



**Priloga VIII k osnutku uredbe Komisije
o „zračnih operacijah — OPS“**

Del SPO — IR

Kazalo

Del SPO — IR.....	8
SPO.GEN.005 Področje uporabe	8
Poddel A — Splošne zahteve.....	8
SPO.GEN.100 Pristojni organ	8
SPO.GEN.101 Načini usklajevanja	9
SPO.GEN.102 Motorna jadralna letala (TMG) in jadralna letala z motorjem	9
SPO.GEN.105 Odgovornosti posadke	9
SPO.GEN.106 Odgovornosti strokovnjakov za nalogo	10
SPO.GEN.107 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova	10
SPO.GEN.108 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni	11
SPO.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov.....	12
SPO.GEN.115 Skupni jezik	12
SPO.GEN.120 Vožnja letal po tleh.....	12
SPO.GEN.125 Uporaba rotorja.....	12
SPO.GEN.130 Prenosne elektronske naprave	12
SPO.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu ..	12
SPO.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu.....	12
SPO.GEN.145 Dnevnik potovanja — nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon	14
SPO.GEN.150 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika letov — operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon	14
SPO.GEN.155 Prevoz nevarnega blaga.....	14
SPO.GEN.160 Izpust nevarnega blaga	15
SPO.GEN.165 Prevoz in uporaba orožja	15
SPO.GEN.170 Takojšen odziv na varnostno težavo.....	15
SPO.GEN.175 Seznam minimalne opreme — nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.....	16
Poddel B — Operativni postopki.....	17
SPO.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja	17
SPO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala	17
SPO.OP.110 Letališki operativni minimumi — letala in helikopterji	17
SPO.OP.111 Letališki operativni minimumi — NPA, APV, operacije CAT I	18
SPO.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali	19

SPO.OP.113	Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem.....	20
SPO.OP.115	Postopki odleta in prileta — letala in helikopterji.....	20
SPO.OP.120	Postopki za zmanjšanje hrupa.....	20
SPO.OP.121	Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni.....	20
SPO.OP.125	Najmanjše višine nad ovirami – leti IFR.....	20
SPO.OP.130	Zaloga goriva in olja – letala.....	20
SPO.OP.131	Zaloga goriva in olja — helikopterji.....	21
SPO.OP.132	Zaloga in načrtovanje goriva in balasta — baloni.....	22
SPO.OP.135	Navodila o varnosti.....	22
SPO.OP.140	Priprava leta.....	22
SPO.OP.145	Nadomestna vzletna letališča — kompleksna letala na motorni pogon.....	23
SPO.OP.150	Nadomestna namembna letališča — letala.....	23
SPO.OP.151	Nadomestna namembna letališča — helikopterji.....	23
SPO.OP.155	Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.....	24
SPO.OP.160	Uporaba slušalk.....	24
SPO.OP.165	Kajenje.....	24
SPO.OP.170	Meteorološke razmere.....	25
SPO.OP.175	Led in drugi kontaminanti — postopki na tleh.....	25
SPO.OP.175	Led in drugi kontaminanti — postopki med letom.....	25
SPO.OP.180	Pogoji za vzlet — letala in helikopterji.....	25
SPO.OP.181	Pogoji za vzlet — baloni.....	26
SPO.OP.185	Simulirane neobičajne razmere med letom.....	26
SPO.OP.190	Upravljanje goriva med letom.....	26
SPO.OP.195	Uporaba dodatnega kisika.....	26
SPO.OP.200	Zaznavanje bližine tal.....	27
SPO.OP.205	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS) — kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon.....	27
SPO.OP.210	Pogoji pri priletu in pristanku — letala in helikopterji.....	27
SPO.OP.215	Začetek in nadaljevanje prileta — letala in helikopterji.....	27
SPO.OP.225	Operativne omejitve — toplozračni baloni.....	28
SPO.OP.230	Standardni operativni postopki.....	28
Poddel C — Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplova.....	28	
SPO.POL.100	Operativne omejitve — vsi zrakoplovi.....	28
SPO.POL.105	Masa in ravnotežje.....	28

SPO.POL.110	Sistem mase in ravnotežja — komercialne operacije z letali in helikopterji in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon ...	29
SPO.POL.115	Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju — komercialne operacije z letali in helikopterji in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon	29
SPO.POL.116	Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – milejše zahteve.....	30
SPO.POL.120	Zmogljivost – splošno	30
SPO.POL.125	Omejitve vzletne mase — kompleksna letala na motorni pogon.....	30
SPO.POL.130	Vzlet — kompleksna letala na motorni pogon.....	31
SPO.POL.135	Na zračni poti –en nedeljuči motor — kompleksna letala na motorni pogon.....	31
SPO.POL.140	Pristanek — kompleksna letala na motorni pogon	31
SPO.POL.145	Merila za zmogljivost in delovanje — letala	31
SPO.POL.146	Merila za zmogljivost in delovanje — helikopters	32
Poddel D — Instrumenti, podatki in oprema.....		33
Oddelek 1 — Letala.....		33
SPO.IDE.A.100	Instrumenti in oprema – splošno	33
SPO.IDE.A.105	Minimalna oprema za let.....	33
SPO.IDE.A.110	Rezervne električne varovalke	34
SPO.IDE.A.115	Operativne luči	34
SPO.IDE.A.120	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	34
SPO.IDE.A.125	Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema.....	35
SPO.IDE.A.126	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR	36
SPO.IDE.A.130	Sistem opozarjanja na teren (TAWS)	36
SPO.IDE.A.131	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS).....	37
SPO.IDE.A.132	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer — kompleksna letala na motorni pogon.....	37
SPO.IDE.A.133	Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi — kompleksna letala na motorni pogon.....	37
SPO.IDE.A.135	Interfonski sistem za letalsko posadko.....	37
SPO.IDE.A.140	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini	37
SPO.IDE.A.145	Zapisovalnik podatkov o letu (FDR).....	38
SPO.IDE.A.150	Zapisovanje prek podatkovnih zvez.....	38
SPO.IDE.A.155	Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.....	39
SPO.IDE.A.160	Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi.....	39

SPO.IDE.A.165	Komplet za prvo pomoč	40
SPO.IDE.A.170	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom	40
SPO.IDE.A.175	Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom	40
SPO.IDE.A.180	Ročni gasilni aparati	41
SPO.IDE.A.181	Sekire in lomilke	41
SPO.IDE.A.185	Označitev točk prodora	41
SPO.IDE.A.190	Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)	41
SPO.IDE.A.195	Leti nad vodo	42
SPO.IDE.A.200	Oprema za preživetje	43
SPO.IDE.A.205	Individualna zaščitna oprema	43
SPO.IDE.A.210	Slušalke	43
SPO.IDE.A.215	Radiokomunikacijska oprema	43
SPO.IDE.A.220	Navigacijska oprema	44
SPO.IDE.A.225	Radarski odzivnik	44
Oddelek 2 — Helikopterji		45
SPO.IDE.H.100	Instrumenti in oprema – splošno	45
SPO.IDE.H.105	Minimalna oprema za let	45
SPO.IDE.H.115	Operativne luči	46
SPO.IDE.H.120	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	46
SPO.IDE.H.125	Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	47
SPO.IDE.H.126	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR	48
SPO.IDE.H.132	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer — kompleksni helikopterji na motorni pogon	48
SPO.IDE.H.133	Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi — kompleksni helikopterji na motorni pogon	48
SPO.IDE.H.135	Interfonski sistem za letalsko posadko	48
SPO.IDE.H.140	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini	48
SPO.IDE.H.145	Zapisovalnik podatkov o letu (FDR)	49
SPO.IDE.H.150	Zapisovanje prek podatkovnih zvez	49
SPO.IDE.H.155	Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini	50
SPO.IDE.H.160	Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi	50
SPO.IDE.H.165	Komplet za prvo pomoč	51
SPO.IDE.H.175	Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom	51
SPO.IDE.H.180	Ročni gasilni aparati	51

