav – fly og helikoptre

- (a) For flyging etter instrumentflygingsreglene (IFR), skal operatøren eller fartøysjefen spesifisere flyplassens operative minstekrav for hver avgangs-, ankomst- og alternative flyplass som skal brukes.
- (b) Slike minstekrav skal, for (a) og (b)
 - (1) ikke være lavere enn de som er fastsatt av staten flyplassen ligger i, med mindre vedkommende stat eksplisitt har godkjent dette, og
 - (2) under operasjoner med dårlige siktforhold, være godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med vedlegg V (del-SPA), kapittel E til forordning (EU) nr. xxx/XXX.
- (c) Når det fastsettes operative minstekrav for flyplassen, skal operatøren eller fartøysjefen ta hensyn til følgende:
 - (1) luftfartøyets type, ytelse og flygeegenskaper,
 - (2) flybesetningens kvalifikasjoner og erfaring samt eventuelt sammensetning,
 - (3) dimensjoner og egenskaper for rullebanene eller områdene for siste fase av innflygingen og avgang (FATO) som velges brukt,
 - (4) egnetheten og ytelsen til tilgjengelige visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler på bakken,
 - (5) utstyret som er tilgjengelig i luftfartøyet for navigering og/eller kontroll av flygebanen under avgang, innflyging, utflating, landing, rulling og avbrutt innflyging,
 - (6) de hindringer i områdene for innflyging, avbrutt innflyging og utflyging som kreves for å iverksette alternative beredskapsprosedyrer,
 - (7) hinderfri høyde / høyde for instrumentflyging,
 - (8) hjelpemidler til å fastslå og rapportere værforhold, og
 - (9) flygeteknikken som brukes under siste fase av innflygingen.

- (e) Minstekrav for en spesifikk type innflygings- og landingsprosedyre skal brukes dersom
- (1) bakkeutstyret som kreves for planlagt prosedyre, er i funksjon,
 - (2) luftfartøysystemene som kreves for typen innflyging, er i funksjon,
 - (3) luftfartøyets ytelseskriterier er oppfylt, og
 - (4) besetningen er kvalifisert.

SPO.OP.111 Flyplassenes operative minstekrav – operasjoner av typen NPA, APV og CAT I

- (a) Beslutningshøyden (DH) som skal brukes for en ikke-presisjonsinnflyging (NPA) fløyet med kontinuerlig nedstigning ved innflygingen (CDFA-teknikk), innflygingsprosedyre med vertikal veiledning (APV) eller kategori I-operasjoner (CAT I), skal ikke være lavere enn det høyeste av
- (1) minstehøyden som innflygingshjelpemidler kan brukes i, uten påkrevd visuell referanse,
 - (2) klareringshøyden for hindringer (OCH) for gjeldende luftfartøykategori,
 - (3) eventuell offentliggjort innflygingsprosedyres DH,
 - (4) systemminima som spesifisert i tabell 1, eller
 - (5) minimum DH som spesifisert i AFM eller tilsvarende dokument, dersom dette er oppgitt.
- (b) Minste nedstigningshøyde (MDH) for NPA-operasjon fløyet uten CDFA-teknikk skal ikke være lavere enn den høyeste verdien av
- (1) OCH for luftfartøyets kategori,
 - (2) systemminima som spesifisert i tabell 1, eller
 - (3) minimum MDH som spesifisert i AFM , dersom dette er oppgitt.

Tabell 1: Systemminima

Utstyr	Laveste DH/MDH (fot)
Instrumentlandingssystem (ILS)	200
Globalt satellittnavigasjonssystem (GNSS) / satellittbasert økningssystem (SBAS) (innflyging med horisontal presisjon og vertikal veiledning (LPV))	200
GNSS (horisontal navigasjon (LNAV))	250
Vertikal navigasjon basert på GNSS/Baro (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Retningsstråle (LOC) med eller uten utstyr for avstandsmåling (DME)	250
Innflyging med overvåkingsradar (SRA (avsluttes ved ½ NM))	250
SRA (avsluttes ved 1 NM)	300
SRA (avsluttes ved 2 NM eller mer)	350
VHF retningsbestemmende radiofyr (VOR)	300
VOR/DME	250
Rundstrålende radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilestasjon (VDF)	350

SPO.OP.112 Operasjonelle minstekrav for flyplasser – sirkling med fly

- (a) MDH for sirkling med fly skal ikke være lavere enn den høyeste verdien av
- (1) offentliggjort OCH for sirkling for aktuell luftfartøykategori,
 - (2) laveste sirklingshøyden beregnet på grunnlag av tabell 1, eller
 - (3) DH/MDH fra den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.
- (b) Minstesikten for sirkling med fly skal være høyeste verdi av
- (1) sikt for sirkling for aktuell luftfartøykategori, dersom dette er offentliggjort,
 - (2) minstesikten beregnet på grunnlag av tabell 2, eller
 - (3) rullebanesikt/omregnet meteorologisk sikt (RVR/CMV) fra den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.

Tabell 1: MDH og minstesikt for sirkling i forhold til flykategori

	Flykategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minste meteorologiske sikt (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Operasjonelle minstekrav for flyplasser – sirkling med helikoptre over land

MDH for sirkling med helikoptre over land skal ikke være lavere enn 250 fot, og meteorologisk sikt ikke under 800 m.

SPO.OP.115 Prosedyrer for avgang og innflyging – fly og helikoptre

- (a) Fartøysjefen skal benytte de avgangs- og innflygingsprosedyrene som er fastlagt av staten flyplassen ligger i, dersom slike prosedyrer er offentliggjort for rullebanen eller FATO som skal brukes.
- (b) Fartøysjefen kan avvike fra offentliggjort avgangsrute, ankomstrute eller innflygingsprosedyre
 - (1) såfremt kriterier for klarering over hindringer kan følges og det tas fullstendig hensyn til de operative forholdene og samsvar med ATC-klarering, eller
 - (2) når radarvektor gis av en ATC-enhet.
- (c) Ved flyging med komplekse motordrevne luftfartøy, skal siste del av innflygingen flys visuelt eller i samsvar med offentliggjorte innflygingsprosedyrer.

SPO.OP.120 Prosedyrer for støyreduksjon

Fartøysjefen skal ta hensyn til offentliggjorte prosedyrer for støyreduksjon for å begrense effekten av luftfartøyets støy til et minimum, samtidig som sikkerhet gis prioritet fremfor støyreduksjon.

SPO.OP.121 Prosedyrer for støyreduksjon – ballonger

Fartøysjefen skal benytte operative prosedyrer for å minimere effekten av støy fra varmesystemer når dette er fastlagt, samtidig som sikkerhet gis prioritet fremfor støyreduksjon.

SPO.OP.125 Minste hinderfrie høyde – IFR-flyginger

- (a) Operatøren skal spesifisere en metode for å fastslå minste flyhøyde som gir nødvendig terrengklaring for alle deler av ruten som skal flys IFR.

- (b) Fartøysjefen skal fastslå minste flyhøyde for hver flyging basert på denne metoden. Minste flyhøyde skal ikke være lavere enn det som er offentliggjort av den staten det flys over.

SPO.OP.130 Drivstoff- og oljeforsyning – fly

- (a) Fartøysjefen skal kun påbegynne en flyging dersom flyet har tilstrekkelig med drivstoff og olje til følgende:
- (1) for VFR-flyginger:
 - (i) på dagtid, å kunne fly til flyplassen hvor landing er planlagt og deretter fly i minst 30 minutter ved normal marsjhøyde, eller
 - (ii) om natten, å kunne fly til flyplassen hvor landing er planlagt og deretter fly i minst 45 minutter ved normal marsjhøyde,
 - (2) for IFR-flyginger:
 - (i) når ingen alternativ destinasjon er nødvendig, å kunne fly til flyplassen hvor landing er planlagt og deretter fly i minst 45 minutter ved normal marsjhøyde, eller
 - (ii) når alternativ destinasjon er nødvendig, å kunne fly til flyplassen hvor landing er planlagt, deretter til den alternative flyplassen og deretter fly i minst 45 minutter ved normal marsjhøyde.
- (b) Ved beregning av nødvendig drivstoffmengde, inkludert tilstrekkelig reservedrivstoff, skal følgende tas i betraktning:
- (1) varslede værforhold,
 - (2) forventede ATC-flygeruter og trafikkforsinkelser,
 - (3) prosedyrer i tilfelle trykkfall eller motorsvikt i underveisfasen, der det er relevant, og
 - (4) eventuelle andre forhold som kan forsinke flyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- (c) Intet skal forhindre en endring av reiseplanen under flyging, for ny planlegging til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle kravene kan overholdes fra det punkt der reiseplanen endres.

SPO.OP.131 Drivstoff- og oljeforsyning – helikoptre

- (a) Fartøysjefen skal kun starte en flyging dersom helikoptret har tilstrekkelig med drivstoff og olje for følgende:
- (1) for VFR-flyginger:
 - (i) å kunne fly til flyplassen/landingsplassen hvor landing er planlagt og deretter fly i minst 20 minutter ved hastighet som gir best rekkevidde, eller
 - (ii) for flyginger som foregår innen 25 NM fra avgangsflyplassen/landingsplassen det opereres ut ifra, skal reservedrivstoff ikke være mindre enn 10 minutter drivstoff ved hastighet som gir best rekkevidde,

og

- (2) for IFR-flyginger:
 - (i) når et alternativ ikke er nødvendig eller det ikke finnes noen alternativ flyplass med akseptabelt værforhold, å kunne fly til den planlagte flyplassen/landingsplassen for landing, og deretter kunne fly i 30 minutter ved normal marsjhastighet ved 450 m (1 500 fot) over ankomstflyplassen/landingsflyplassen ved standard temperaturforhold, samt foreta innflyging og lande, eller
 - (ii) når et alternativ er nødvendig, å kunne fly og foreta innflyging og avbrutt innflyging ved den planlagte flyplassen/landingsplassen for landing, og deretter
 - (A) fly til det spesifiserte alternativet, og
 - (B) fly i 30 minutter ved normal ventehastighet i 450 m (1 500 fot) over den alternative flyplassen/landingsplassen, ved standard temperaturforhold, samt foreta innflyging og lande.
- (b) Ved beregning av nødvendig drivstoffmengde, inkludert tilstrekkelig reservedrivstoff, skal følgende tas i betraktning:
 - (1) varslede værforhold,
 - (2) forventede ATC-flygeruter og trafikkforsinkelser,
 - (3) eventuell svikt ved én motor under flyging, og
 - (4) alle andre forhold som kan forsinke luftfartøyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- (c) Intet skal forhindre en endring av reiseplanen under flyging, for ny planlegging til et annet ankomststed, såfremt alle krav kan etterfølges fra det punkt hvor flygingens reiseplan endres.

SPO.OP.132 Drivstoff- og ballasttilførsel og -planlegging – ballonger

- (a) Fartøysjefen skal kun starte en flyging dersom reservedrivstoff, gass eller ballast er tilstrekkelig for 30 minutters flyging.
- (b) Beregninger av drivstoff-, gass- eller ballasttilførsel skal baseres på minst de følgende operative forhold:
 - (1) data fra ballongprodusenten,
 - (2) planlagte masser,
 - (3) de forespeilede meteorologiske forholdene, og
 - (4) prosedyrer og begrensninger fra tjenesteytere for luftnavigasjon.

SPO.OP.135 Sikkerhetsorientering

- (a) Operatøren skal sørge for at oppdragsspesialister før avgang gis en orientering om
 - (1) nødutstyr og -prosedyrer,

- (2) operative prosedyrer tilknyttet det spesielle oppdraget før hver flyging eller serie av flyginger
- (b) Orientering som nevnes i (a)(2) kan erstattes av et innledende opplæringsprogram som repeteres. I slike tilfeller skal operatøren også definere krav til aktuell erfaring.

SPO.OP.140 Forberedelser til flyging

- (a) Før en flyging starter, skal fartøysjefen med alle rimelig midler forvisse seg om at utstyret på bakken og/eller vannet, inkludert kommunikasjonsutstyr og navigasjonshjelpemidler som er tilgjengelige og direkte påkrevd for slik flyging, samt for sikker operasjon av luftfartøyet, er relevante for den type virksomhet flygingen skal gjennomføres som.
- (b) Før flygingen startes, skal fartøysjefen være kjent med alle tilgjengelige meteorologiopplysninger som er relevante for den planlagte flygingen. Forberedelse av en flyging som skal foregå utenfor synsrekkevidde av avgangsstedet, og for alle flyginger under IFR, skal inkludere
 - (1) en studie av tilgjengelige, aktuelle værreporter og -meldinger, og
 - (2) planlegging av alternative handlinger i tilfelle flygingen ikke kan gjennomføres som planlagt på grunn av værforholdene.

SPO.OP.145 Alternative avgangsflyplasser – komplekse motordrevne fly

- (a) For IFR-flyginger skal fartøysjefen spesifisere i reiseplanen minst én alternativ flyplass som værforholdene tillater det, dersom værforholdene ved avgangsflyplassen er tilsvarende eller dårligere enn de operative minstekravene for flyplassen, eller dersom det ikke ville være mulig å returnere til avgangsflyplassen av andre årsaker.
- (b) Den alternative flyplassen skal ligge innen følgende avstand fra avgangsflyplassen:
 - (1) for tomotorsfly, ikke mer enn en distanse som tilsvarer 1 times flyging med bruk av én motor i marsjhastighet i rolige luftforhold, og
 - (2) for fly med tre eller flere motorer, ikke mer enn en distanse som tilsvarer 2 timers flyging ved marsjhastighet som ved én inoperativ motor (OEI) i samsvar med AFM for rolige luftforhold.
- (c) For en flyplass som skal velges som alternativ flyplass ved avgang, skal den tilgjengelige informasjonen angi at forholdene, i den tidsperioden den antas å bli brukt, vil være tilsvarende eller bedre enn flyplassens operative minstekrav for den type virksomhet.