SPO.IDE.H.185	Označitev točk prodora	51
SPO.IDE.H.190	Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT).....	52
SPO.IDE.H.195	Leti nad vodo — helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon	52
SPO.IDE.H.197	Rešilni jopiči — kompleksni helikopterji na motorni pogon.....	53
SPO.IDE.H.198	Obleka za preživetje — kompleksni helikopterji na motorni pogon	53
SPO.IDE.H.199	Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo — kompleksni helikopterji na motorni pogon.....	54
SPO.IDE.H.200	Oprema za preživetje.....	54
SPO.IDE.H.201	Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju — kompleksni helikopterji na motorni pogon	54
SPO.IDE.H.202	Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema	55
SPO.IDE.H.203	Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi.....	55
SPO.IDE.H.205	Individualna zaščitna oprema.....	55
SPO.IDE.H.210	Slušalke	55
SPO.IDE.H.215	Radiokomunikacijska oprema	56
SPO.IDE.H.220	Navigacijska oprema	56
SPO.IDE.H.225	Radarski odzivnik.....	56
Oddelek 3 — Jadralna letala		57
SPO.IDE.S.100	Instrumenti in oprema – splošno.....	57
SPO.IDE.S.105	Minimalna oprema za let	57
SPO.IDE.S.115	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo.....	57
SPO.IDE.S.120	Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo	58
SPO.IDE.S.125	Sedeži in zadrževalni sistemi	58
SPO.IDE.S.130	Dodatni kisik.....	58
SPO.IDE.S.135	Leti nad vodo	58
SPO.IDE.S.140	Oprema za preživetje	59
SPO.IDE.S.145	Radiokomunikacijska oprema.....	59
SPO.IDE.S.150	Navigacijska oprema.....	59
SPO.IDE.S.155	Radarski odzivnik	59
Oddelek 4 — Baloni		60
SPO.IDE.B.100	Instrumenti in oprema – splošno	60
SPO.IDE.B.105	Minimalna oprema za let	60
SPO.IDE.B.110	Operativne luči	60
SPO.IDE.B.115	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema.....	61

SPO.IDE.B.120	Komplet za prvo pomoč	61
SPO.IDE.B.121	Dodatni kisik	61
SPO.IDE.B.125	Ročni gasilni aparati	61
SPO.IDE.B.130	Leti nad vodo	61
SPO.IDE.B.135	Oprema za preživetje	62
SPO.IDE.B.140	Razna oprema	62
SPO.IDE.B.145	Radiokomunikacijska oprema	62
SPO.IDE.B.150	Radarski odzivnik	62
Poddel E — Posebne zahteve		63
Oddelek 1 — Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO)		63
SPO.SPEC.HESLO.100	Standardni operativni postopki	63
SPO.SPEC.HESLO.105	Posebna oprema za operacije HESLO	63
SPO.SPEC.HESLO.110	Prevoz nevarnega blaga	63
Oddelek 2 — Človeški zunanji tovor (HEC)		63
SPO.SPEC.HEC.100	Standardni operativni postopki	63
SPO.SPEC.HEC.105	Posebna oprema za operacije HEC	64
Oddelek 3 — Padalske operacije (PAR)		64
SPO.SPEC.PAR.100	Standardni operativni postopki	64
SPO.SPEC.PAR.105	Prevoz članov posadke in strokovnjakov za nalogo	65
SPO.SPEC.PAR.110	Sedeži	65
SPO.SPEC.PAR.115	Dodatni kisik	65
SPO.SPEC.PAR.120	Let nad vodo	65
SPO.SPEC.PAR.125	Izpuščanje nevarnega blaga	65
Oddelek 4 — Akrobatski leti (ABF)		65
SPO.SPEC.ABF.100	Standardni operativni postopki	65
SPO.SPEC.ABF.105	Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu	66
SPO.SPEC.ABF.115	Kompleti za prvo pomoč	66
SPO.SPEC.ABF.120	Ročni gasilni aparati	66

Del SPO — IR**SPO.GEN.005 Področje uporabe**

- (a) Specializirane operacije vključujejo naslednje dejavnosti:
- (1) helikopterske operacije z zunanjim tovorom;
 - (2) helikopterske kontrolne operacije;
 - (3) operacije s človeškim zunanjim tovorom;
 - (4) padalske operacije in skoke s padalom;
 - (5) kmetijske lete;
 - (6) lete za namen fotografiranja iz zraka;
 - (7) vleko jadralnih letal;
 - (8) lete za namen oglaševanja iz zraka;
 - (9) umeritvene lete;
 - (10) lete za namen izvajanja gradbenih del, vključno z operacijami postavljanja električnih vodov, leti za namen izvajanja gozdarskih del;
 - (11) operacije v primeru razlitja nafte;
 - (12) operacije odstranjevanja snežnih plazov;
 - (13) kontrolne operacije, vključno z operacijami kartiranja iz zraka in dejavnostmi nadzora nad onesnaževanjem;
 - (14) novinarske lete, televizijske in filmske lete;
 - (15) lete v sklopu posebnih dogodkov, vključno s predstavitvenimi in tekmovalnimi leti;
 - (16) leti za namen gonje in reševanja živine ter veterinarski leti;
 - (17) operacije pomorskih pogrebov;
 - (18) znanstveno-raziskovalne lete (razen letov iz Priloge II k Uredbi št. 216/2008);
 - (19) posipanje oblakov.
- b) Ta del ureja vse druge dejavnosti, ki sodijo v opredelitev pojma „specializirane dejavnosti“.

Poddel A — Splošne zahteve**SPO.GEN.100 Pristojni organ**

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator sedež ali bivališče.

SPO.GEN.101 Načini usklajevanja

Operator lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008¹ in njenimi izvedbenimi predpisi poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi druge načine usklajevanja.

SPO.GEN.102 Motorna jadralna letala (TMG) in jadralna letala z motorjem

- (a) Motorna jadralna letala se uporabljajo ob upoštevanju zahtev za:
 - (1) letala, če jih poganja motor, in
 - (2) jadralna letala, če ne uporabljajo motorja.
- b) Motorna jadralna letala so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za letala.
- (c) Jadralna letala z motorjem se uporabljajo in so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za jadralna letala.

SPO.GEN.105 Odgovornosti posadke

- (a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so določene v standardnih operativnih postopkih (SOP) in, kjer je primerno, v operativnem priročniku.
- b) Z izjemo balonov, člani posadke v ključnih fazah leta ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če v standardnih operativnih postopkih ni določeno drugače.
- (c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu z zapetimi varnostnimi pasovi.
- (d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.
- (e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:
 - (1) če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali se sicer počuti nezmožnega za delo; ali
 - (2) če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:
 - (1) vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. xxx/XXXX, kot je ustrezno; in
 - (2) vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi z omejitvami trajanja letov in delovnega časa.
- (g) Član posadke obvesti vodjo zrakoplova o:

¹ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES, UL L 79, 19.3.2008, str. 1, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009, UL L 309, 24.11.2009, str. 51.

- (1) vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili; in
- (2) vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

SPO.GEN.106 Odgovornosti strokovnjakov za nalogo

- (a) Strokovnjak za nalogo je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so določene v standardnih operativnih postopkih (SPO).
- b) Z izjemo balonov, strokovnjaki za nalogo v ključnih fazah leta ali če se vodi zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če v standardnih operativnih postopkih ni določeno drugače.
- (c) Strokovnjak za nalogo zagotovi, da med izvajanjem specializiranih nalog, pri katerih so zunanja vrata odprta ali odstranjena, sedi pripet na svojem mestu.
- (d) Strokovnjak za nalogo obvesti vodjo zrakoplova o:
 - (1) vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili; in
 - (2) vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

SPO.GEN.107 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

- (a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:
 - (1) varnost zrakoplova in vseh članov posadke, strokovnjakov za nalogo in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova;
 - (2) začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;
 - (3) zagotovitev, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z ustreznim priročnikom;
 - (4) let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:
 - (i) zrakoplov je ploven;
 - (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;
 - (iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega poleta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni ne dovoljujeta delovanja z nedelujočo opremo v skladu z SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ali SPO.IDE.B.105;
 - (iv) masa zrakoplova in - z izjemo balonov - lega masnega središča sta taka, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;
 - (v) vsa oprema in prtljaga je pravilno naložena in zavarovana, in
 - (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;
 - (5) ne začne leta, če sam ali kateri koli drug član posadke ali strokovnjak za nalogo ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;

- (6) let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se njegova sposobnost za izvajanje nalog ali sposobnost za izvajanje nalog katerega koli drugega člana posadke ali strokovnjaka za nalogo bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;
 - (7) odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno;
 - (8) zapiše podatke o uporabi in vse znane ali domnevne okvare na zrakoplovu na koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov, in
 - (9) zagotovi, da zapisovalniki letov, če so vgrajeni:
 - (i) med letom niso onesposobljeni ali izključeni
 - (ii) v primeru nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje:
 - (A) niso namerno izbrisani;
 - (B) se takoj po končanem letu deaktivirajo in
 - (C) se znova aktivirajo samo s soglasjem preiskovalnega organa.
- (b) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.
 - (c) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (air traffic services – ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.
 - (d) Brez poseganja v določbo iz točke (a)(6) pri operaciji z veččlansko posadko vodja zrakoplova lahko nadaljuje let prek najbližjega vremensko sprejemljivega letališča, če se vzpostavijo ustrezni blažitveni postopki.
 - (e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih lahko zaradi varnosti ne upošteva pravil, operativnih postopkov in metod.
 - (f) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti imenovani lokalni organ.
 - (g) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustrezni organ na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov, ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno škodo na zrakoplovu ali materialno škodo.

SPO.GEN.108 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni

Vodja balona ima poleg odgovornosti v skladu z SPO.GEN.107 še naslednji odgovornosti:

- (a) dajanje navodil pred letom osebam, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, ter
- (b) zagotovitev, da osebe, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, nosijo ustrezno varovalno obleko.

SPO.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov

Vodja zrakoplova, člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.

SPO.GEN.115 Skupni jezik

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

SPO.GEN.120 Vožnja letal po tleh

Operator zagotovi, da se letalo vozi po tleh na območju letališča, predvidenem za gibanje zrakoplovov, samo če je oseba pri krmilu:

- (a) ustrezno usposobljen pilot ali
- (b) jo je imenoval operator in:
 - (1) je usposobljena za vožnjo letala po tleh;
 - (2) je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;
 - (3) je bila seznanjena z načrtom letališča, zračnimi potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa (KZP) ter
 - (4) je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

SPO.GEN.125 Uporaba rotorja

Rotor helikopterja je vključen za namen letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

SPO.GEN.130 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave, ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

SPO.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

- (a) Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom.
- (b) Točka (a) ne velja za nekomercialne operatorje letal, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, ki vzletijo in pristanejo na istem letališču/območju delovanja.

SPO.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

- (a) Razen če ni drugače določeno, so med vsakim letom na zrakoplovu izvorniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij:

- (1) letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega(ih) dokumenta(ov);
 - (2) izvirnega potrdila o vpisu v register;
 - (3) izvirnega spričevala o plovnosti (CofA);
 - (4) spričevala o hrupu, če je ustrezno;
 - (5) overjenega prepisa spričevala letalskega prevoznika v skladu s Prilogo III (del ORO), ORO.AOC.100, ali izjave v skladu z ORO.DEC.100, če je ustrezno;
 - (6) seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;
 - (7) dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
 - (8) potrdila(-) o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
 - (9) dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
 - (10) tehnične knjige zrakoplova v skladu s Prilogo I (del M) k Uredbi (ES) št. 2042/2003, če je ustrezno;
 - (11) podrobnosti iz oddanega načrta leta službe zračnega prometa, če je ustrezno;
 - (12) najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;
 - (13) informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrežni in prestreženi zrakoplovi;
 - (14) informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;
 - (15) veljavnih delov operativnega priročnika in/ali standardnih operativnih postopkov ali letalskega priročnika zrakoplova (AFM), ki se nanašajo na naloge članov posadke in strokovnjakov za nalogo in so članom posadke zlahka dosegljivi;
 - (16) seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL), če je ustrezno;
 - (17) ustrezne dokumentacije NOTAM (obvestilo(a) pilotu) in AIS (letalske informacijske službe);
 - (18) ustreznih meteoroloških informacij, če je ustrezno;
 - (19) blagovnega manifesta, če je ustrezno, in
 - (20) vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.
- (b) Brez poseganja v točko(a) se lahko na letih:
- (1) za katere sta vzlet in pristanek predvidena na istem letališču/območju delovanja ali
 - (2) ki ostanejo na razdalji ali območju, ki ju določi pristojni organ, dokumenti in informacije iz točk od (a)(2) do (a)(11) in (a)(14), (a)(17), (a)(18) ter (a)(19) hranijo na letališču ali območju delovanja.
- (c) Brez poseganja v točko (a) so lahko na letih z baloni ali jadralnimi letali, razen z motornimi jadralnimi letali (TMG), dokumenti in informacije iz točk od (a)(1) do (a)(10) ter od (a)(13) do (a)(19) v spremljevalnem vozilu.

- (d) V primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov od (a)(2) do (a)(8) se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže namembnega kraja ali kraja, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.
- (e) Vodja zrakoplova v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosil pristojni organ, predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

SPO.GEN.145 Dnevnik potovanja — nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

Podatki o zrakoplovu, njegovi posadki in posameznem potovanju se hranijo za vsak let ali vrsto letov v obliki dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta.

SPO.GEN.150 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika letov — operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

- (a) Po nesreči ali incidentu, za katerega velja obvezno poročanje, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.
- (b) Operator opravi operativna preverjanja in vrednotenja zapisov zapisovalnika podatkov o letu (FDR), zapisov zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (CVR) in zapisov prek podatkovnih zvez, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov
- (c) Operator hrani zapise za obdobje časa delovanja zapisovalnika letov v skladu z zahtevami iz SPO.IDE.A.145 ali SPO.IDE.H.145, razen za testiranje in vzdrževanje zapisovalnikov letov, ko se lahko izbrišejo zapisi, nastali več kot eno uro po času testiranja.
- (d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov zapisovalnika FDR v parametre, izražene v tehničnih enotah.
- (e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika letov, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.
- (f) Zapisi zapisovalnika zvoka v pilotski kabini se uporabljajo samo za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, če s tem soglašajo vsi zadevni člani posadke in vzdrževalnega osebja.
- (g) Zapisi zapisovalnika podatkov o letu in zapisi prek podatkovnih zvez se uporabljajo samo za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, če take zapise:
 - (1) operator uporablja samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;
 - (2) niso opredeljivi ali
 - (3) če se razkrijejo po varnostnih postopkih.

SPO.GEN.155 Prevoz nevarnega blaga

- (a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.

- (b) Nevarno blago prevaža le operator, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA) k Uredbi (ES) št. xxx/XXXX, razen če:
- (1) zanj veljajo tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil ali;
 - (2) ga prenašajo strokovnjaki za nalogo ali člani posadke ali je v prtljagi, ki je ločena od lastnika, v skladu z delom 8 tehničnih navodil;
 - (3) morajo biti na zrakoplovu za specializirane namene v skladu s tehničnimi navodili;
 - (4) se uporabljajo za omogočanje večje varnosti letenja, če njihov prevoz na zrakoplovu upravičuje njihova pravočasna razpoložljivost za operativne namene, ne glede na to ali se prevoz ali uporaba takšnih predmetov in snovi zahteva v zvezi z določenim letom.
- (c) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.
- (d) Operator zagotovi osebju potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s tehničnimi navodili.
- (e) Operator v skladu s tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o:
- (1) vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.;
 - (2) odkritju nevarnega blaga pri strokovnjakih za nalogo ali posadki ali v njihovi prtljagi, kadar to ni v skladu z delom 8 tehničnih navodil.
- (f) Operator zagotovi, da se strokovnjakom za nalogo predložijo informacije o nevarnem blagu.
- (g) Operator zagotovi, da so v skladu s tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

SPO.GEN.160 Izpust nevarnega blaga

Operator med izpuščanjem nevarnega blaga ne upravlja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbrano veliko ljudi.

SPO.GEN.165 Prevoz in uporaba orožja

- (a) Operator zagotovi, da je orožje, ki se prevaža na zrakoplovu za namen specializirane naloge, zavarovano, kadar se ne uporablja.
- (b) Strokovnjak za nalogo, ki uporablja orožje, sprejme vse potrebne ukrepe, da prepreči ogroženost zrakoplova in oseb na zrakoplovu ali na tleh.

SPO.GEN.170 Takojšen odziv na varnostno težavo

Operator sprejme:

- (a) vse varnostne ukrepe, ki jih zahteva pristojni organ v skladu s Prilogo II (del ARO), ARO.GEN.135(c); in

- (b) vse ustrezne obvezne varnostne informacije, ki jih izda Agencija, vključno z direktivami o plovnosti.

SPO.GEN.175 Seznam minimalne opreme — nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

Lahko se določi seznam minimalne opreme v skladu s točko 8.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V tem primeru seznam minimalne opreme in vse njegove spremembe odobri pristojni organ.

Poddel B — Operativni postopki

SPO.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja

Operator uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

SPO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala

Operator pri določitvi nadomestnih letališč in politike ravnanja z gorivom šteje letališče kot izolirano letališče, če znaša čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega letališča:

- (a) za letala z batnimi motorji več kot 60 minut ali
- (b) za letala s turbinskimi motorji več kot 90 minut.