SPO.OP.150 Alternative bestemmelsesflyplasser – fly

For IFR-flyginger skal fartøysjefen i reiseplanen spesifisere minst én alternativ bestemmelsesflyplass med akseptable værforhold, såfremt ikke

- (a) de tilgjengelige meteorologiske opplysningene angir at det i perioden fra 1 time før inntil 1 time etter beregnet ankomsttid, eller fra faktisk avgangstid til 1 time etter beregnet ankomsttid, hvilken enn gir den korteste tidsperioden, kan innflyging og landing foregå under visuelle meteorologiske forhold (VMC), eller

- (b) det planlagte landingsstedet er isolert og
 - (1) en instrumentinnflygingsprosedyre er foreskrevet for den planlagte landingsflyplassen, og
 - (2) tilgjengelige meteorologiske opplysninger angir at de etterfølgende værforholdene vil eksistere fra 2 timer før til 2 timer etter beregnet ankomsttid, eller fra faktisk avgangstid til 2 timer etter beregnet ankomsttid, hvilken enn gir den korteste tidsperioden:
 - (i) en skybase på minst 300 m (1 000 fot) over minimum knyttet til instrumentinnflygingsprosedyren, og
 - (ii) sikt på minst 5,5 km eller 4 km mer enn minimum knyttet til prosedyren.

SPO.OP.150 Alternative bestemmelsesflyplasser – helikoptre

For IFR-flyginger skal fartøysjefen i reiseplanen spesifisere minst én alternativ bestemmelsesflyplass med akseptable værforhold, såfremt ikke

- (a) en instrumentinnflygingsprosedyre er foreskrevet for den planlagte landingsflyplassen og de tilgjengelige meteorologiske opplysninger angir at de etterfølgende værforholdene vil eksistere fra 2 timer før til 2 timer etter beregnet ankomsttid, eller fra faktisk avgangstid til 2 timer etter beregnet ankomsttid, hvilken enn gir den korteste tidsperioden:
 - (1) en skybase på minst 120 m (400 fot) over minimum knyttet til instrumentinnflygingsprosedyren, og
 - (2) sikt på minst 1 500 m over minstekravet knyttet til prosedyren, eller
- (b) det planlagte landingsstedet er isolert og
 - (1) en instrumentinnflygingsprosedyre er foreskrevet for den planlagte landingsflyplassen,
 - (2) tilgjengelige meteorologiske opplysninger angir at de etterfølgende værforholdene vil eksistere fra 2 timer før til 2 timer etter beregnet ankomsttid:
 - (i) en skybase på minst 120 m (400 fot) over minimum knyttet til instrumentinnflygingsprosedyren,
 - (ii) sikt på minst 1 500 m over minstekravet knyttet til prosedyren, og
 - (3) et aksjonsradiepunkt (PNR) er fastslått i tilfelle av et ankomststed offshore.

SPO.OP.155 Påfyll av drivstoff med passasjerer om bord, under ombordstigning eller avstigning

- (a) Luftfartøyet skal ikke etterfylle drivstoff med flybensin (AVGAS) eller et drivstoff med lavt oktantall, eller en blanding av disse drivstofftypene, mens personer går om bord i, er om bord i eller forlater luftfartøyet.
- (b) For alle andre drivstofftyper skal det treffes nødvendige forholdsregler, og luftfartøyet skal være forsvarlig bemannet av kvalifisert personell som er klar til å iverksette og

lede en evakuering av luftfartøyet med de mest praktiske og hurtigst tilgjengelige midler.

SPO.OP.160 Bruk av hodetelefoner

Bortsett fra for ballonger, skal hvert flybesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen bruke hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende. Hodetelefonene skal brukes som hovedinnretning for talekommunikasjon med ATS, andre besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister.

SPO.OP.165 Røyking

Fartøysjefen skal ikke tillate røyking om bord eller ved påfylling eller fjerning av drivstoff på luftfartøyet.

SPO.OP.170 Værforhold

- (a) Fartøysjefen skal kun starte eller fortsette en VFR-flyging dersom den sist tilgjengelige meteorologiske informasjonen angir at værforholdene langs ruten og på det planlagte ankomststedet ved beregnet tidsbruk vil være tilsvarende eller bedre enn de gjeldende minstekravene for VFR-flyging.
- (b) Fartøysjefen skal kun starte eller fortsette en IFR-flyging mot planlagt ankomstflyplass dersom den sist tilgjengelige meteorologiske informasjonen angir værforholdene ved beregnet ankomsttid på ankomststedet eller ved minst ett alternativt landingssted er tilsvarende eller bedre enn den aktuelle flyplassens operative minstekrav.
- (c) Dersom en flyging består av både VFR- og IFR-segenter, skal den meteorologiske informasjonen det refereres til under (a) og (b) være gjeldende så lenge det er relevant.

SPO.OP.175 Is og annen forurensning – prosedyrer på bakken

- (a) Fartøysjefen skal kun starte avgang dersom luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan skade luftfartøyets ytelse eller styrbarhet, utover det som er tillatt i AFM.
- (b) Ved operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy, skal operatøren fastsette prosedyrer som skal følges når avisning og forebygging av isdannelse på bakken samt tilknyttede inspeksjoner av luftfartøyet er nødvendig for sikker operasjon av luftfartøyet.

SPO.OP.176 Is og annen forurensning – prosedyrer under flyging

- (a) Fartøysjefen kan begynne en flyging eller med hensikt fly inn i et område med forventet eller faktisk isdannelse bare dersom luftfartøyet er sertifisert og utstyrt for å tåle slike forhold som angitt i 2.a.5 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- (b) Dersom isdannelsen er større enn luftfartøyet er sertifisert for, eller dersom et luftfartøy som ikke er sertifisert for flyging under kjente forhold med isdannelse, påtreffer isdannelse, skal fartøysjefen uten opphold forlate forholdene med isdannelse ved en endring i nivå og/eller rute, om nødvendig ved erklæring av en nødssituasjon til ATC.

- (c) Ved operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy, skal operatøren fastsette prosedyrer for flyging i forventede eller faktiske forhold med isdannelse.

SPO.OP.180 Avgangsforhold – fly og helikoptre

Før avgangen begynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at

- (a) været ved flyplassen eller landingsplassen og forholdene på rullebanen eller FATO som skal benyttes, i henhold til de tilgjengelige opplysninger ikke er til hinder for sikker avgang og utflyging, og
- (b) gjeldende operative minstekrav for flyplassen vil bli overholdt.

SPO.OP.181 Avgangsforhold – ballonger

Før avgangen begynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at været på landingsplassen eller flyplassen, i henhold til tilgjengelig informasjon, ikke vil forhindre sikker avgang og utflyging.

SPO.OP.185 Simulering av uvanlige situasjoner under flyging

Såfremt ikke en oppdragsspesialist er om bord i luftfartøyet for opplæring, skal fartøysjefen når oppdragsspesialister er om bord, ikke simulere

- (a) uvanlige- eller nødssituasjoner som krever bruk av uvanlige- eller nødprosedyrer, eller
- (b) flyging under instrumentflygingsværforhold (IMC) med kunstige midler.

SPO.OP.190 Drivstoffadministrasjon under flyging

- (a) Operatøren av et komplekst motordrevet luftfartøy skal sørge for at prosedyrer for drivstoffkontroll og drivstoffadministrasjon utføres.
- (b) Fartøysjefen skal med jevne mellomrom sikre at drivstoffkontroller gjennomføres med hensyn til at nyttbart drivstoff under flygingen ikke skal være mindre enn det drivstoffet som er nødvendig for å kunne fortsette til flyplass eller landingsplass med akseptable værforhold, med det planlagte reservedrivstoffet slik dette kreves av SPO.OP.130 og SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Bruk av tilleggsoksygen

- (a) Operatøren skal sikre at oppdragsspesialister og besetningsmedlemmer bruker tilleggsoksygen kontinuerlig når kabinhøyden overstiger 10 000 fot i over 30 minutter, og alltid når kabinhøyden er over 13 000 fot, såfremt ikke annet er godkjent av vedkommende myndighet og i samsvar med SOP.
- (b) Uten hensyn til (a) og unntatt for fallskjermoperasjoner, kan korte ekskursjoner med spesifisert varighet over 13 000 fot finne sted uten bruk av tilleggsoksygen for annet enn komplekse fly og helikoptre, når det foreligger en på forhånd utstedt godkjenning av vedkommende myndighet, basert på følgende vurdering:

- (1) ekskursjonens varighet over 13 000 fot ikke overstiger 10 minutter, eller den tiden som er strengt nødvendig for å fullføre det spesielle oppdraget hvis en lengre tidsperiode er nødvendig,
- (2) flygingen ikke gjennomføres over 16 000 fot,
- (3) sikkerhetsorienteringen i samsvar med SPO.OP.135 inkluderer relevant informasjon til besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister angående surstoffmangel,
- (4) SOP for den aktuelle virksomheten som henspeiler på (1), (2) og (3),
- (4) operatørens tidligere erfaring ved operasjoner over 13 000 fot uten bruk av tilleggsoksygen,
- (5) den individuelle erfaringen hos besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister og deres fysiologiske tilpasningsevne til store høyder, og
- (6) høyden på basen der operatøren er etablert, eller hvor operasjonene utføres fra.

SPO.OP.200 Terrengvarsling

- (a) Dersom et flybesetningsmedlem eller et terrengvarslingssystem oppdager at luftfartøyet befinner seg for nær bakken, skal flygeren som gjennomfører flygingen umiddelbart treffe korrigerende tiltak for å oppnå sikre flygeforhold.
- (b) Terrengvarslingssystemet kan deaktiveres under slike spesialoppdrag som i sin natur krever at luftfartøyet må benyttes i en avstand fra bakken som ville utløse terrengvarslingssystemet.

SPO.OP.205 Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS) – komplekse motordrevne fly og helikoptre

- (a) Operatøren skal fastsette operative prosedyrer og opplæringsprogrammer når ACAS er installert og funksjonsdyktig. Når ACAS II benyttes, skal slike prosedyrer og slik opplæring foregå i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 1332/2011².
- (b) ACAS kan deaktiveres under slike spesialoppdrag, som i sin natur krever at luftfartøyet må benyttes i en avstand fra bakken som ville utløse terrengvarslingssystemet.

SPO.OP.210 Innflygings- og landingforhold – fly og helikoptre

Før en innflyging for landing begynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at været ved flyplassen og forholdene på rullebanen eller landingsplassen eller FATO som planlegges brukt, i henhold til tilgjengelige opplysninger ikke er til hinder for sikker innflyging, landing eller avbrutt innflyging.

SPO.OP.215 Påbegynnelse og fortsettelse av innflyging – fly og helikoptre

- (a) Fartøysjefen kan påbegynne en instrumentinnflyging uavhengig av rapportert rullebanesikt/sikt (RVR/VIS)

² Forordning (EU) nr. 1332/2011 som fastslår krav til felles bruk av luftrommet og operative prosedyrer for luftbåret system for kollisjonsvarsling, *EUT L 336 av 20.12.2011, s. 20.*

- (b) Dersom rapportert RVR/VIS er mindre enn gjeldende minsteverdi, skal ikke innflygingen fortsette
 - (1) under 1 000 fot over flyplassen, eller
 - (2) i siste fase av innflygingen dersom beslutningshøyden / høyde (DA/H) eller minste nedstigningshøyde / høyde (MDA/H) er mer enn 1 000 fot over flyplassen.
- (c) Dersom RVR ikke foreligger, kan RVR-verdier utledes ved å konvertere rapportert sikt.
- (d) Dersom rapportert RVR/VIS etter passering 1 000 fot over flyplassen faller under gjeldende minsteverdi, kan innflygingen fortsette til DA/H eller MDA/H.
- (e) Innflygingen kan fortsette under DA/H eller MDA/H og landingen fullføres, forutsatt at den nødvendige visuelle referansen for typen innflyging og for den planlagte rullebanen er oppnådd ved DA/H eller MDA/H og opprettholdes.
- (f) RVR i landingssonen skal alltid være avgjørende.

SPO.OP.225 Operasjonelle begrensninger – varmluftsballonger

En varmluftsballong kan ta av om natten, såfremt tilstrekkelig drivstoff bringes for å lande om dagen.

SPO.OP.230 Standard operasjonsprosedyrer

- (a) Spesialoperasjoner skal utføres i samsvar med SOP.
- (b) Før spesialoperasjoner begynner, skal operatøren foreta en risikovurdering og utvikle en relevant SOP. Risikovurderingen og SOP-en skal minst omfatte følgende:
 - (1) aktivitetens omfang om kompleksitet,
 - (2) luftfartøy og utstyr,
 - (3) besetningens sammensetning, opplæring og erfaring,
 - (4) oppdragsspesialisters plikter,
 - (5) luftfartøyets ytelse,
 - (6) transport av farlig gods,
 - (7) normale-, uvanlige- og nødprosedyrer,
 - (8) utstyr på bakken, og
 - (9) loggføring.
- (c) SOP utviklet av kommersielle operatører skal godkjennes av vedkommende myndighet.

Kapittel C – Luftfartøyets ytelse og operative begrensninger

SPO.POL.100 Operative begrensninger – alle luftfartøy

- (a) Under enhver fase av operasjonen, skal lastingen, massen og tyngdepunktet (CG) for luftfartøyet, unntatt for ballonger, være i samsvar med eventuelle begrensninger som fremgår i vedkommende håndbok.
- (b) Skilt, lister, instrumentmarkeringer eller kombinasjoner av disse, som angir operative begrensninger foreskrevet av AFM for visuell presentasjon, skal være synlige i luftfartøyet.

SPO.POL.105 Masse og balanse

- (a) Operatøren skal sørge for at massen og luftfartøyets CG, unntatt for ballonger, har blitt fastsatt ved faktisk veiing før første gang det ble tatt i bruk. Den samlede virkningen av modifikasjoner og reparasjoner som angår masse og balanse skal tas hensyn til og dokumenteres tilstrekkelig. Slik informasjon skal gjøres tilgjengelig for fartøysjefen. Luftfartøyet skal veies på nytt dersom virkningen av endringene for masse og balanse ikke er nøyaktig kjent.
- (b) Veiingen skal gjennomføres av luftfartøyets produsent eller av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.

SPO.POL.110 System for masse og balanse – kommersielle operasjoner med fly og helikoptre og ikke-kommersielle operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy

- (a) Operatøren skal fastsette et system for masse og balanse, med spesifisering av hvordan følgende forhold fastslås for hver flyging eller serie av flyginger:
 - (1) luftfartøyets tørre driftsmasse,
 - (2) nyttelastens masse,
 - (3) drivstofflastens masse,
 - (4) luftfartøyets last og fordelingen av denne,
 - (5) masse for avgang, landing og null-drivstoff, og
 - (6) gjeldende CG-posisjoner for luftfartøyet.
- (b) Flybesetningen skal gis midler for å foreta ny beregning og kontroll av masse- og balanseberegningene, basert på elektroniske beregninger.
- (c) Operatøren skal fastsette prosedyrer som gjør fartøysjefen i stand til å fastslå drivstofflastens masse, ved å benytte faktisk tetthet, eller dersom denne ikke er kjent, den tettheten som beregnes i samsvar med en metode som fremgår av brukerhåndboken.
- (d) Fartøysjefen skal sørge for at lastingen av
 - (1) luftfartøyet foregår under tilsyn av kvalifisert personell, og
 - (2) nyttelasten foregår i henhold til data som benyttes ved beregningen av luftfartøyets masse og balanse.

- (e) Operatøren skal i brukerhåndboken spesifisere de aktuelle prinsipper og metoder for lasting og systemet for masse og balanse, og som tilfredsstillende kravene i (a) til (d). Systemet skal dekke alle typer planlagt virksomhet.

SPO.POL.115 Masse- og balansedata og -dokumentasjon – kommersiell virksomhet med fly og helikoptre og ikke-kommersiell virksomhet med komplekse motordrevne luftfartøy

- (a) Operatøren skal fastsette data for masse og balanse og utarbeide dokumentasjon for masse og balanse før hver flyging eller serie av flyginger, hvor lasten og fordelingen av denne spesifiseres på en slik måte at luftfartøyets begrensninger for masse og balanse ikke overskrides. Dokumentasjonen over masse og balanse skal inneholde følgende informasjon:
- (1) luftfartøyets registrering og type,
 - (2) eventuell identifikasjon av flygingen med nummer og dato,
 - (3) navn på fartøysjefen,
 - (4) navn på personen som utarbeidet dokumentet,
 - (5) tørr driftsmasse og tilsvarende CG for luftfartøyet,
 - (6) drivstoffets masse ved avgang og flygingens drivstoffmasse,
 - (7) masse for eventuelle andre forbruksmaterialer enn drivstoff,
 - (8) lastekomponenter,
 - (9) masse for avgang, landing og null-drivstoff,
 - (10) gjeldende CG-posisjoner for luftfartøyet, og
 - (11) grenseverdier for masse og CG.
- (b) Når data og dokumentasjon for masse og balanse genereres av et datasystem for masse og balanse, skal operatøren kontrollere at dataene er korrekte.

SPO.POL.116 Masse- og balansedata og -dokumentasjon – tillempinger

Uten hensyn til SPO.POL.115 (a)(5), er det ikke nødvendigvis påkrevd at CG-posisjonen inkluderes i dokumentasjonen for masse og balanse, dersom lastefordelingen er i samsvar med en forhåndsberegnet balansetabell eller det kan vises at en korrekt balanse kan ivaretas for den planlagte virksomheten, uansett hva som er den faktiske lasten.

SPO.POL.120 Ytelse – generelt

- (a) Fartøysjefen skal kun benytte luftfartøyet dersom ytelsen er relevant for å tilfredsstillende gjeldende regler for luften og andre begrensninger som gjelder for flygingen, luftrommet over flyplassene eller landingsplassene som benyttes, hvor det tas hensyn til nøyaktighet på alle diagrammer og kart som benyttes.
- (b) Fartøysjefen skal ikke benytte et luftfartøy over tettbebygde strøk som byer, bygder eller boligområder eller over personer samlet utendørs, dersom en landing ikke kan

utføres uten å medføre unødvendig fare for personer eller eiendom på bakken ved tilfelle av at en motor svikter.

SPO.POL.125 Begrensninger i startmasse – komplekse motordrevne fly

Operatøren skal sørge for at

- (a) luftfartøyets masse ved avgangens begynnelse ikke overskrider massebegrensningene:
 - (1) ved avgang, slik det kreves i SPO.POL.130,
 - (2) under flyging med én inoperativ motor (OEI), slik det kreves i SPO.POL.135, og
 - (3) ved landing, slik det kreves i SPO.POL.140,hvor det beregnes forventede reduksjoner i masse etter hvert som flygingen utføres, samt ved drivstoffdumping,
- (b) massen ved avgangens begynnelse skal aldri overskride den maksimale avgangsmassen som er spesifisert i AFM for den trykkehøyden som er relevant i forhold til flyplassens eller landingsplassens høyde, og eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold hvis dette brukes som parameter for å fastslå maksimal avgangsmasse, og
- (c) beregnet masse for forventet ankomsttid på flyplassen eller landingsplassen der landingen planlegges til, samt ved eventuell alternativ landingsflyplass, skal aldri overskride den maksimale landingsmassen som er spesifisert i AFM for den trykkehøyden som gjelder for disse flyplassene eller landingsplassenes høyder, samt eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold hvis dette brukes som parameter for å fastslå maksimal landingsmasse.

SPO.POL.130 Avgang – komplekse motordrevne fly

- (a) Når maksimal avgangsmasse fastslås, skal fartøysjefen ta følgende forhold i betraktning:
 - (1) beregnet avgangsstrekning skal ikke overskride tilgjengelig avgangsstrekning med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av tilgjengelig avgangsstrekning,
 - (2) strekningen for rulling ved avgang skal ikke overstige tilgjengelig avgangsstrekning,
 - (3) verdien for V_1 skal være den samme for både avbrutt og fortsatt avgang, hvor V_1 fremgår av AFM, og
 - (4) på en våt eller forurenset rullebane skal massen ved avgang ikke overstige den som er tillatt for avgang på en tørr rullebane under de samme forhold.
- (b) Dersom én motor settes ut av drift ved avgang, skal fartøysjefen sørge for at
 - (1) det for fly hvor V_1 fremgår av AFM, skal flyet være i stand til å avbryte avgangen og stanse innen tilgjengelig akselerasjon-stopp-strekning, og
 - (2) det for fly hvor netto flygebane fremgår av AFM, skal flyet være i stand til å fortsette avgangen og gå klar av alle hindringer langs flygebanen med tilstrekkelig margin inntil flyet er i en posisjon hvor det er i samsvar med SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Underveis – én motor ute av drift - komplekse motordrevne fly

Fartøysjefen skal sørge for at dersom én motor blir satt ut av drift under flygingen, skal et flermotorsfly være i stand til å fortsette flygingen til en passende flyplass eller landingsplass uten å fly under minste hinderklarings høyde på noe tidspunkt.

SPO.POL.140 Landing – komplekse motordrevne fly

Fartøysjefen skal sørge for at flyet skal være i stand til å lande og stoppe på flyplass eller landingsplass, etter å ha klarert alle hindringer i innflygingsbanen med sikker margin, eller for sjøfly å oppnå en tilfredsstillende lav hastighet, innen den landingsstrekningen som er tilgjengelig. Det skal tas tilstrekkelig hensyn til uventede variasjoner i innflygings- og landingsteknikker, dersom slike hensyn ikke har blitt tatt i planleggingen av ytelsesdata.

SPO.POL.145 Ytelse og operative kriterier – fly

Når et fly opereres på en høyde på under 150 m (500 fot) over et strøk som ikke er tettbebygget, ved flyging av fly som ikke kan opprettholde et flynivå dersom en kritisk motorfeil oppstår, skal operatøren

- (a) fastsette operative prosedyrer for å minimere konsekvensene av en motorfeil,
- (b) foreta opplæring av besetningsmedlemmer, og
- (c) sørge for at alle besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister om bord har fått orientering om prosedyrene som skal utføres ved en nødlanding.

SPO.POL.146 Ytelse og operative kriterier – helikoptre

- (a) Uten hensyn til SPO.POL.120(b), kan fartøysjefen operere et luftfartøy over tettbebygde strøk, såfremt
 - (1) helikoptret er sertifisert til kategori A eller B, og
 - (2) sikkerhetstiltak er etablert for å forebygge unødvendig fare for personer eller eiendom på bakken, og virksomheten og SOP er godkjent.
- (b) Operatøren skal
 - (1) fastsette operative prosedyrer for å minimere konsekvensene av en motorfeil,
 - (2) etablere et program for opplæring av besetningsmedlemmer, og
 - (3) sørge for at alle besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister om bord har fått orientering om prosedyrene som skal utføres ved en nødlanding.
- (c) Operatøren skal sørge for at massen ved avgang, landing eller hovring ikke overskrider maksimalt spesifisert masse for
 - (1) hovring «out of ground effect» (HOGE) med alle motorene på korrekt effektnivå, eller
 - (2) dersom forholdene tilsier at HOGE ikke kan etableres, skal helikoptrets masse ikke overskride maksimal masse som spesifisert for hovring «in ground effect» (HIGE) med alle motorene på korrekt effektnivå, såfremt gjeldende forhold tillater HIGE med maksimalt spesifisert masse.

Kapittel D – Instrumenter, data og utstyr

Avsnitt 1 – Fly

SPO.IDE.A.100 Instrumenter og utstyr – generelt

- (a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet dersom disse er
 - (1) benyttet av flybesetningen for å kontrollere flygebanen, i samsvar med SPO.IDO.A.215 og SPO.IDE.A.220, eller
 - (2) installert i flyet.
- (b) Følgende gjenstander som kreves etter dette kapitlet, trenger ikke utstyrgodkjenning:
 - (1) reservesikringer,
 - (2) frittstående bærbare lykter,
 - (3) presisjonsur,
 - (4) kartholder,
 - (5) førstehjelpsskrin,
 - (6) overlevings- og signalutstyr, og
 - (7) drivanker og utstyr til fortøyning.
- (c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt annet utstyr som ikke kreves av andre gjeldende vedlegg, men som finnes om bord på flygingen, skal overholde følgende:
 - (1) opplysningene gitt av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret skal ikke benyttes av flybesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller SPO.IDE.A.215 og SPO.IDE.A.220,
 - (2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke flyets luftdyktighet, selv ikke ved svikt eller feilfunksjon.
- (d) Instrumenter og utstyr skal være klart til bruk eller tilgjengelig fra stasjonen hvor flybesetningsmedlemmet som trenger instrumentene eller utstyret, sitter.
- (e) Instrumenter som brukes av et flybesetningsmedlem skal være slik innrettet at flybesetningsmedlemmet fra posisjon lett kan se hva instrumentene viser, med minst mulig avvik fra stillingen og synslinjen som vedkommende vanligvis har med blikket rettet forover langs flygebanen.
- (f) Alt nødvendig utstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

SPO.IDE.A.105 Minsteutstyr for flyging

En flyging skal ikke begynnes dersom noen av flyets instrumenter, utstyrsenheter eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- (a) flyet opereres i samsvar med operatørens minsteutstyrliste (MEL), hvis slik finnes,

- (b) operatøren, for komplekse motordrevne fly og for ethvert fly som benyttes i kommersielle operasjoner, er godkjent av vedkommende myndighet til å operere flyet innenfor rammene av referansemínsteutstýrslisten (MMEL), eller
- (c) flyet har en tillatelse til å fly, som er utstedt i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet.

SPO.IDE.A.110 Reservesikringer

Fly skal være utstyrt med reservesikringer, av styrker som kreves for vern av hele kretsen, til utskifting av de sikringer som kan skiftes ut under flyging.