SPO.OP.110 Letališki operativni minimumi — letala in helikopterji

- (a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) operator ali vodja zrakoplova določi in uporablja letališke operativne minimume za vsako odhodno, namembno in nadomestno letališče.
- (b) Ti minimumi za (a) in (b):
 - (1) niso nižji od minimumov, ki jih določi država, v kateri je letališče, razen če jih navedena država posebej odobri, in
 - (2) pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti pa jih odobri pristojni organ v skladu s poddelom E Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. xxx/XXXX.
- (c) Operator ali vodja zrakoplova pri določitvi letaliških operativnih minimumov upošteva:
 - (1) tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja zrakoplova;
 - (2) usposobljenost in izkušnje letalske posadke in, če je ustrezno, njeno sestavo;
 - (3) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez ter območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
 - (4) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih pripomočkov;
 - (5) opremo, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, ravnanjem zrakoplova, pristankom, iztekom in neuspelim priletom;
 - (6) ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah;
 - (7) najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;

- (8) naprave za določitev in poročanje o meteoroloških razmerah ter
- (9) tehniko letenja, ki jo je treba uporabljati med končnim priletom.
- (e) Minimumi za poseben postopek prileta in pristanka se uporabljajo, če:
 - (1) zemeljska oprema, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
 - (2) sistemi na zrakoplovu, ki se zahtevajo za to vrsto prileta, delujejo;
 - (3) so izpolnjena zahtevana merila za zmogljivost zrakoplova in
 - (4) je letalska posadka ustrezno usposobljena.

SPO.OP.111 Letališki operativni minimumi — NPA, APV, operacije CAT I

- (a) Višina odločitve (DH), ki se uporabi za nenatančni prilet (NPA), ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) ali operacijo kategorije I (CAT I), ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
 - (1) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference;
 - (2) relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;
 - (3) višine odločitve objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
 - (4) minimuma sistema iz preglednice 1 ali
 - (5) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta, če je navedena.
- (b) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo nenatančnega prileta, ki se izvaja brez uporabe tehnike CDFA, ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
 - (1) relativne višine nad ovirami za kategorijo zrakoplova;
 - (2) sistemskega minimuma iz preglednice 1 ali
 - (3) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika zrakoplova, če je navedena.

Preglednica 1: Sistemski minimumi

Naprava	Najmanjši DH/MDH (v ft)
Instrumentalni pristajalni sistem (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/ satelitski razširitveni sistem (SBAS) (bočna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250

Naprava	Najmanjši DH/MDH (v ft)
Lokalizator (LOC), z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
Nadzorni priletni radar (SRA) (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VHF vsesmerno radijsko območje (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmerjeni radijski oddajnik (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-naprava za iskanje smeri (VDF)	350

SPO.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali

- (a) Najmanjša relativna višina spuščanja za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) objavljene relativne višine nad ovirami (OCH) za kroženje za kategorijo letala;
 - (2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
 - (3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta.
- (b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:
- (1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena;
 - (2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 2 ali
 - (3) vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze/pretvorjene meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

Preglednica 1: MDH in najmanjša vidljivost za kroženje glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Najmanjša meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem

Višina MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

SPO.OP.115 Postopki odleta in prileta — letala in helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).
- (b) Vodja zrakoplova se lahko odmakne od objavljene poti odleta in prileta ter postopka prileta:
 - (1) če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami ter v celoti upoštevani obratovalni pogoji in vsa dovoljenja kontrole zračnega prometa (KZP) ali
 - (2) če ga enota KZP usmerja prek radarja.
- (c) Pri operacijah s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon se končni prilet izvede vizualno ali v skladu z objavljenimi postopki prileta.

SPO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa

Vodja zrakoplova upošteva objavljene postopke za zmanjšanje hrupa za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

SPO.OP.121 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni

Vodja balona upošteva operativne postopke, kadar so ti določeni, za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa sistema za gretje ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

SPO.OP.125 Najmanjše višine nad ovirami – leti IFR

- (a) Operator določi metodo za določitev najmanjših višin letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente zračne poti, na katerih bo let potekal po pravilih IFR.
- (b) Na podlagi te metode vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

SPO.OP.130 Zaloga goriva in olja – letala

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na letalu dovolj goriva in olja za:
 - (1) za lete po pravilih vizualnega letenja (VFR):
 - (i) podnevi: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 30 minut letenja na običajni potovalni višini ali

- (ii) ponoči: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini;
- (2) za lete po pravilih IFR:
 - (i) če se ne zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini ali
 - (ii) če se zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka, do nadomestnega letališča in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini.
- (b) Pri izračunu goriva, ki je potrebno, tudi za izredne razmere, se upoštevajo:
 - (1) napovedane meteorološke razmere;
 - (2) načrtovane zračne poti KZP in zamude v prometu;
 - (3) postopki pri izgubi tlaka ali odpovedi enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
 - (4) vse druge okoliščine, zaradi katerih je lahko odložen pristanek letala ali se poveča poraba goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

SPO.OP.131 Zaloga goriva in olja — helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na helikopterju dovolj goriva in olja za:
 - (1) za lete po pravilih vizualnega letenja (VFR):
 - (i) za letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato najmanj še za 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
 - (ii) za lete znotraj 25 NM od vzletnega letališča/območja delovanja, pri katerih mora rezervno gorivo zadostovati za najmanj 10 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg;in
- (2) za lete po pravilih IFR:
 - (i) če se ne zahteva nadomestnega letališča ali če ni na voljo nadomestnega vremensko sprejemljivega letališča, za letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato še za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad namembnim letališčem/območjem delovanja v standardnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek ali
 - (ii) če se zahteva nadomestno letališče/območje delovanja, za letenje do letališča/območja delovanja načrtovanega pristanka in izvedbo prileta in neuspelega prileta ter nato:
 - (A) za letenje do določenega nadomestnega letališča/območja delovanja in

- (B) za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad nadomestnim letališčem/območjem delovanja v standardnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek.
- (b) Pri izračunu goriva, ki je potrebno, tudi za izredne razmere, se upoštevajo:
- (1) napovedane meteorološke razmere;
 - (2) načrtovane zračne poti KZP in zamude v prometu;
 - (3) odpoved enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
 - (4) vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristanek zrakoplova ali zvečajo porabo goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če se lahko izpolnjujejo vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

SPO.OP.132 Zaloga in načrtovanje goriva in balasta — baloni

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če rezerva goriva, plina ali balasta zadostuje za 30 minut letenja.
- (b) Zaloga goriva, plina ali balasta se izračuna na podlagi najmanj naslednjih operativnih pogojev:
- (1) podatkov, ki jih zagotovi proizvajalec balona;
 - (2) načrtovanih mas;
 - (3) pričakovanih meteoroloških razmer in
 - (4) postopkov in omejitev izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

SPO.OP.135 Navodila o varnosti

- (a) Operator pred vzletom zagotovi, da strokovnjaki za nalogo dobijo navodila v zvezi z:
- (1) reševalno opremo in postopki v sili;
 - (2) operativnimi postopki, povezanimi s specializirano nalogo, pred vsakim letom ali vrsto letov.
- (b) Navodila iz točke (a)(2) se lahko nadomestijo z začetnim ali osvežitvenim programom navosabljanja. V teh primeri operator določi tudi zahteve glede nedavnih izkušenj.

SPO.OP.140 Priprava leta

- (a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da naprave na zemlji in/ali vodi, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo in se neposredno zahtevajo na zadevnem letu za varno delovanje zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let.
- (b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznani z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

- (1) preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter
- (2) načrt nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

SPO.OP.145 Nadomestna vzletna letališča — kompleksna letala na motorni pogon

- (a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno vzletno letališče, če so vremenske razmere na odhodnem letališču na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodno letališče zaradi drugih razlogov.
- (b) Nadomestno vzletno letališče je oddaljeno od odhodnega letališča največ:
 - (1) za dvomotorna letala: največ eno uro letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem pri standardnih razmerah v brezvetrju in
 - (2) za tri- in večmotorna letala: največ dve uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova pri standardnih razmerah v brezvetrju.
- (c) Za letališče, ki se določi kot nadomestno vzletno letališče, razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času uporabe razmere za zadevno operacijo na ravni letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.

SPO.OP.150 Nadomestna namembna letališča — letala

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda - upošteva se krajše obdobje - prilet in pristanek lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka odročen in:
 - (1) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in
 - (2) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda - upošteva se krajše obdobje - naslednje meteorološke razmere:
 - (i) baza oblakov najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
 - (ii) vidljivost najmanj 5,5 km ali 4 km več od minimuma za postopek.

SPO.OP.151 Nadomestna namembna letališča — helikopterji

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, naslednje meteorološke razmere:
 - (1) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek;ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka odročen in:
 - (1) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;
 - (2) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
 - (i) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;
 - (ii) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek ter
 - (3) je pri namembnem kraju na morju določena točka brez povratka (point of no return – PNR).

SPO.OP.155 Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem

- (a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom AVGAS (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije „wide-cut“ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.
- (b) Za vse druge vrste goriva se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

SPO.OP.160 Uporaba slušalk

Z izjemo balonov, vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo, in jih uporabljajo kot glavno napravo za govorno sporazumevanje s službo zračnega prometa (ATS), drugimi člani posadke in strokovnjaki za nalogo.

SPO.OP.165 Kajenje

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu ali med ponovnim polnjenjem ali praznjenjem rezervoarjev zrakoplova.

SPO.OP.170 Meteorološke razmere

- (a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po pravilih VFR ali nad njimi.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega letališča samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda vremenske razmere na namembnem letališču ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih letališč na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.
- (c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

SPO.OP.175 Led in drugi kontaminanti — postopki na tleh

- (a) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen ko je to v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova.
- (b) Pri operacijah s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator določi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane inšpekcijske preglede, da se omogoči varno delovanje zrakoplovov.

SPO.OP.175 Led in drugi kontaminanti — postopki med letom

- (a) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (b) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali zračne poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.
- (c) Pri operacijah s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator določi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.

SPO.OP.180 Pogoji za vzlet — letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja in stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda, ter
- (b) bodo izpolnjeni veljavni letališki operativni minimumi.

SPO.OP.181 Pogoji za vzlet — baloni

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja ne bo oviralo varnega vzleta in odhoda.

SPO.OP.185 Simulirane neobičajne razmere med letom

Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu strokovnjakov za nalogo, razen kadar so slednji na zrakoplovu zaradi usposabljanja, ne simulirajo:

- (a) neobičajne ali izredne razmere, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali
- (b) leti v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) z umetnimi sredstvi.

SPO.OP.190 Upravljanje goriva med letom

- (a) Operator kompleksnega zrakoplova na motorni pogon zagotovi, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva.
- (b) Vodja zrakoplova redno preverja, ali količina preostalega uporabnega goriva na letu ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, pri čemer mora ostati načrtovana rezerva goriva v skladu s SPO.OP.130 in SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Uporaba dodatnega kisika

- (a) Operator zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft, razen če pristojni organ ali standardni operativni postopki določajo drugače.
- (b) Brez poseganja v točko (a) in z izjemo padalskih operacij se lahko krajše poti določenega trajanja nad 13 000 ft in brez uporabe dodatnega kisika na zrakoplovih, ki niso kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon, izvajajo brez predhodne odobritve s strani pristojnega organa, če se upošteva:
 - (1) da trajanje poti nad 13 000 ft ne presega 10 minut ali, če mora pot trajati daljše obdobje, časa, ki je nujno potreben za izvršitev specializirane naloge;
 - (2) da se let ne izvaja nad 16 000 ft;
 - (3) da navodila o varnosti v skladu s SPO.OP.135 vključujejo ustrezne informacije o učinkih hipoksije za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
 - (4) standardne operativne postopke za zadevno operacijo, ki upoštevajo točke (1), (2) in (3);
 - (4) predhodne izkušnje operatorja pri izvajanju operacij nad 13 000 ft brez uporabe dodatnega kisika;
 - (5) izkušnje posameznih članov posadke in strokovnjakov za nalogo ter njihovo fiziološko prilagoditev velikim višinam in
 - (6) višina baze operatorja ali baze, iz katere se izvajajo operacije.

SPO.OP.200 Zaznavanje bližine tal

- (a) Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov (PF), nemudoma sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.
- (b) Sistem za opozarjanje na bližino tal se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od tal, pri kateri bi se sistem za opozarjanje na bližino tal sprožil.

SPO.OP.205 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS) — kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon

- (a) Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, kadar je sistem ACAS vgrajen in deluje. Pri uporabi sistema ACAS II morajo biti takšni postopki in programi usposabljanja v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1332/2011².
- (b) Sistem za preprečevanje trčenj v zraku se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplovi uporabljajo pri takšni razdalji drug od drugega, pri kateri bi se sistem za preprečevanje trčenj v zraku sprožil.

SPO.OP.210 Pogoji pri priletu in pristanku — letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

SPO.OP.215 Začetek in nadaljevanje prileta — letala in helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Če je javljeni RVR/VIS manjši od veljavnega minimuma, se prilet ne nadaljuje:
 - (1) pod višino 1 000 ft nad letališčem ali
 - (2) v del končnega prileta, če je nadmorska/relativna višina odločitve (DA/H) ali najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja (MDA/H) več kot 1 000 ft nad letališčem.
- (c) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti.
- (d) Če se po prečkanju 1 000 ft nad letališčem javljeni RVR/VIS zmanjša pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do višine DA/H ali MDA/H.
- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod višino DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H vzpostavljene in ohranjene vizualne reference, ki ustrezajo vrsti priletne operacije in predvideni vzletno-pristajalni stezi.
- (f) RVR v coni dotika s tlemi je vedno kontrolni.

² Uredba (EU) št. 1332/2011 o določitvi pogojev uporabe skupnega zračnega prostora in operativnih postopkov za izogibanje trčenj v zraku, UL L 336, 20.12.2011 str. 20.

SPO.OP.225 Operativne omejitve — toplozračni baloni

Toplozračni baloni lahko vzletijo ponoči pod pogojem, da je na njih dovolj goriva za pristanek podnevi.

SPO.OP.230 Standardni operativni postopki

- (a) Specializirane operacije se izvajajo v skladu s standardnimi operativnimi postopki (SOP).
- (b) Operator pred začetkom specializirane operacije opravi oceno tveganja in pripravi ustrezen standardni operativni postopek. Ocena tveganja in standardni operativni postopek vključujeta vsaj:
 - (1) obseg in kompleksnost dejavnosti;
 - (2) zrakoplov in opremo;
 - (3) sestavo, usposabljanje in izkušnje posadke;
 - (4) dolžnosti strokovnjakov za nalogo;
 - (5) zmogljivost zrakoplova;
 - (6) prevoz nevarnega blaga;
 - (7) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;
 - (8) opremo na tleh in
 - (9) vodenje evidence.
- (c) Standardne operativne postopke, ki jih pripravijo komercialni operatorji, odobri pristojni organ.

Poddel C — Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplova**SPO.POL.100 Operativne omejitve — vsi zrakoplovi**

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in, razen za balone, lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz ustreznega priročnika.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihovi sestavi, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

SPO.POL.105 Masa in ravnotežje

- (a) Operater določi maso in, razen za balone, masno središče zrakoplova z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo vodji zrakoplova. Zrakoplovi se znova stehtajo, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.
- (b) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

SPO.POL.110 Sistem mase in ravnotežja — komercialne operacije z letali in helikopterji in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

- (a) Operator določi sistem mase in ravnotežja, ki določa način opredelitve naslednjih elementov za vsak let ali vrsto letov:
 - (1) suho operativno maso zrakoplova;
 - (2) maso prometnega tovora;
 - (3) maso napolnjenega goriva;
 - (4) tovora zrakoplova in porazdelitve tovora;
 - (5) vzletno in pristajalno maso ter maso zrakoplova brez goriva in
 - (6) lege masnega središča zrakoplova, ki se uporabljajo.
- (b) Člani letalse posadke imajo na voljo sredstva za pripravo dvojnikov in preverjanje vseh izračunov mase in ravnotežja, ki temeljijo na elektronskih izračunih.
- (c) Operater določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.
- (d) Vodja zrakoplova zagotovi, da natovarjanje:
 - (1) zrakoplovov poteka pod nadzorom usposobljenega osebja in
 - (2) da je prometni tovor v skladu s podatki, uporabljenimi za izračun mase in ravnotežja zrakoplova.
- (e) Operator v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz točk od (a) do (d). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.