SPO.IDE.A.115 Lanterner og lys

Fly som opereres om natten skal være utstyrt med

- (a) antikollisjonslyssystem,
- (b) navigasjons-/posisjonslys,
- (c) et landingslys,
- (d) lys med tilførsel fra flyets elektriske system som gir tilstrekkelig belysning for alle instrumenter og alt utstyr som er viktig for sikker operasjon av flyet,
- (e) lys med tilførsel fra flyets elektriske system som kan gi belysning til alle deler av kabinen,
- (f) en frittstående bærbar lykt for hvert besetningsmedlems stasjon, og
- (g) lys som overholder internasjonale bestemmelser for å hindre kollisjoner til sjøs dersom flyet er et sjøfly.

SPO.IDE.A.120 VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- (a) Fly som opereres om dagen i henhold til VFR, skal være utstyrt med følgende utstyr som måler og viser følgende:
 - (1) magnetisk retning,
 - (2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - (3) trykkehøyde,
 - (4) angitt flygehastighet,
 - (5) machttall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i machttall, og
 - (6) krenkning for komplekse motordrevne fly.
- (b) Komplekse motordrevne fly som opereres under visuelle meteorologiske forhold (VMC) over vann og uten sikt til land, samt alle fly som opereres under VMC om natten eller under forhold hvor flyet ikke kan opprettholdes i ønsket flygebane uten referanse til ett eller flere tilleggsinstrumenter, skal i tillegg til (a) være utstyrt med
 - (1) et system for å måle og vise følgende:
 - (i) sving og krenkning,

- (ii) høyde,
 - (iii) vertikal hastighet, og
 - (iv) stabilisert retning,
- (2) et system for å indikere når tilførselen av strøm til gyroskopiinstrumentene ikke er tilstrekkelig, og
 - (3) for komplekse motordrevne fly, et system for å forhindre funksjonsfeil i systemet for lufthastighetsanvisning slik det kreves under (a)(4) på grunn av kondensering eller ising.
- (c) Andre enn komplekse motordrevne fly som opereres i forhold hvor de ikke kan opprettholdes i ønsket flygebane uten referanse til ett eller flere tilleggsinstrumenter, skal i tillegg til (a) og (b) være utstyrt med et system for å forhindre funksjonsfeil ved systemet for lufthastighetsanvisning slik det kreves under (a)(4) på grunn av kondensering eller ising.
- (d) Når to flygere er nødvendig for operasjonen, skal fly være utstyrt med et ekstra, separat system for å vise følgende:
- (1) trykkehøyde,
 - (2) angitt flygehastighet,
 - (3) krenkning, eller eventuelt sving og krenkning,
 - (4) eventuelt høyde,
 - (5) eventuelt vertikal hastighet
 - (6) eventuelt stabilisert retning, og
 - (7) eventuelt mach-tall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i mach-tall.

SPO.IDE.A.125 IFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som opereres under IFR skal være utstyrt med

- (a) et system for å måle og vise følgende:
 - (1) magnetisk retning,
 - (2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - (3) trykkehøyde,
 - (4) angitt flygehastighet,
 - (5) vertikal hastighet,
 - (6) sving og krenkning,
 - (7) høyde,
 - (8) stabilisert retning,
 - (9) utendørs lufttemperatur, og
 - (10) mach-tall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i mach-tall,

- (b) et system for å indikere når tilførselen av strøm til gyroskopiinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- (c) dersom det kreves to flygere til operasjonen, et eget hjelpemiddel for styrmannen som viser
 - (1) trykkehøyde,
 - (2) angitt flygehastighet,
 - (3) vertikal hastighet,
 - (4) sving og krenkning,
 - (5) høyde,
 - (6) stabilisert retning, og
 - (7) eventuelt machttall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i machttall,
- (d) et system for å forhindre funksjonsfeil i systemet for hastighetsangivelse som kreves under (a)(4) og (c)(2) på grunn av kondensering og ising, og
- (e) for komplekse motordrevne fly:
 - (1) en alternativ kilde for statisk trykk,
 - (2) en kartholder i en lett leselig posisjon som kan belyses om natten,
 - (3) et annet uavhengig system for måling og visning av høyde, såfremt ikke dette allerede er installert i henhold til (e)(1), og
 - (4) nødstrømforsyning, uavhengig fra hovedstrømnettet, for å kunne drive og belyse et høydeindikasjonsystem i minst 30 minutter. Nødstrømforsyningen skal automatisk settes i drift ved total svikt i det elektriske hovednettet, og en klar indikasjon skal gis på instrumentet om at høydeindikatoren drives av nødstrøm.

SPO.IDE.A.126 Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger

Komplekse motordrevne fly som opereres under IFR med én enkelt flyger skal være utstyrt med en autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

SPO.IDE.A.130 Terrengvarslingssystem (TAWS)

Turbindrevne fly med maksimal sertifisert masse for avgang (MCTOM) på mer enn 5 700 kg skal være utstyrt med TAWS som oppfyller kravene for

- (a) utstyr i klasse A, som angitt i en akseptabel standard, for fly med individuelt sertifikat for luftdyktighet (CofA) som første gang ble utstedt etter 1. januar 2011, eller
- (b) utstyr i klasse B, som angitt i en akseptabel standard, for fly med individuelt CofA som første gang ble utstedt før 1. januar 2011.

SPO.IDE.A.131 Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)

Såfremt ikke annet fremgår av forordning (EU) nr. 1332/2011, skal turbindrevne fly med MCTOM på over 5 700 kg være utstyrt med ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Luftbåret værvarslingsutstyr – komplekse motordrevne fly

Følgende fly skal være utstyrt med luftbåret værvarslingsutstyr når de flyr om natten eller under IMC i områder der torden eller andre potensielt farlige værforhold som anses som påviselige med luftbåret værvarslingsutstyr, kan forventes å finnes langs ruten:

- (a) fly med trykkabin,
- (b) fly uten trykkabin med MCTOM på over 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten – komplekse motordrevne fly

- (a) Fly som opereres under forventede eller faktiske forhold med isdannelse om natten, skal være utstyrt med et hjelpemiddel for å belyse eller oppdage isdannelse.
- (b) Hjelpemiddelet for å belyse isdannelsen skal ikke blende eller gi refleksjoner som kan hemme besetningsmedlemmene i deres tjenesteutøvelse.

SPO.IDE.A.135 Interntelefonsystem for flybesetningen

Fly som opereres av flere enn ett flybesetningsmedlem, skal være utstyrt med et interntelefonsystem for flybesetningen, herunder hodetelefoner og mikrofoner for bruk av alle flybesetningsmedlemmene.

SPO.IDE.A.140 Taleregistrator i cockpit

- (a) Følgende fly skal være utstyrt med en CVR:
 - (1) fly med en MCTOM på mer enn 27 000 kg og første gang utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere, og
 - (2) fly uten trykkabin med MCTOM på over 2 250 kg:
 - (i) sertifisert for drift med minstebesetning på minst to flygere,
 - (ii) utstyrt med turbojetmotor(er) eller mer enn én turbopropellmotor, og
 - (iii) med et typesertifikat første gang utstedt 1. januar 2016 eller senere.
- (b) CVR skal kunne lagre opptak fra minst de siste 2 timene.
- (c) CVR skal med henvisning til en tidsskala gjøre opptak av
 - (1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
 - (2) talekommunikasjon mellom flybesetningsmedlemmer ved hjelp av interntelefonsystemet eller høyttaleranlegget, dersom et slikt er installert,
 - (3) lydbildet i førerkabinen, inkludert uten avbrudd, lydsignalene som mottas fra hver svanehalsmikrofon og maskemikrofon som er i bruk, og
 - (4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- (d) CVR skal automatisk begynne registreringen før flyet setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.

- (e) I tillegg til (d) skal CVR, avhengig av tilgjengeligheten på strømforsyningen, begynne å registrere så tidlig som mulig under kontroller i førerkabinen før start av motor ved begynnelsen av flygingen, inntil kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter stans av motor ved avslutningen av flygingen.
- (f) CVR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

SPO.IDE.A.145 Ferdskriver

- (a) Fly med en MCTOM på mer enn 5 700 kg og første gang utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en FDR som benytter en digital metode for registrering og lagring av data, og der en metode er tilgjengelig for enkel fremhenting av dataene fra lagringsmediet.
- (b) FDR skal registrere parameterne som kreves for nøyaktig å kunne fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motorkraft, konfigurasjon og drift, og være i stand til å hente frem data som ble registrert i løpet av minst de 25 siste timene.
- (c) Data skal hentes fra kilder i flyet som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flybesetningen.
- (d) FDR skal automatisk begynne å registrere data før flyet kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe etter at flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- (e) FDR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

SPO.IDE.A.150 Registrering via datalinje

- (a) Fly som første gang får utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere, og som har muligheten til å drive datalinjekommunikasjon og må være utstyrt med CVR, skal eventuelt på en regulator registrere
 - (1) meldinger fra datalinjekommunikasjon knyttet til ATS-kommunikasjon til og fra flyet, herunder meldinger som gjelder følgende aktiviteter:
 - (i) igangsettelse av dataforbindelse,
 - (ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - (iii) målrettet overvåking,
 - (iv) flygeinformasjon,
 - (v) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, overvåking av kringkasting fra luftfartøyer,
 - (vi) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, luftfartøyets operative kontrolldata, og
 - (vii) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, grafikk
 - (2) opplysninger som muliggjør korrelasjon med tilknyttede registreringer knyttet til datalinjekommunikasjon og lagret atskilt fra flyet, og
 - (3) opplysninger om tidspunkt og prioritet for meldinger fra datalinjekommunikasjonen, idet det tas hensyn til systemets oppbygning.

- (b) Registratoren skal benytte en digital metode til å registrere og lagre data og opplysninger, og en metode for enkel fremhenting av data. Registreringsmetoden skal være slik at dataene samsvarer med dataene registrert på bakken.
- (c) Registratoren skal være i stand til å bevare registrerte data minst like lenge som fastsatt for CVR-er i SPO.IDE.A.140.
- (d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
- (e) Kravene som gjelder registratorens start- og stopplogikk, er de samme som gjelder start- og stopplogikken for CVR i SPO.IDE.A.140 (d) og (e).

SPO.IDE.A.155 Ferdskriver kombinert med taleregistrator i førerkabin

Samsvar med kravene om CVR og FDR kan oppfylles ved

- (a) én kombinert registrator for flygedata og tale i førerkabin dersom flyet må være utstyrt med en CVR eller en FDR, eller
- (b) to kombinerte registratorer dersom flyet må være utstyrt med en CVR og en FDR.

SPO.IDE.A.160 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og fastspenningsystemer

Fly skal være utstyrt med

- (a) et sete eller en stasjon for hvert besetningsmedlem eller oppdragsspesialist om bord,
- (b) et sikkerhetsbelte på hvert sete, samt fastspenningsutstyr for hver stasjon,
- (c) for andre enn komplekse motordrevne fly, et sikkerhetsbelte med fastspenningsutstyr for overkroppen på hvert besetningsmedlems sete, med ettpunkts utløsermekanisme.
- (d) for komplekse motordrevne fly, et sikkerhetsbelte med fastspenningsutstyr for overkroppen, med ettpunkts utløsermekanisme og integrert innretning som automatisk sikrer overkroppen til den som sitter i setet ved hurtig retardasjon:
 - (1) i hvert flybesetningssete og for seter ved siden av flygersetet, og
 - (2) i hvert observatørsete i førerkabinen.

SPO.IDE.A.165 Førstehjelpsskrin

- (a) Fly skal være utstyrt med et førstehjelpsskrin.
- (b) Førstehjelpsskrinet skal være
 - (1) lett tilgjengelig for bruk, og
 - (2) holdes à jour.

SPO.IDE.A.170 Tilleggsoksygen – fly med trykkabin

- (a) Fly med trykkabin som opereres på høyder hvor oksygentilførselen som kreves er i samsvar med (b), skal være utstyrt med et apparat for lagring og fordeling av oksygen, som er i stand til å lagre og fordele den påkrevde oksygentilførselen.
- (b) Fly med trykkabin i høyder hvor trykkhøyden i kabinen er over 10 000 fot, skal føre tilstrekkelig oksygen til minst alle besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister:

- (1) i enhver periode hvor kabinens trykkehøyde overskrider 15 000 fot, men uansett ikke mindre enn tilførsel for 10 minutter,
 - (2) i enhver periode når det ved trykfall og gitt flygingens omstendigheter, vil være en trykkehøyde i førerkabinen og den øvrige kabinen på mellom 14 000 fot og 15 000 fot,
 - (3) i enhver periode som overstiger 30 minutter, når trykkehøyden i førerkabinen og den øvrige kabinen vil være mellom 10 000 fot og 14 000 fot, og
 - (4) ikke mindre enn 10 minutter, dersom fly som flys ved trykkehøyder over 25 000 fot, eller som flys under denne høyden, men under forhold som ikke tillater en sikker nedstigning til en trykkehøyde på 13 000 fot innen 4 minutter.
- (c) Fly med trykkabin som opererer i høyder over 25 000 fot, skal i tillegg være utstyrt med
- (1) en innretning for å gi varsel til flybesetningen om eventuelt trykfall, og
 - (2) for komplekse motordrevne fly, masker som kan tas hurtig på for flybesetningsmedlemmer.