SPO.POL.115 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju — komercialne operacije z letali in helikopterji in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

- (a) Operator pred vsakim letom ali vrsto letov določi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev, tako da omejitve zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:
 - (1) registracijo in tip zrakoplova;
 - (2) identifikacijsko številko in datum leta, če je ustrezno;
 - (3) ime vodje zrakoplova;
 - (4) ime osebe, ki je pripravila dokument;
 - (5) suho operativno maso in ustrezno masno središče zrakoplova;
 - (6) maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje;
 - (7) maso drugega potrošnega materiala razen goriva, če je ustrezno;
 - (8) sestavne dele tovora;

- (9) vzletno in pristajalno maso ter maso zrakoplova brez goriva;
 - (10) lege masnega središča zrakoplova, ki se uporabljajo, in
 - (11) mejne vrednosti mase in masnega središča.
- (b) Če se podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju pripravljajo z računalniško podprtimi sistemi za maso in ravnotežje, operator preveri celovitost izhodnih podatkov.

SPO.POL.116 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – milejše zahteve

Brez poseganja v SPO.POL.115 (a)(5), lege masnega središča morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor.

SPO.POL.120 Zmogljivost – splošno

- (a) Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.
- (b) Vodja zrakoplova ne upravlja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbrano veliko ljudi, če pri odpovedi motorja ne bi bilo mogoče pristati brez nepotrebnega ogrožanja oseb ali imetja na tleh.

SPO.POL.125 Omejitve vzletne mase — kompleksna letala na motorni pogon

Organizacija zagotovi, da:

- (a) masa letala na začetku vzleta ne presega omejitev mase:
 - (1) ob vzletu v skladu z zahtevami iz SPO.POL.130;
 - (2) na poti z enim nedelujočim motorjem v skladu z zahtevami iz SPO.POL.135 in
 - (3) ob pristanku v skladu z zahtevami iz SPO.POL.140,pri čemer upošteva pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zrak;
- (b) masa na začetku vzleta nikoli ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika zrakoplova za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini letališča ali območja delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje vzletne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram, in
- (c) načrtovana masa ob predvidenem času pristanka na letališču ali območju delovanja predvidenega pristanka in na katerem koli nadomestnem namembnem letališču nikoli ne presega največje pristajalne mase iz letalskega priročnika zrakoplov za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini navedenih letališč ali območij delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje pristajalne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram.

SPO.POL.130 Vzlet — kompleksna letala na motorni pogon

- (a) Pri določitvi največje vzletne mase vodja zrakoplova upošteva:
- (1) izračunana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA);
 - (2) izračunani vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
 - (3) enotna vrednost V_1 se uporablja za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet, pri čemer je vrednost V_1 navedena v letalskem priročniku zrakoplova, in
 - (4) na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.
- (b) Pri odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotovi, da:
- (1) za letalo, za katero je vrednost V_1 navedena v letalskem priročniku zrakoplova, letalo lahko prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja (ASDA), in
 - (2) za letalo, za katero je v letalskem priročniku zrakoplova navedena neto vzletna pot leta, da letalo lahko nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti v ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Na zračni poti –en nedeljujoči motor — kompleksna letala na motorni pogon

Vodja zrakoplova zagotovi, da pri odpovedi motorja na kateri koli točki zračne poti večmotorno letalo lahko nadaljuje let do ustreznega letališča ali območja delovanja in nikoli ne leti pod najmanjšo nadmorsko višino nad ovirami.

SPO.POL.140 Pristanek — kompleksna letala na motorni pogon

Vodja zrakoplova zagotovi, da na vsakem letališču ali območju delovanja, potem ko preleti pot prileta v varni razdalji nad vsemi ovirami, letalo lahko pristane in se zaustavi, vodno letalo pa ustrezno zmanjša hitrost v okviru razpoložljive pristajalne razdalje. Upoštevajo se odstopanja zaradi pričakovanih razlik v tehnikah za prilet in pristanek, če niso bila upoštevana že pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti.

SPO.POL.145 Merila za zmogljivost in delovanje — letala

Operator pri upravljanju letala na višini manj kot 150 m (500 ft) nad nenaseljenim območjem za operacije letal, ki v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta:

- (a) določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja;
- (b) vzpostavi program usposabljanja za člane posadke in
- (c) zagotovi, da vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na zrakoplovu dobijo navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

SPO.POL.146 Merila za zmogljivost in delovanje — helikopters

- (a) Brez poseganja v SPO.POL.120(b) vodja zrakoplova lahko upravlja zrakoplov nad naseljenimi območji, če:
 - (1) je helikopter certificiran v kategoriji A ali B in
 - (2) če so sprejeti varnostni ukrepi, da bi se preprečilo nepotrebno ogrožanje oseb ali premoženja na tleh in če sta operacija in njen standardni operativni postopek odobrena
- (b) Operator:
 - (1) določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja;
 - (2) vzpostavi program usposabljanja za člane posadke in
 - (3) zagotovi, da vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na zrakoplovu dobijo navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.
- (c) Operator zagotovi, da vzletna in pristajalna masa ter masa pri lebdenju ne presega najvišje mase, določene za:
 - (1) lebdenje brez učinka tal (HOGÉ) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrežno imensko močjo, ali
 - (2) če prevladajo razmere, v katerih lebdenja brez učinka tal (HOGÉ) ni mogoče vzpostaviti, masa helikopterja ne preseže največje mase, določene za lebdenje z učinkom tal (HIGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z i ustrežno imensko močjo, pod pogojem da prevladujoče razmere dovoljujejo lebdenje z učinkom tal pri najvišji določeni masi.

Poddel D — Instrumenti, podatki in oprema

Oddelek 1 — Letala

SPO.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami, če:
 - (1) jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta v skladu z SPO.IDE.A.215 in SPO.IDE.A.220 ali
 - (2) so vgrajeni na letalu.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - (1) rezervne varovalke,
 - (2) samostojne prenosne svetilke,
 - (3) točni časomer,
 - (4) držalo za karte,
 - (5) komplete za prvo pomoč,
 - (6) opremo za preživetje in signaliziranje in
 - (7) vodno sidro in opremo za privez.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
 - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (EC) No 216/2008 ali SPO.IDE.A.215 in SPO.IDE.A.220;
 - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti pri odpovedih ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odklikom s položaja in vidne črte, ki ju ponavadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja;
- (b) je pristojni organ za kompleksna letala na motorni pogon in za katero koli letalo, ki se uporablja v komercialnih operacijah, odobril operatorja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali
- (c) ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami.

SPO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami ratingov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo tistih varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

SPO.IDE.A.115 Operativne luči

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnemu žarometu;
- (d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;
- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

SPO.IDE.A.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

- (a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti,
 - (5) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom in
 - (6) zdrsa v primeru kompleksnih letal na motorni pogon.
- (b) Kompleksna letala na motorni pogon, ki se uporabljajo v razmerah VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
 - (1) napravo za merjenje in prikazovanje:

- (i) zavoja in zdrsa,
 - (ii) položaja,
 - (iii) navpične hitrosti in
 - (iv) stabilizirane smeri;
- (2) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo in
 - (3) kompleksna letala na motorni pogon še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije in zaledenitve.
- (c) Letala, ki niso kompleksna letala na motorni pogon in se uporabljajo v pogojih, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (d) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so letala opremljena z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
- (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) zdrsa ali zavoja in zdrsa, kot je ustrezno,
 - (4) položaja, če je ustrezno,
 - (5) navpične hitrosti, če je ustrezno
 - (6) stabilizirane smeri, če je ustrezno, in
 - (7) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.

SPO.IDE.A.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti,
 - (5) navpične hitrosti,
 - (6) zavoja in zdrsa,
 - (7) položaja,
 - (8) stabilizirane smeri,
 - (9) temperature zunanjega zraka in
 - (10) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:
 - (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) navpične hitrosti,
 - (4) zavoja in zdrsa,
 - (5) položaja,
 - (6) stabilizirane smeri in
 - (7) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno;
- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve in
- (e) za kompleksna letala na motorni pogon:
 - (1) nadomestnim virom statičnega tlaka;
 - (2) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije;
 - (3) drugo ločeno napravo za merjenje in prikazovanje višine, razen če je že vgrajena za namene točke (e)(1), in
 - (4) preskrbo z električno energijo v sili, neodvisno od glavnega sistema za pridobivanje električne energije, za delovanje in osvetlitev sistema za prikaz položaja za najmanj 30 minut. Preskrba z električno energijo v sili začne samodejno delovati po popolnem izpadu glavnega sistema za pridobivanje električne energije, na instrumentu pa se jasno prikaže, da se kazalnik položaja uporablja z zasilno energijo.