SPO.IDE.A.175 Tilleggsoksygen – fly uten trykkabin

- (a) Fly uten trykkabin som opererer på høyder når oksygentilførselen som kreves er i samsvar med (b), skal være utstyrt med et apparat for lagring og fordeling av oksygen, som er i stand til å lagre og fordele den påkrevde oksygentilførselen.
- (b) Fly uten trykkabin som opererer over høyder hvor kabinens trykkehøyde er over 10 000 fot, skal føre tilstrekkelig oksygen for
 - (1) alle besetningsmedlemmer i enhver periode som overstiger 30 minutter, når trykkehøyden i kabinen vil være mellom 10 000 fot og 13 000 fot, og
 - (2) alle personer om bord i enhver periode hvor kabinens trykkehøyde vil være over 13 000 fot.
- (c) Uten hensyn til (b), vil ekskursjoner med en spesifisert varighet som foretas i mellom 13 000 fot og 16 000 fot kunne gjennomføres uten oksygentilførsel, i samsvar med SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Håndholdte brannsløkkingsapparater

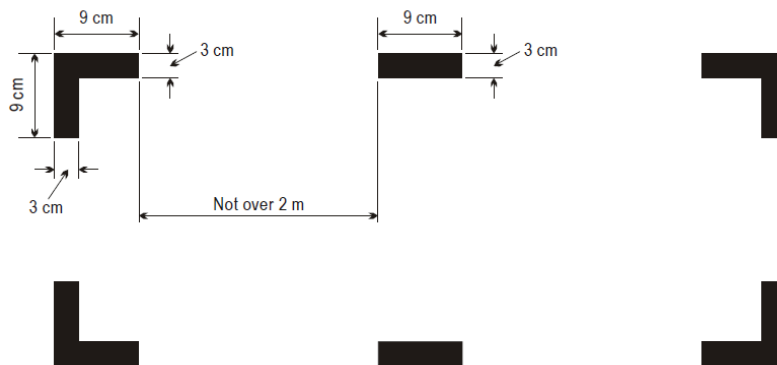
- (a) Fly skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat, unntatt motorglidefly (TMG):
 - (1) i flybesetningens kabin, og
 - (2) i hver kabinavdeling som er atskilt fra førerkabinen, bortsett fra hvis denne delen er enkelt tilgjengelig for flybesetningen.
- (b) Typen og mengden sløkkemiddel for de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet for de branntyper som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet planlegges brukt, og for kabiner der det befinner seg personer, skal sløkkemiddelet begrense faren for giftig gasskonsentrasjon.

SPO.IDE.A.181 Brannøks og brekkjern

Fly med MCTOM på over 5 700 kg skal være utstyrt med minst én brannøks eller ett brekkjern plassert i førerkabinen.

SPO.IDE.A.185 Merking av gjennombruddspunkter

Dersom områder på flykroppen er egnet til at redningsmannskaper i nødssituasjoner kan bryte seg inn i flyet, skal slike områder merkes som angitt på figur 1.

Figur 1: Merking av gjennombruddspunkter**SPO.IDE.A.190 Nødpeilesender (ELT)**

- (a) Fly skal være utstyrt med
- (1) en ELT av en hvilken som helst type, dersom eget CofA først ble utstedt 1. juli 2008 eller tidligere,
 - (2) en automatisk ELT, når eget CofA første gang ble utstedt etter 1. juli 2008, eller
 - (3) en overlevnings-ELT (ELT(S)) eller et personlig lokaliseringsfyr (PLB), båret av et besetningsmedlem eller en oppdragsspesialist, når sertifisert for maksimal setekonfigurasjon på 6 eller færre.
- (b) Alle typer ELT og PLB skal være i stand til å sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Flyging over vann

- (a) Følgende fly skal være utstyrt med redningsvester for alle om bord, som skal bæres eller oppbevares i en posisjon som er enkelt tilgjengelig fra setet eller stasjonen for den personen utstyret er tiltenkt brukt av:
- (1) enmotors landfly, ved
 - (i) flyging over vann ut over glidedistanse fra land, eller
 - (ii) avgang eller landing på en flyplass eller landingsplass hvor det etter fartøysjefens oppfatning er en avgangs- eller innflygingsbane i så nær tilknytning til vann at det er en sannsynlighet for nødlanding i vann;

- (2) sjøfly som opereres over vann, og
 - (3) fly som opereres i en avstand fra land hvor muligheten for nødlanding er større enn korteste avstand av 30 minutter ved marsjhastighet eller 50 NM.
- (b) Hver redningsvest skal være utstyrt med et system for elektrisk belysning, slik at det er enklere å finne personer.
- (c) Sjøfly som opererer over vann skal være utstyrt med
- (1) et drivanker og annet nødvendig utstyr for å lette fortøyning, ankring eller manøvrering av flyet på vann, i henhold til flyets størrelse, vekt og karakteristika for håndtering, og
 - (2) eventuelt utstyr for å generere lydsignaler som foreskrevet i de internasjonale bestemmelsene for forebygging av kollisjoner til sjøs.
- (d) Fartøysjefen på et fly som opereres i en avstand fra land hvor muligheten for nødlanding er større enn korteste avstand av 30 minutter ved marsjhastighet eller 50 NM, skal fastslå overlevelsesrisiko for de som befinner seg i flyet ved nødlanding på vann, og som skal avgjøre om vedkommende skal bringe
- (1) utstyr for å generere nødsignaler,
 - (2) tilstrekkelig antall livbåter for å bære alle personer om bord, oppbevart slik at de enkelt kan brukes i en nødssituasjon, og
 - (3) livredningsutstyr, herunder midler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging.

SPO.IDE.A.200 Overlevingsutstyr

- (a) Fly som opererer over områder der søk og redning ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med
- (1) utstyr for å sende ut nødsignaler,
 - (2) minst én ELT (ELT(S)), og
 - (3) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antallet personer om bord.
- (b) Det ytterligere overlevingsutstyret angitt i (a)(3) behøver ikke å medbringes dersom flyet
- (1) holder seg innenfor en viss avstand fra et område der søk og redning ikke er særlig problematisk, tilsvarende
 - (i) 120 minutters flyging ved marsjhastighet med én motor ute av drift (OEI), for fly som er i stand til å fortsette flygingen til en flyplass dersom kritisk(e) motor(er) svikter på et hvilket som helst punkt langs ruten eller på planlagte strekninger som avviker fra den, eller
 - (ii) 30 minutter ved marsjhastighet for alle andre fly,eller
 - (2) holder seg innenfor en avstand som ikke er større enn det som tilsvarer 90 minutter ved marsjhastighet fra et område som er egnet for nødlanding, for fly sertifisert i henhold til gjeldende luftdyktighetsbestemmelser.

SPO.IDE.A.205 Personlig beskyttelsesutstyr

Hver person om bord skal benytte personlig beskyttelsesutstyr som er relevant for den type virksomhet som utføres.

SPO.IDE.A.210 Hodetelefoner

- (a) Fly skal være utstyrt med hodetelefoner med en svanehals- eller tilsvarende mikrofon for hvert flybesetningsmedlem ved deres tildelte plass i førerkabinen.
- (b) Fly som opererer i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med en sendeknapp på den manuelle betjeningsinnretningen for høyde og krenkning for hvert påkrevd flybesetningsmedlem.

SPO.IDE.A.215 Radiokommunikasjonsutstyr

- (a) Fly som opererer under IFR eller om natten, eller når dette er påkrevd av gjeldende luftromsbestemmelser, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som under normale sendeforhold for radio skal være i stand til å
 - (1) foreta toveis kommunikasjon for kontakt med flyplass,
 - (2) motta meteorologisk informasjon på et hvilket som helst tidspunkt under flyging,
 - (3) foreta toveis kommunikasjon på et hvilket som helst tidspunkt under flyging med de luftfartsstasjoner og frekvenser som er foreskrevet av aktuell myndighet, og
 - (4) kunne kommunisere på luftfartens nødfrekvens 121,5 MHz.
- (b) Når mer enn én kommunikasjonsenhet er nødvendig, skal hver enhet være uavhengig av den eller de andre, slik at svikt ved én enhet ikke vil føre til svikt i noen annen enhet.

SPO.IDE.A.220 Navigasjonsutstyr

- (a) Fly skal være utstyrt med navigasjonsutstyr som gjør at de kan fungere i samsvar med
 - (1) eventuelt ATS reiseplanen, og
 - (2) gjeldende luftromsbestemmelser.
- (b) Fly skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr som vil sørge for at dersom én del av utstyret svikter på et hvilket som helst tidspunkt under flygingen, vil det gjenværende utstyret sørge for sikker navigasjon i samsvar med (a), eller relevant beredskapshandling vil kunne gjennomføres sikkert.
- (c) Fly som benyttes under flyging hvor landing under IMC er planlagt, skal være utstyrt med egnet utstyr som kan gi veiledning frem til et punkt, hvor visuell landing kan gjennomføres fra punktet. Utstyret skal være i stand til å gi slik veiledning for hver flyplass det er planlagt landing under IMC, samt for hver utpekte alternative flyplass.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Fly skal være utstyrt med en transponder med en sekundær overvåkningsradar (SSR), som tilfredsstillere alle nødvendige krav.

Avsnitt 2 - Helikoptre

SPO.IDE.H.100 Instrumenter og utstyr – generelt

- (a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet dersom disse er
 - (1) benyttet av flybesetningen for å kontrollere flygebanen, i samsvar med SPO.IDO.H.215 og SPO.IDE.H.220, eller
 - (2) installert i helikoptret.
- (b) Følgende gjenstander som kreves etter dette kapitlet, trenger ikke utstyrsgodkjenning:
 - (1) frittstående bærbar lykt,
 - (2) presisjonsur,
 - (3) kartholder,
 - (4) førstehjelpsskrin,
 - (5) overlevings- og signalutstyr, og
 - (6) drivanker og utstyr for fortøyning.
- (c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt annet utstyr som ikke kreves av andre gjeldende vedlegg, men som finnes om bord på flygingen, skal overholde følgende:
 - (1) opplysningene gitt av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret skal ikke benyttes av flybesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller SPO.IDE.H.215 og SPO.IDE.H.220, og
 - (2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke helikoptrets luftdyktighet, selv ikke ved svikt eller feilfunksjon.
- (d) Instrumenter og utstyr skal være klart til bruk eller tilgjengelig fra stasjonen hvor flybesetningsmedlemmet som trenger instrumentene eller utstyret, sitter.
- (e) Instrumenter som brukes av et flybesetningsmedlem skal være slik innrettet at flybesetningsmedlemmet fra posisjon lett kan se hva instrumentene viser, med minst mulig avvik fra stillingen og synslinjen som vedkommende vanligvis har med blikket rettet forover langs flygebanen.
- (f) Alt nødvendig utstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

SPO.IDE.H.105 Minsteutstyr for flyging

En flyging skal ikke begynnes dersom noen av helikoptrets instrumenter, utstyrsenheter eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- (a) helikoptret opereres i samsvar med operatørens minsteutstyrliste (MEL), hvis slik finnes,
- (b) operatøren, for komplekse motordrevne helikoptre og for ethvert helikopter som benyttes i kommersielle operasjoner, er godkjent av vedkommende myndighet til å drive helikoptret innenfor rammene av referanseminsteutstyrlisten (MMEL), eller

- (c) helikoptret har en tillatelse til å fly, som er utstedt i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet.

SPO.IDE.H.115 Lanterner og lys

Helikoptre som opereres om natten skal være utstyrt med

- (a) antikollisjonslyssystem,
- (b) navigasjons-/posisjonslys,
- (c) et landingslys,
- (d) lys med tilførsel fra helikoptrets elektriske system som gir tilstrekkelig belysning for alle instrumenter og alt utstyr som er viktig for sikker operasjon av helikoptret,
- (e) lys med tilførsel fra helikoptrets elektriske system som kan gi belysning til alle deler av kabinen,
- (f) en frittstående bærbar lykt for hvert besetningsmedlems stasjon, og
- (g) lys som overholder internasjonale bestemmelser for å hindre kollisjoner til sjøs dersom helikoptret er et amfibiefartøy.

SPO.IDE.H.120 VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- (a) Helikoptre som opereres om dagen i henhold til VFR, skal være utstyrt med følgende utstyr som måler og viser følgende:
 - (1) magnetisk retning,
 - (2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - (3) trykkehøyde,
 - (4) angitt flygehastighet, og
 - (5) krenkning.
- (b) Helikoptre som opereres under VMC over vann og uten sikt til land, skal under VMC om natten, eller når sikten er under 1 500 m, eller under forhold hvor helikoptret ikke kan opprettholde ønsket flygebane uten referanse til ett eller flere tilleggsinstrumenter, være utstyrt med følgende, i tillegg til hva som fremgår av (a):
 - (1) et system for å måle og vise følgende:
 - (i) høyde,
 - (ii) vertikal hastighet, og
 - (iii) stabilisert retning,
 - (2) et system for å indikere når tilførselen av strøm til gyroskopiinstrumentene ikke er tilstrekkelig, og
 - (3) for komplekse motordrevne helikoptre, et system for å forhindre funksjonsfeil i systemet for lufthastighetsanvisning slik det kreves under (a)(4) på grunn av kondensering eller ising.

- (c) Andre enn komplekse motordrevne helikoptre som opereres når sikten er under 1 500 m, eller i forhold hvor de ikke kan opprettholdes i ønsket flygebane uten referanse til ett eller flere tilleggsinstrumenter, skal i tillegg til (a) og (b) være utstyrt med et system for å forhindre funksjonsfeil ved systemet for lufthastighetsanvisning slik det kreves under (a)(4) på grunn av kondensering eller ising.
- (d) Når to flygere er nødvendig for operasjonen, skal helikoptre være utstyrt med et ekstra, separat system for å vise følgende:
 - (1) trykkehøyde,
 - (2) angitt flygehastighet,
 - (3) krenkning.
 - (4) eventuelt høyde,
 - (5) eventuelt vertikal hastighet, og
 - (6) eventuelt stabilisert retning.

SPO.IDE.H.125 IFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Helikoptre som opereres under IFR skal være utstyrt med

- (a) et system for å måle og vise følgende:
 - (1) magnetisk retning,
 - (2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - (3) trykkehøyde,
 - (4) angitt flygehastighet,
 - (5) vertikal hastighet,
 - (6) krenkning.
 - (7) flygestilling,
 - (8) stabilisert retning, og
 - (9) utendørs lufttemperatur,
- (b) et system for å indikere når tilførselen av strøm til gyroskopiinstrumentene ikke er tilstrekkelig,
- (c) dersom det kreves to flygere til operasjonen, et eget hjelpemiddel som viser
 - (1) trykkehøyde,
 - (2) angitt flygehastighet,
 - (3) vertikal hastighet,
 - (4) krenkning.
 - (5) flygestilling, og
 - (6) stabilisert retning,
- (d) et system for å forhindre funksjonsfeil i systemet for hastighetsangivelse som kreves under (a)(4) og (c)(2) på grunn av kondensering og ising,

- (e) et ekstra hjelpemiddel for å måle og vise flygestilling, som et reserveinstrument, og
- (f) for komplekse motordrevne helikoptre, følgende:
 - (1) en alternativ kilde for statisk trykk, og
 - (2) en kartholder i en lett leselig posisjon som kan belyses om natten.

SPO.IDE.H.126 Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger

Helikoptre som opereres under IFR med én enkelt flyger skal være utstyrt med en autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

SPO.IDE.H.132 Luftbåret værvarslingsutstyr – komplekse motordrevne helikoptre

Helikoptre som opereres IFR om natten, skal være utstyrt med luftbåret værvarslingsutstyr når de aktuelle værrapportene indikerer at tordenstormer eller andre potensielt farlige værforhold, slik det kan påvises med luftbåret værvarslingsutstyr, kan forventes langs ruten som skal flys.

SPO.IDE.H.133 Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten – komplekse motordrevne helikoptre

- (a) Helikoptre som opereres under forventede eller faktiske forhold med isdannelse om natten, skal være utstyrt med et hjelpemiddel for å belyse eller oppdage isdannelse.
- (b) Hjelpemiddelet for å belyse isdannelsen skal ikke blende eller gi refleksjoner som kan hemme besetningsmedlemmene i deres tjenesteutøvelse.

SPO.IDE.H.135 Interntelefonsystem for flybesetningen

Helikoptre som opereres av flere enn ett flybesetningsmedlem, skal være utstyrt med et interntelefonsystem for flybesetningen, herunder hodetelefoner og mikrofoner for bruk av alle flybesetningsmedlemmene.

SPO.IDE.H.140 Taleregistrator i cockpit

- (a) Helikoptre med MCTOM på over 7 000 kg og som vil få eget CofA første gang utstedt 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en CVR.
- (b) CVR skal kunne lagre opptak fra minst de siste 2 timene.
- (c) CVR skal med henvisning til en tidsskala gjøre opptak av
 - (1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
 - (2) talekommunikasjon mellom flybesetningsmedlemmer ved hjelp av interntelefonsystemet eller høyttaleranlegget, dersom et slikt er installert,
 - (3) lydbildet i cockpit, inkludert uten avbrudd, lydsignalene som mottas fra hvert besetningsmedlems mikrofon, og
 - (4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.

- (d) CVR skal automatisk begynne registreringen før helikoptret setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når helikoptret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- (e) I tillegg til (d) skal CVR, avhengig av tilgjengeligheten på strømforsyningen, begynne å registrere så tidlig som mulig under kontroller i førerkabinen før start av motor ved begynnelsen av flygingen, inntil kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter stans av motor ved avslutningen av flygingen.
- (f) CVR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

SPO.IDE.H.145 Ferdskriver

- (a) Helikoptre med en MCTOM på mer enn 3 175 kg, og som får utstedt eget CofA første gang 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en FDR som benytter en digital metode for registrering og lagring av data, og der en metode er tilgjengelig for enkel fremhenting av dataene fra lagringsmediet.
- (b) FDR skal registrere parameterne som kreves for nøyaktig å kunne fastslå helikoptrets flygebane, hastighet, flygestilling, motorkraft, konfigurasjon og drift, og være i stand til å hente frem data som ble registrert i løpet av minst de 10 siste timene.
- (c) Data skal hentes fra kilder i helikoptret som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flybesetningen.
- (d) FDR skal automatisk begynne å registrere data før helikoptret kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe etter at helikoptret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- (e) FDR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

SPO.IDE.H.150 Registrering via datalinje

- (a) Helikoptre som første gang får utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere, og som har muligheten til å drive datalinjekommunikasjon og må være utstyrt med CVR, skal eventuelt på en registrator registrere
 - (1) meldinger fra datalinjekommunikasjon knyttet til ATS-kommunikasjon til og fra helikoptret, herunder meldinger som gjelder følgende aktiviteter:
 - (i) igangsettelse av dataforbindelse,
 - (ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - (iii) målrettet overvåking,
 - (iv) flygeinformasjon,
 - (v) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, overvåking av kringkasting fra luftfartøyer,
 - (vi) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, luftfartøyets operative kontrolldata, og
 - (vii) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, grafikk
 - (2) opplysninger som muliggjør korrelasjon med tilknyttede registreringer knyttet til datalinjekommunikasjon og lagret atskilt fra helikoptret, og

- (3) opplysninger om tidspunkt og prioritet for meldinger fra datalinjekommunikasjonen, idet det tas hensyn til systemets oppbygning.
- (b) Registratoren skal benytte en digital metode til å registrere og lagre data og opplysninger, og en metode for enkel fremhenting av data. Registreringsmetoden skal være slik at dataene samsvarer med dataene registrert på bakken.
- (c) Registratoren skal være i stand til å bevare registrerte data minst like lenge som fastsatt for CVR-er i SPO.IDE.H.140.
- (d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
- (e) Kravene som gjelder registratorens start- og stopplogikk, er de samme som gjelder start- og stopplogikken for CVR i SPO.IDE.H.140 (d) og (e).

SPO.IDE.H.155 Ferdskriver kombinert med taleregistrator i førerkabin

Samsvar med kravene for CVR og FDR kan oppnås ved å benytte en ferdskriver kombinert med taleregistrator i førerkabin.

SPO.IDE.H.160 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og fastspenningssystemer

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med
 - (1) et sete eller en stasjon for hvert besetningsmedlem eller oppdragsspesialist om bord,
 - (2) et sikkerhetsbelte på hvert sete, samt fastspenningssystem for hver stasjon,
 - (3) for helikoptre som første gang fikk eget CofA etter 31. juli 1999, et sikkerhetsbelte med system for å holde overkroppen fastspent på hvert sete, og
 - (4) et sikkerhetsbelte med system for å holde overkroppen fastspent automatisk ved hurtig retardasjon på hvert flybesetningsmedlems sete.
- (b) Et sikkerhetsbelte med et system for fastspenning av overkroppen skal ha en ettpunkts utløsermekanisme.

SPO.IDE.H.165 Førstehjelpsskrin

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med et førstehjelpsskrin.
- (b) Førstehjelpsskrinet skal være
 - (1) lett tilgjengelig for bruk, og
 - (2) holdes à jour.

SPO.IDE.H.175 Tilleggsoksygen – helikoptre uten trykkabin

- (a) Helikoptre uten trykkabin som opererer på høyder når oksygentilførselen som kreves er i samsvar med (b), skal være utstyrt med et apparat for lagring og fordeling av oksygen, som er i stand til å lagre og fordele den påkrevde oksygentilførselen.
- (b) Helikoptre uten trykkabin som opererer over høyder hvor kabinens trykkehøyde er over 10 000 fot, skal føre tilstrekkelig oksygen for

- (1) alle besetningsmedlemmer i enhver periode som overstiger 30 minutter, når trykkehøyden i kabinen vil være mellom 10 000 fot og 13 000 fot, og
 - (2) alle besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister, for enhver periode hvor kabinens trykkehøyde vil være over 13 000 fot.
- (c) Uten hensyn til (b), vil ekskursjoner med en spesifisert varighet som foretas i mellom 13 000 fot og 16 000 fot kunne gjennomføres uten oksygentilførsel, i samsvar med SPO.OP.195(b).

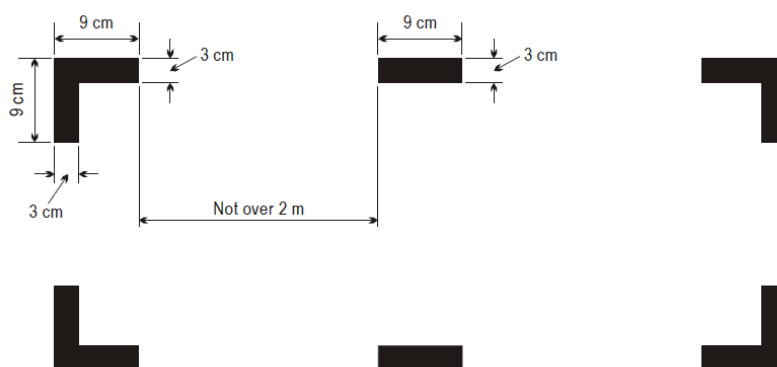
SPO.IDE.H.180 Håndholdte brannsløkkingsapparater

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat
 - (1) i flybesetningens kabin, og
 - (2) i hver kabinavdeling som er atskilt fra førerkabinen, bortsett fra hvis denne delen er enkelt tilgjengelig for flybesetningen.
- (b) Typen og mengden sløkkemiddel for de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet for de branntyper som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet planlegges brukt, og for kabiner der det befinner seg personer, skal sløkkemiddelet begrense faren for giftig gasskonsentrasjon.

SPO.IDE.H.185 Merking av gjennombruddspunkter

Dersom områder på helikopterskroget er egnet til at redningsmannskaper i nødssituasjoner kan bryte seg inn i flyet, skal slike områder merkes som angitt på figur 1.

Figur 1: Merking av gjennombruddspunkter



SPO.IDE.H.190 Nødpeilesender (ELT)

- (a) Helikoptre sertifisert for en maksimal setekonfigurasjon på mer enn 6, skal være utstyrt med
 - (1) en automatisk ELT, og
 - (2) en overlevelses-ELT (ELT(S)) i en redningsflåte eller redningsvest når helikoptret opereres i en distanse fra land som tilsvarer mer enn 3 minutters flytid ved normal marsjhastighet.

- (b) Helikoptre som er sertifisert for en maksimal setekonfigurasjon på 6 eller færre, skal være utstyrt med en ELT(S) eller et personlig lokaliseringsfyr (PLB), båret av et besetningsmedlem eller en oppdragsspesialist.
- (c) Alle typer ELT og PLB skal være i stand til å sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Flyging over vann – andre enn komplekse motordrevne helikoptre

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med redningsvester for alle om bord, som skal bæres eller oppbevares i en posisjon som er enkelt tilgjengelig fra setet eller stasjonen for den personen utstyret er tiltenkt brukt av ved
 - (1) flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand fra land, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, eller
 - (2) flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flyging ved normal marsjhastighet, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, eller
 - (3) avgang eller landing ved en flyplass/landingsplass hvor avgangs- eller innflygingsbanen er over vann.
- (b) Hver redningsvest skal være utstyrt med et system for elektrisk belysning, slik at det er enklere å finne personer.
- (c) Fartøysjefen på et helikopter som opererer over vann i en avstand fra land tilsvarende korteste avstand av enten 30 minutter ved marsjhastighet eller 50 NM, skal fastslå overlevelsrisiko for de som befinner seg i flyet ved nødlanding på vann, og som skal avgjøre om vedkommende skal bringe
 - (1) utstyr for å generere nødsignaler,
 - (2) tilstrekkelig antall livbåter for å bære alle personer om bord, oppbevart slik at de enkelt kan brukes i en nødssituasjon, og
 - (3) livredningsutstyr, herunder midler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging.
- (d) Fartøysjefen skal fastslå overlevelsrisikoen for de som er ombord i helikoptret ved nødlanding på vann, når det bestemmes hvorvidt redningsvestene som påkrevd under (a) skal bæres av alle om bord.

SPO.IDE.H.197 Redningsvester – komplekse motordrevne helikoptre

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med redningsvester for alle om bord, som skal bæres eller oppbevares i en posisjon som er enkelt tilgjengelig fra setet eller stasjonen for den personen utstyret er tiltenkt brukt av ved
 - (1) flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flyging ved normal marsjhastighet, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil,
 - (2) flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand fra land, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, eller

- (3) avgang eller landing ved flyplass/landingsplass hvor avgangs- eller innflygingsbanen ligger i den grad over vann at det ved et uhell ville være sannsynlig å måtte nødlande i vannet.
- (b) Hver redningsvest skal være utstyrt med et system for elektrisk belysning, slik at det er enklere å finne personer.