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR

Kompleksna letala na motorni pogon, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

SPO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)

Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

- (a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti (CofA) prvič izdano po 1. januarju 2011 ali
- (b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

SPO.IDE.A.131 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

Razen če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg opremljena s sistemom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer — kompleksna letala na motorni pogon

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se uporabljajo ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) na območjih, na katerih se na zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

- (a) letala s kabino pod tlakom;
- (b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi — kompleksna letala na motorni pogon

- (a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.
- (b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

SPO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani posadke.

SPO.IDE.A.140 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

- (a) Naslednja letala so opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR):
 - (1) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje in
 - (2) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 2 250 kg:
 - (i) certificirana za delovanje z minimalno posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;
 - (ii) opremljena s turboreaktivnim(i) motorjem(i) ali več kot enim turbopropelerskim motorjem in
 - (iii) za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 2016 ali pozneje.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.

- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:
 - (1) govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;
 - (2) govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;
 - (3) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh usmerjenih mikrofonomov in masknih mikrofonomov v uporabi ter
 - (4) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih sredstev, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.A.145 Zapisovalnik podatkov o letu (FDR)

- (a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljena z zapisovalnikom FDR, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik FDR zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) Zapisovalnik FDR začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Zapisovalnik FDR ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.A.150 Zapisovanje prek podatkovnih zvez

- (a) Letala s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
 - (1) sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili služb zračnega prometa (ATS) letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

- (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
 - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom letala;
 - (iii) usmerjeni nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema in
 - (vii) slikovni zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;
- (2) informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od letala in
- (3) informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
- (c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v SPO.IDE.A.140 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.
- (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
- (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) SPO.IDE.A.140 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

SPO.IDE.A.155 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik podatkov o letu je mogoče doseči z:

- (a) enim kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ali zapisovalnikom podatkov o letu ali
- (b) dvema kombiniranim zapisovalnikoma podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.

SPO.IDE.A.160 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

Letala so opremljena s:

- (a) sedeži ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na letalu;
- (b) varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako mesto;
- (c) za letala, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem.

- (d) za kompleksna letala na motorni pogon z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z enotočkovnim odpenjanjem in vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:
- (1) na vsakem sedežu letalske posadke in na katerem koli sedežu ob sedežu pilota in
 - (2) na vsakem sedežu opazovalca v pilotski kabini.

SPO.IDE.A.165 Komplet za prvo pomoč

- (a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
- (1) zlahka dostopen za uporabo in
 - (2) se redno dopolnjuje.

SPO.IDE.A.170 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom

- (a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo najmanj za:
- (1) vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;
 - (2) vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft;
 - (3) vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v pilotski kabini in prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft in
 - (4) najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali se uporabljajo pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.
- (c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so poleg tega opremljena z:
- (1) napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka in
 - (2) v primeru kompleksnih letal na motorni pogon, maskami za člane letalske posadke, ki se lahko hitro nadenejo.

SPO.IDE.A.175 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

- (a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (1) vseh članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, in
 - (2) vseh oseb na letalu za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.
- (c) Brez poseganja v točko (b) se lahko krajše poti določenega trajanja v višini od 13 000 ft in 16 000 ft opravljajo brez zalog kisika v skladu s SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Ročni gasilni aparati

- (a) Letala, razen motorna jadralna letala (TMG), so opremljena najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:
 - (1) v pilotski kabini in
 - (2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

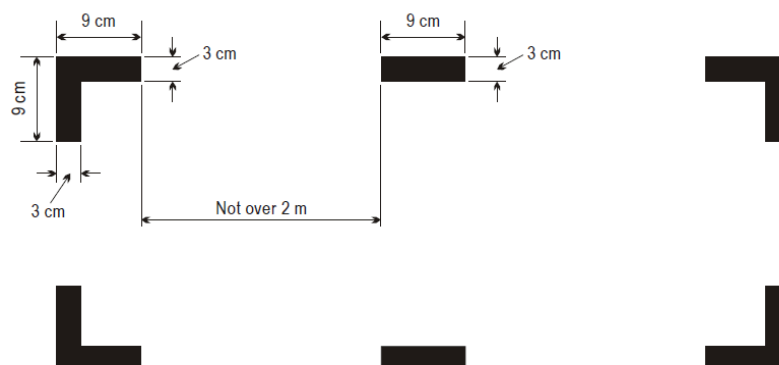
SPO.IDE.A.181 Sekire in lomilke

Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg so opremljena najmanj z eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.

SPO.IDE.A.185 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1: Označitev točk prodora



SPO.IDE.A.190 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Letala so opremljena z:

- (1) oddajnikom signala na kraju nesreče katere koli vrste, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;
 - (2) samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008 ali
 - (3) oddajnikom(i) signala na kraju nesreče za preživele ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo, če so certificirana za največje število potniških sedežev šest ali manj.
- (b) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Leti nad vodo

- (a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta:
- (1) enomotorna kopenska letala, če:
 - (i) se uporabljajo nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot je drsna razdalja ali
 - (ii) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi;
 - (2) vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo in
 - (3) letala, ki se uporabljajo na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj.
- (b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.
- (c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:
- (1) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem in
 - (2) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.
- (d) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj, določi nevarnosti za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:
- (1) oprema za oddajanje signalov v sili;
 - (2) dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na letalu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili in
 - (3) reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

SPO.IDE.A.200 Oprema za preživetje

- (a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljena s:
- (1) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;
 - (2) najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in
 - (3) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.
- (b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz pododstavka (a)(3), če letalo:
- (1) ostane na takšni razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevna, ki ustreza:
 - (i) 120 minutam letanja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri odpovedi kritičnega motorja ali motorjev na kateri koli točki zračne poti ali poti načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do letališča ali
 - (ii) 30 minutam letanja pri potovalni hitrosti za vsa druga letala;ali
 - (2) ostane na razdalji, ki ne presega 90 minut letanja pri potovalni hitrosti, od območja, primerne za pristanek v sili, za letala, certificirana v skladu z veljavnim plovnostnim standardom.

SPO.IDE.A.205 Individualna zaščitna oprema

Vsaka oseba na zrakoplovu nosi individualno zaščitno opremo, ki je primerna za vrsto operacije, ki se izvaja.

SPO.IDE.A.210 Slušalke

- (a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke na njegovem dodeljenem mestu v pilotski kabini.
- (b) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

SPO.IDE.A.215 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:
- (1) izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
 - (2) prejemajo meteorološke informacije kadar koli med letom;
 - (3) izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in frekvencami, ki jih določi ustrezní organ in

- (4) omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.
- (b) Če se zahteva več delov komunikacijske opreme, so ti med seboj toliko ločeni, da odpoved enega ne povzroči okvare drugega.

SPO.IDE.A.220 Navigacijska oprema

- (a) Letala so opremljena z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
 - (1) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
 - (2) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru odpovedi enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

SPO.IDE.A.225 Radarski odzivnik

Letala so opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR) z vsemi zmogljivostmi, ki se zahtevajo za predvideni zračni prostor.

Oddelek 2 — Helikopterji

SPO.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami, če:
 - (1) jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta v skladu z SPO.IDE.H.215 in SPO.IDE.H.220 ali
 - (2) so vgrajeni na helikopterju.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - (1) samostojna prenosna svetilka,
 - (2) točni časomer,
 - (3) držalo za karte,
 - (4) komplet za prvo pomoč,
 - (5) oprema za preživetje in signaliziranje in
 - (6) vodno sidro in oprema za privez.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
 - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (EC) No 216/2008 ali SPO.IDE.H.215 in SPO.IDE.H.220;
 - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti pri odpovedih ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom s položaja in vidne črte, ki ju ponavadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja;
- (b) je pristojni organ za kompleksne helikopterje na motorni pogon in za kateri koli helikopter, ki se uporablja v komercialnih operacijah, odobril operatorja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali

- (c) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami.

SPO.IDE.H.115 Operativne luči

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnemu žarometu;
- (d) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;
- (e) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

SPO.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti in
 - (5) zdrs.
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v razmerah VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
 - (1) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (i) položaja,
 - (ii) navpične hitrosti in
 - (iii) stabilizirane smeri;
 - (2) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo in
 - (3) kompleksni helikopterji na motorni pogon še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije in zaledenitve.

- (c) Helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon in se uporabljajo pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (d) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so helikopterji opremljeni z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
 - (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) zdrsa,
 - (4) položaja, če je ustrezno,
 - (5) navpične hitrosti, če je ustrezno, in
 - (6) stabilizirane smeri, če je ustrezno.