SPO.IDE.H.198 Overlevingsdrakter – komplekse motordrevne helikoptre

Hver person om bord skal bære overlevingsdrakt ved

- (a) flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flyging ved normal marsjhastighet, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, og når
 - (1) fartøysjefens tilgjengelige værrapporter eller -meldinger indikerer at havtemperaturen vil være lavere enn +10 °C under flygingen, eller
 - (2) beregnet redningstid overskrider beregnet overlevelsestid, eller
- (b) som besluttet av fartøysjefen, ut i fra en risikovurdering hvor følgende forhold tas i betraktning:
 - (1) flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand eller avstand for sikker nødlanding fra land, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, eller
 - (2) fartøysjefens tilgjengelige værrapporter eller -meldinger indikerer at havtemperaturen vil være lavere enn +10 °C under flygingen.

SPO.IDE.H.199 Redningsflåter, nødpeilesendere (ELT) og overlevingsutstyr for langdistanseflyging over vann – komplekse motordrevne helikoptre

Helikoptre som opereres

- (a) over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flyging ved normal marsjhastighet, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, eller
- (b) over vann i en avstand som tilsvarer mer enn 3 minutters flyging ved normal marsjhastighet, hvor helikoptret ikke ville klare å opprettholde flygenivået ved kritisk motorfeil, og hvis fartøysjefen bestemmer det ut i fra en risikovurdering, skal være utstyrt med
 - (1) minst én redningsflåte med registrert kapasitet som ikke er lavere enn maksimalt antall personer om bord, oppbevart slik at den enkelt kan tas i bruk i en nødssituasjon;
 - (2) minst én overlevelses-ELT (ELT(S)) for hver påkrevd redningsflåte, og
 - (3) livredningsutstyr, herunder midler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging.

SPO.IDE.H.200 Overlevingsutstyr

Helikoptre som opereres over områder der søk og redning ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med

- (a) signalutstyr for å sende ut nødsignaler,
- (b) minst én overlevelses-ELT (ELT(S)), og
- (c) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antallet personer om bord.

SPO.IDE.H.201 Ytterligere krav til helikoptre som gjennomfører offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde – komplekse motordrevne helikoptre

Helikoptre som opereres til sjøs i et ugjestmildt havområde, i en avstand som tilsvarer over 10 minutters flygetid ved normal marsjhastighet, skal overholde følgende:

- (a) Dersom værrapporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen viser at sjøtemperaturen vil ligge under +10 °C under flygingen, eller dersom beregnet redningstid overstiger beregnet overlevingstid, eller dersom flygingen planlegges gjennomført om natten, skal alle om bord bruke overlevingsdrakt.
- (b) Alle redningsflåter som medbringes i samsvar med SPO.IDE.H.199 skal installeres slik at de kan brukes under sjøforhold der helikopterets egenskaper for nødlanding på vann, flyting og trim ble evaluert for å overholde kravene til sertifisering for nødlanding på vann.
- (c) Helikopteret skal være utstyrt med et nødbelysningssystem med uavhengig strømforsyning som kilde til generell kabinbelysning for å lette evakuering av helikopteret.
- (d) Alle nødutganger, herunder nødutganger for besetningen, og hjelpemidler for å åpne dem, skal være tydelig merket for veiledning av dem om bord som skal bruke utgangene i dagslys eller i mørket. Slik merking skal være utformet slik at den er synlig dersom helikopteret velter og kabinen kommer under vann.
- (e) Alle dører som ikke kan dumpes, og som er utpekt som nødutganger ved dumping, skal ha et hjelpemiddel for å feste dem i åpen stilling, slik at de ikke forstyrrer personellet om bord når de forlater fartøyet under alle sjøforhold, opp til det maksimum som kreves vurdert for nødlanding på vann og flyting.
- (f) Alle dører, vinduer eller andre åpninger i passasjerkabinen som vurderes som egnet for å rømme under vann, skal være utstyrt slik at de kan betjenes i en nødssituasjon.
- (g) Redningsvester skal brukes hele tiden, med mindre passasjerene eller besetningsmedlemmet bruker integrert overlevingsdrakt som oppfyller det kombinerte kravet til overlevingsdrakt og redningsvest.

SPO.IDE.H.202 Helikoptre sertifisert for flyging over vann – diverse utstyr

Helikoptre sertifisert for flyging over vann skal være utstyrt med

- (a) et drivanker og annet nødvendig utstyr for letter fortøyning, ankring eller manøvrering av helikopteret på vann, i henhold til helikopterets størrelse, vekt og karakteristika for håndtering, og
- (b) eventuelt utstyr for å generere lydsignaler som foreskrevet i de internasjonale bestemmelsene for forebygging av kollisjoner til sjøs.

SPO.IDE.H.203 Alle helikoptre på flyginger over vann – nødlanding på sjø

Komplekse motordrevne helikoptre som flys over vann i et ugjestmildt miljø, i en avstand fra land som tilsvarer over 10 minutters flyging ved normal marsjhastighet, samt andre ikke-komplekse motordrevne helikoptre som flys over vann i et ugjestmildt miljø, i en avstand som er større enn 50 NM fra land, skal være

- (a) utformet for landing på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsbestemmelser,
- (b) sertifisert for nødlanding på vann, i samsvar med relevante luftdyktighetsbestemmelser, eller
- (c) være utstyrt med nødflyteutstyr.

SPO.IDE.H.205 Personlig beskyttelsesutstyr

Hver person om bord skal benytte personlig beskyttelsesutstyr som er relevant for den type virksomhet som utføres.

SPO.IDE.H.210 Hodetelefoner

Dersom det kreves et radiokommunikasjons- og/eller radionavigasjonssystem, skal helikopteret være utstyrt med hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende og en sendeknapp på flygebetjeningsinnretningene for hver påkrevd flyger og/eller hver påkrevd oppdragsspesialist ved vedkommendes tildelte stasjon.

SPO.IDE.H.215 Radiokommunikasjonsutstyr

- (a) Helikoptre som opereres under IFR eller om natten, eller når dette er påkrevd av gjeldende lufttomsbestemmelser, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som under normale sendeforhold for radio skal være i stand til å
 - (1) foreta toveis kommunikasjon for kontakt med flyplass,
 - (2) motta meteorologisk informasjon,
 - (3) foreta toveis kommunikasjon på et hvilket som helst tidspunkt under flyging med de luftfartsstasjoner og frekvenser som er foreskrevet av aktuell myndighet, og
 - (4) kunne kommunisere på luftfartens nødfrekvens 121,5 MHz.
- (b) Når mer enn én kommunikasjonsenhet er nødvendig, skal hver enhet være uavhengig av den eller de andre, slik at svikt ved én enhet ikke vil føre til svikt i noen annen enhet.
- (c) Dersom et radiokommunikasjonssystem er påkrevd, og dette i tillegg til flybesetningens interntelefonssystem som kreves gjennom SPO.IDE.H.135, skal helikoptre være utstyrt

med en sendeknapp på flygebetjeningsinnretningene for hver påkrevde flyger og hvert besetningsmedlem på vedkommendes tildelte stasjon.

SPO.IDE.H.220 Navigasjonsutstyr

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med navigasjonsutstyr som gjør at de kan fungere i samsvar med
 - (1) eventuelt ATS reiseplanen, og
 - (2) gjeldende luftromsbestemmelser.
- (b) Helikoptre skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr som vil sørge for at dersom én del av utstyret svikter på et hvilket som helst tidspunkt under flygingen, vil det gjenværende utstyret sørge for sikker navigasjon i samsvar med (a), eller relevant beredskapshandling vil kunne gjennomføres sikkert.
- (c) Helikoptre som benyttes under flyging hvor landing under IMC er planlagt, skal være utstyrt med egnet utstyr som kan gi veiledning frem til et punkt, hvor visuell landing kan gjennomføres fra punktet. Utstyret skal være i stand til å gi slik veiledning for hver flyplass det er planlagt landing under IMC, samt for hver utpekte alternative flyplass.

SPO.IDE.H.225 Transponder

Når dette kreves for luftrommet det flys i, skal helikoptre skal være utstyrt med en transponder med en sekundær overvåkningsradar (SSR), som tilfredsstiller alle nødvendige krav.

Avsnitt 3 – Seilfly**SPO.IDE.S.100 Instrumenter og utstyr – generelt**

- (a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet dersom disse er
 - (1) benyttet av flybesetningen for å kontrollere flygebanen, i samsvar med SPO.IDO.S.145 og SPO.IDE.S.150, eller
 - (2) installert i seilflyet.
- (b) Følgende gjenstander som kreves etter dette kapitlet, trenger ikke utstyrsgodkjenning:
 - (1) frittstående bærbar lykt,
 - (2) presisjonsur, og
 - (3) overlevings- og signaliseringsutstyr.
- (c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt annet utstyr som ikke kreves av andre gjeldende vedlegg, men som finnes om bord på flygingen, skal overholde følgende:
 - (1) opplysningene gitt av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret skal ikke benyttes av flybesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - (2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke seilflyets luftdyktighet, selv ikke ved svikt eller feilfunksjon.
- (d) Instrumenter og utstyr skal være klart til bruk eller tilgjengelig fra stasjonen hvor flybesetningsmedlemmet som trenger instrumentene eller utstyret, sitter.
- (e) Alt nødvendig utstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

SPO.IDE.S.105 Minsteutstyr for flyging

En flyging skal ikke begynnes dersom noen av seilflyets instrumenter, utstyrsenheter eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- (a) seilflyet opereres i henhold til MEL, dersom dette er utarbeidet, eller
- (b) seilflyet har en tillatelse til å fly, som er utstedt i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet.

SPO.IDE.S.115 VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter

- (a) Seilfly som opererer om dagen i henhold til VFR, skal være utstyrt med følgende utstyr som måler og viser følgende:
 - (1) for seilfly med motor, magnetisk retning,
 - (2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - (3) trykkehøyde, og
 - (4) angitt flygehastighet.

- (b) Seilfly som opereres under forhold hvor seilflyet ikke kan opprettholde ønsket flygestilling uten referanse til ett eller flere tilleggsinstrumenter, skal i tillegg til (a) være utstyrt med hjelpemidler for å måle og vise
- (1) vertikal hastighet,
 - (2) flygestilling eller sving og krenkning, og
 - (3) magnetisk retning.

SPO.IDE.S.120 Flyging i skyer – flyge- og navigasjonsinstrumenter

Seilfly som flys i skyer skal være utstyrt med hjelpemidler for å måle og vise

- (a) magnetisk retning,
- (b) tiden i timer, minutter og sekunder,
- (c) trykkehøyde,
- (d) indikert lufthastighet,
- (e) vertikal hastighet, og
- (f) flygestilling eller sving og krenkning.

SPO.IDE.S.125 Seter og fastspenningssystemer

- (a) Seilfly skal være utstyrt med
- (1) et sete for hver person om bord, og
 - (2) et sikkerhetsbelte med fastspenningssystem for overkroppen for hvert sete i henhold til AFM.
- (b) Et sikkerhetsbelte med et system for fastspenning av overkroppen skal ha en ettpunkts utløsermekanisme.

SPO.IDE.S.130 Tilleggsoksygen

Seilfly som opererer i trykkehøyder over 10 000 fot, skal være utstyrt med et apparat for oppbevaring og fordeling av oksygen, med nok oksygen til

- (a) besetningsmedlemmer i enhver periode som overstiger 30 minutter, når trykkehøyden i kabinen vil være mellom 10 000 fot og 13 000 fot, og
- (b) alle besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister i enhver periode hvor trykkehøyden vil overstige 13 000 fot.

SPO.IDE.S.135 Flyging over vann

Fartøysjefen på et seilfly som opereres over vann, skal bestemme overlevelsesrisikoen for de som er ombord i seilflyet ved en eventuell nødlanding på vann, og ut i fra dette bestemme hvorvidt det skal medbringes

- (a) en redningsvest eller tilsvarende individuell flyteinnretning for alle om bord, som skal bæres eller oppbevares i en posisjon som er enkelt tilgjengelig fra setet eller stasjonen for den personen utstyret er tiltenkt brukt av,
- (b) en nødpeilesender (ELT) eller et personlig lokaliseringsfyr (PLB), som bæres av et besetningsmedlem eller en oppdragsspesialist, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- (c) utstyr for å sende ut nødsignaler, under følgende typer flyging:
 - (1) flyging over vann ut over glidedistanse fra land, eller
 - (2) når avgangs- eller innflygingsbanen i den grad ligger over vann slik at det ved et uhell ville være sannsynlig å måtte nødlande på vann.

SPO.IDE.S.140 Overlevingsutstyr

Seilfly som opereres over områder hvor søk- og redningsoppdrag ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med signal- og livredningsutstyr relevant for området som overflys.

SPO.IDE.S.145 Radiokommunikasjonsutstyr

- (a) Dersom det kreves for luftrommet hvor seilflyet flys, skal seilfly være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som kan foreta toveiskommunikasjon med luftfartsstasjoner, eller til de frekvenser som er i henhold til luftfartsbestemmelsene.
- (b) Radiokommunikasjonsutstyr skal, dersom dette er påkrevd etter (a), kunne kommunisere med luftfartens nødfrekvens 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigasjonsutstyr

Seilfly skal være utstyrt med eventuelt nødvendig navigasjonsutstyr for å kunne handle i samsvar med

- (a) eventuelt ATS reiseplanen, og
- (b) gjeldende luftromsbestemmelser.

SPO.IDE.S.155 Transponder

Dersom dette er påkrevd for luftrommet det flys i, skal seilfly være utstyrt med en transponder med en sekundær overvåkningsradar (SSR), som tilfredsstiller alle nødvendige krav.

Avsnitt 4 – Ballonger

SPO.IDE.B.100 Instrumenter og utstyr – generelt

- (a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet dersom disse er
 - (1) benyttet av flybesetningen for å kontrollere flygebanen, i samsvar med SPO.IDE.B.145, eller
 - (2) installert i ballongen.
- (b) Følgende gjenstander som kreves etter dette kapitlet, trenger ikke utstyrsgodkjenning:
 - (1) frittstående bærbar lykt,
 - (2) presisjonsur,
 - (3) førstehjelpsskrin, og
 - (4) overlevings- og signaliseringsutstyr.
- (c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt annet utstyr som ikke kreves av andre gjeldende vedlegg, men som finnes om bord på flygingen, skal overholde følgende:
 - (1) opplysningene gitt av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret skal ikke benyttes av flybesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - (2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke ballongens luftdyktighet, selv ikke ved svikt eller feilfunksjon.
- (d) Instrumenter og utstyr skal være klart til bruk eller tilgjengelig fra den tildelte stasjonen for flybesetningsmedlemmet som trenger instrumentene eller utstyret.
- (e) Alt nødvendig utstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

SPO.IDE.B.105 Minsteutstyr for flyging

En flyging skal ikke begynnes dersom noen av ballongens instrumenter, utstyrsenheter eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- (a) ballongen opererer i henhold til MEL, dersom dette er utarbeidet, eller
- (b) ballongen har en tillatelse til å fly, som er utstedt i samsvar med gjeldende krav til luftdyktighet.

SPO.IDE.B.110 Lanterner og lys

Ballonger som opereres om natten skal være utstyrt med

- (a) posisjonslys,
- (b) et hjelpemiddel for å gi tilstrekkelig belysning til alle instrumenter og utstyr som er viktig for sikker operasjon av ballongen,
- (c) en frittstående bærbar lykt, og

- (d) for varmluftsskip, følgende:
 - (1) et landingslys, og
 - (2) et antikollisjonslys.

SPO.IDE.B.115 VFR-flyging – flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Ballonger under VFR-flyging på dagtid skal være utstyrt med følgende:

- (a) et hjelpemiddel for å vise driftretning, og
- (b) et system for å måle og vise følgende:
 - (1) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - (2) vertikal hastighet, dersom dette kreves av AFM, og
 - (3) trykkehøyde, dersom dette kreves av AFM, av luftfartsbestemmelser eller hvis høyden må kontrolleres i forhold til oksygenbruk.

SPO.IDE.B.120 Førstehjelpsskrin

- (a) Ballonger skal være utstyrt med et førstehjelpsskrin.
- (b) Førstehjelpsskrinet skal være
 - (1) lett tilgjengelig for bruk, og
 - (2) holdes à jour.

SPO.IDE.B.121 Tilleggsoksygen

Ballonger som opererer i trykkehøyder over 10 000 fot, skal være utstyrt med et apparat for oppbevaring og fordeling av oksygen, med nok oksygen til

- (a) besetningsmedlemmer i enhver periode som overstiger 30 minutter, når trykkehøyden i kabinen vil være mellom 10 000 fot og 13 000 fot, og
- (b) alle besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister i enhver periode hvor trykkehøyden vil overstige 13 000 fot.

SPO.IDE.B.125 Håndholdte brannsløkkingsapparater

Varmluftballonger skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat.

SPO.IDE.B.130 Flyging over vann

Fartøysjefen på et seilfly som opereres over vann, skal bestemme overlevelsesrisikoen for de som er ombord i seilflyet ved en eventuell nødlanding på vann, og ut i fra dette bestemme hvorvidt det skal medbringes

- (a) en redningsvest for alle om bord, som skal bæres eller oppbevares i en posisjon som er enkelt tilgjengelig fra setet eller stasjonen for den personen utstyret er tiltenkt brukt av,

- (b) en nødpeilesender (ELT) eller et personlig lokaliseringsfyr (PLB), som bæres av et besetningsmedlem eller en oppdragsspesialist, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- (c) utstyr for å generere nødsignaler.

SPO.IDE.B.135 Overlevingsutstyr

Ballonger som opereres over områder hvor søk- og redningsoppdrag ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med signal- og livredningsutstyr relevant i forhold til området som overflys.

SPO.IDE.B.140 Diverse utstyr

Ballonger skal være utstyrt med beskyttelsehansker for hvert besetningsmedlem.

- (b) Varmluftballonger og ballonger med blandet konfigurasjon skal være utstyrt med
 - (1) en alternativ tenningskilde,
 - (2) et system for å måle og vise drivstoffmengde,
 - (3) et brannteppe eller en brannmotstandig beskyttelse, og
 - (4) et dropline av minst 25 meters lengde.
- (c) Gassballonger skal være utstyrt med en kniv.

SPO.IDE.B.145 Radiokommunikasjonsutstyr

- (a) Dersom det kreves for luftrommet hvor ballongen flys, skal ballongen være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som kan foreta toveiskommunikasjon med luftfartsstasjoner, eller til de frekvenser som er i henhold til luftfartsbestemmelsene.
- (b) Radiokommunikasjonsutstyr skal, dersom dette er påkrevd etter (a), kunne kommunisere med luftfartens nødfrekvens 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponder

Dersom dette er påkrevd for luftrommet det flys i, skal ballongen være utstyrt med en transponder med en sekundær overvåkningsradar (SSR), som tilfredsstiller alle nødvendige krav.

Kapittel E – Spesifikke krav

Avsnitt 1 – Helikopteroperasjoner med ekstern last i slinge (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standard operasjonsprosedyrer

- (a) Operatøren skal vurdere aktivitetens kompleksitet for å fastslå farer og tilknyttet risiko i forbindelse med operasjonen,
- (b) Operatøren skal fastlegge standard operasjonsprosedyrer, hvor det spesifiseres
 - (1) hva slags utstyr som skal medbringes, inkludert utstyrets operative begrensninger og eventuell oppføring på MEL,
 - (2) besetningens sammensetning og krav til erfaring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (3) relevant opplæring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister for utføringen av deres oppgave, samt kvalifisering og utnevning av personer som gir slik opplæring til besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (4) ansvarsoppgaver og plikter for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (5) nødvendige ytelseskriteria som må tilfredsstilles for gjennomføringen av HESLO-operasjoner,
 - (6) normale, uvanlige og nødprosedyrer for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister.

SPO.SPEC.HESLO.105 Spesifikt utstyr for HESLO

Helikopteret skal minst være utstyrt med

- (a) et sikkerhetsspeil for lasten, eller alternative hjelpemidler for å se krok(ene)/lasten, og
- (b) en lastemåler, såfremt det ikke finnes en annen metode for å fastslå lastens vekt.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transportering av farlig gods

En operatør som transporterer farlig gods til eller fra ubemannede eller fjernliggende steder, skal søke vedkommende myndighet for et unntak fra de tekniske bestemmelsene dersom det forespeiles å ikke handles i samsvar med andre krav i de tekniske bestemmelsene.

Avsnitt 2 – Operasjoner med personell som ekstern last (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standard operasjonsprosedyrer

- (a) Operatøren skal vurdere aktivitetens kompleksitet for å fastslå farer og tilknyttet risiko i forbindelse med operasjonen,
- (b) Operatøren skal fastlegge standard operasjonsprosedyrer, hvor det spesifiseres

- (1) hva slags utstyr som skal medbringes, inkludert utstyrets operative begrensninger og eventuell oppføring på MEL,
- (2) besetningens sammensetning og krav til erfaring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
- (3) relevant opplæring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister for utføringen av deres oppgave, samt kvalifisering og utnevning av personer som gir slik opplæring til besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
- (4) ansvarsoppgaver og plikter for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
- (5) nødvendige ytelseskriteria som må tilfredsstilles for gjennomføringen av HEC-operasjoner,
- (6) normale, uvanlige og nødprosedyrer for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister.

SPO.SPEC.HEC.105 Spesifikt utstyr for HEC

- (a) Helikoptre skal være utstyrt med
 - (1) utstyr for heising,
 - (2) lastekrok
 - (3) et sikkerhetsspeil for lasten, eller alternative hjelpemidler for å se kroken, og
 - (4) en lastemåler, såfremt det ikke finnes en annen metode for å fastslå lastens vekt.
- (b) Monteringen av alt heise- og lastekrokutstyr, samt alle etterfølgende endringer av disse, skal ha en godkjenning for luftdyktighet i henhold til forespeilet bruksområde.

Avsnitt 3 – Fallskjermoperasjoner (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standard operasjonsprosedyrer

- (a) Operatøren skal vurdere aktivitetens kompleksitet for å fastslå farer og tilknyttet risiko i forbindelse med operasjonen,
- (b) Operatøren skal fastlegge standard operasjonsprosedyrer, hvor det spesifiseres
 - (1) hva slags utstyr som skal medbringes, inkludert utstyrets operative begrensninger og eventuell oppføring på MEL,
 - (2) besetningens sammensetning og krav til erfaring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (3) relevant opplæring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister for utføringen av deres oppgave, samt kvalifisering og utnevning av personer som gir slik opplæring til besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (4) ansvarsoppgaver og plikter for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (5) nødvendige ytelseskriteria som må tilfredsstilles for gjennomføringen av fallskjermoperasjoner,
 - (6) normale, uvanlige og nødprosedyrer for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister.

SPO.SPEC.PAR.105 Medbringning av besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister

Kravene som fremgår av SPO.GEN.106(c) gjelder ikke for oppdragsspesialister som utfører fallskjermhopping.

SPO.SPEC.PAR.110 Seter

Uten hensyn til SPO.IDE.A.160(a) og SPO.IDE.H.160(a)(1), kan gulvet brukes som et sete, såfremt det finnes hjelpemidler som oppdragsspesialisten kan holde i eller spennes på.

SPO.SPEC.PAR.115 Tilleggsoksygen

Uten hensyn til SPO.OP.195(a), gjelder ikke kravet om å bruke tilleggsoksygen for oppdragsspesialister som utfører viktige oppgaver for spesialoppdraget, når kabinhøyden

- (a) overstiger 13 000 fot i en periode på ikke mer enn 6 minutter.
- (b) overstiger 15 000 fot i en periode på ikke mer enn 3 minutter.

SPO.SPEC.PAR.120 Flyging over vann

Når mer enn 6 personer er om bord, skal fartøysjefen på en ballong som opereres over vann, bestemme overlevelsrisikoen for de som er ombord i ballongen ved en eventuell nødlanding på vann, og ut i fra dette bestemme hvorvidt det skal medbringes en nødpeilesender (ELT) som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Utslipp av farlig gods

Uten hensyn til SPO.GEN.160, kan fallskjermhoppere forlate luftfartøyet for godkjent fallskjermoppvisning over tettbebygde strøk eller byer, bygder eller boligområder, eller over personer samlet utendørs og medbringe røykleggingsinnretninger, såfremt innretningene er produsert for dette formålet.

Avsnitt 4 – Akrobatikkflyging (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standard operasjonsprosedyrer**

- (a) Operatøren skal vurdere aktivitetens kompleksitet for å fastslå farer og tilknyttet risiko i forbindelse med operasjonen,
- (b) Operatøren skal fastlegge standard operasjonsprosedyrer, hvor det spesifiseres
 - (1) hva slags utstyr som skal medbringes, inkludert utstyrets operative begrensninger og eventuell oppføring på MEL,
 - (2) besetningens sammensetning og krav til erfaring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
 - (3) relevant opplæring for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister for utføringen av deres oppgave, samt kvalifisering og utnevning av personer som gir slik opplæring til besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,

- (4) ansvarsoppgaver og plikter for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister,
- (5) nødvendige ytelseskriteria som må tilfredsstilles for gjennomføringen av akrobatikkflyging,
- (6) normale, uvanlige og nødprosedyrer for besetningsmedlemmer og oppdragsspesialister.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes

Følgende dokumenter som er oppført i SPO.GEN.140(a) er ikke nødvendig å medbringe under akrobatikkflyginger:

- (a) eventuelle opplysninger om levert ATS-reiseplan,
- (b) aktuelle og egnede luftfartskart for ruten for den planlagte flygingen og alle ruter som det med rimelighet kan forventes at flygingen kan omdirigeres til,
- (c) prosedyrer og opplysninger om visuelle signaler til bruk for luftfartøyer som avskjærer, og som blir avskåret, og
- (d) opplysninger om søk- og redningstjenester for området for den planlagte flygingen.

SPO.SPEC.ABF.115 Førstehjelpsskrin

Kravene som fremgår av SPO.IDE.A.165 og SPO.IDE.H.165, som pålegger fly og helikoptre å være utstyrt med førstehjelpsskrin, gjelder ikke for akrobatikkflyginger.

SPO.SPEC.ABF.120 Håndholdte brannsløkkingsapparater

Kravet som fremgår av SPO.IDE.180.A, som pålegger fly å være utstyrt med et håndholdt brannsløkkingsapparat, skal ikke være gjeldende for akrobatikkflyginger.