SPO.IDE.H.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti,
 - (5) navpične hitrosti,
 - (6) zdrsa,
 - (7) položaja,
 - (8) stabilizirane smeri in
 - (9) temperature zunanjega zraka;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
 - (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) navpične hitrosti,
 - (4) zdrsa,
 - (5) položaja in
 - (6) stabilizirane smeri;

- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;
- (e) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja, kot pomožnim instrumentom in
- (f) za kompleksne helikopterje na motorni pogon:
 - (1) nadomestnim virom statičnega tlaka in
 - (2) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije.

SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR

Kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

SPO.IDE.H.132 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer — kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če najnovejša vremenska poročila kažejo, da se na predvideni zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi — kompleksni helikopterji na motorni pogon

- (a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.
- (b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člani letalske posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

SPO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterji, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani posadke.

SPO.IDE.H.140 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

- (a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:
 - (1) govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

- (2) govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;
 - (3) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov posadke in
 - (4) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih sredstev, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.H.145 Zapisovalnik podatkov o letu (FDR)

- (a) Helikopter z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom FDR, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik FDR zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja helikopterja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) Zapisovalnik FDR začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se helikopter lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Zapisovalnik FDR ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.H.150 Zapisovanje prek podatkovnih zvez

- (a) Helikopterji s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
 - (1) sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili služb zračnega prometa (ATS) helikopterju in sporočili, poslanimi s helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
 - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
 - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom letala;

- (iii) usmerjeni nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema in
 - (vii) slikovni zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;
- (2) informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja in
 - (3) informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
 - (c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v SPO.IDE.H.140 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.
 - (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
 - (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) SPO.IDE.H.140 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

SPO.IDE.H.155 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik podatkov o letu je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.

SPO.IDE.H.160 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

- (a) Helikopterji so opremljeni z:
 - (1) sedeži ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na helikopterju;
 - (2) varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako mesto;
 - (3) za helikopterje s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. juliju 1999, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež, in
 - (4) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

SPO.IDE.H.165 Komplet za prvo pomoč

- (a) Helikopterji so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
 - (1) zlahka dostopen za uporabo in
 - (2) se redno dopolnjuje.

SPO.IDE.H.175 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

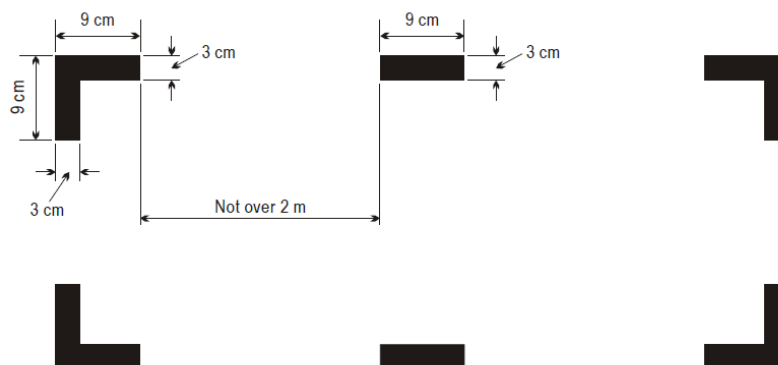
- (a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
 - (1) vseh članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, in
 - (2) vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.
- (c) Brez poseganja v točko (b) se lahko krajše poti določenega trajanja v višini od 13 000 ft in 16 000 ft opravljajo brez zalog kisika v skladu s SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Ročni gasilni aparati

- (a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:
 - (1) v pilotski kabini in
 - (2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

SPO.IDE.H.185 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1: Označitev točk prodora**SPO.IDE.H.190 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)**

- (a) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni s:
- (1) samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče in
 - (2) enim oddajnikom signala na kraju nesreče za preživele ELT (ELT(S)) v rešilnem čolnu ali na rešilnem jopiču, če se helikopter uporablja na razdalji od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.
- (b) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni z oddajnikom(i) signala na kraju nesreče ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo.
- (c) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Leti nad vodo — helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon

- (a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta, če:
- (1) se uporabljajo za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali
 - (2) se uporabljajo za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali
 - (3) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.
- (b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.
- (c) Vodja helikopterja, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj,

določi nevarnosti za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na helikopterju:

- (1) oprema za oddajanje signalov v sili;
 - (2) dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili in
 - (3) reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.
- (d) Vodja helikopterja določi nevarnosti za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič iz točke (a).

SPO.IDE.H.197 Rešilni jopiči — kompleksni helikopterji na motorni pogon

- (a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta, če:
- (1) se uporabljajo za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let;
 - (2) se uporabljajo za lete nad vodo prek avtorotacijske razdalje od kopnega, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta ali
 - (3) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi.
- (b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

SPO.IDE.H.198 Obleka za preživetje — kompleksni helikopterji na motorni pogon

Vsaka oseba na helikopterju ima na sebi obleko za preživetje pri:

- (a) letih nad vodo v podporo operacijam na morju in oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let in če:
- (1) vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C ali
 - (2) predvideni čas reševanja presega predvideni čas preživetja;
- ali
- (b) tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:
- (1) leti nad vodo prek avtorotacijske razdalje ali razdalje za varen pristanek v sili, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta in
 - (2) vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo — kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo:

- (a) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali
- (b) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja, so opremljeni z:
 - (1) najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;
 - (2) najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele za vsak zahtevani rešilni čoln in
 - (3) reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

SPO.IDE.H.200 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljeni s:

- (a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;
- (b) najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in
- (c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

SPO.IDE.H.201 Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju — kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije na morju na neprijaznem morskem območju v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (a) če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodju zrakoplova, kažejo, da bo temperatura morja med letom pod 10 °C, ali če predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja, ali če se načrtuje nočno izvajanje leta, imajo vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na helikopterju na sebi obleko za preživetje;
- (b) vsi rešilni čolni, ki so na helikopterju v skladu z SPO.IDE.H.199, so nameščeni tako, da so uporabni v razmerah na morju, v katerih so bile ocenjene lastnosti helikopterja pri pristanku v sili na vodi ter njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem, zaradi izpolnitve zahtev glede pristanka v sili na vodi za certificiranje;
- (c) helikopter je opremljen s sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja;

- (d) vsi izhodi v sili, vključno z izhodi v sili za posadko, in njihove naprave za odpiranje so vidno označeni za vodenje oseb na helikopterju, ki uporabljajo izhode pri dnevni svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne in kabina potopi;
- (e) vsa vrata, ki jih ni mogoče odvreči in so označena kot izhodi v sili pri pristanku v sili na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh razmerah na morju, vse do najzahtevnejših, ki jih je treba oceniti za pristanek v sili na vodi in plovnost;
- (f) vsa vrata, okna in druge odprtine v prostoru za potnike, ki so bili ocenjeni za ustrezne za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v nevarnosti;
- (g) rešilni jopiči se nosijo ves čas, razen če nima strokovnjak za nalogo ali član posadke, za katerega je rešilni jopič namenjen, na sebi integrirane obleke za preživetje, ki izpolnjuje skupne zahteve za obleko za preživetje in rešilni jopič.

SPO.IDE.H.202 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni z:

- (a) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem, in
- (b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

SPO.IDE.H.203 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi

Kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, in drugi helikopterji, razen kompleksnih helikopterjev na motorni pogon, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega več kot 50 NM, so:

- (a) zasnovani za pristanek na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo;
- (b) certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo ali
- (c) opremljeni z reševalno opremo za lebdenje.

SPO.IDE.H.205 Individualna zaščitna oprema

Vsaka oseba na helikopterju nosi individualno zaščitno opremo, ki je primerna za vrsto operacije, ki se izvaja.

SPO.IDE.H.210 Slušalke

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, je helikopter opremljen s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilu vsakega zahtevanega pilota, člana posadke in/ali strokovnjaka za nalogo na njegovem dodeljenem mestu.

SPO.IDE.H.215 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:
 - (1) izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
 - (2) sprejemajo meteorološke informacije;
 - (3) izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in frekvencami, ki jih določi ustrezeni organ in
 - (4) omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.
- (b) Če se zahteva več delov komunikacijske opreme, so ti med seboj toliko ločeni, da odpoved enega ne povzroči okvare drugega.
- (c) Če se zahteva radiokomunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz SPO.IDE.H.135, in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

SPO.IDE.H.220 Navigacijska oprema

- (a) Helikopterji so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
 - (1) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
 - (2) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru odpovedi enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

SPO.IDE.H.225 Radarski odzivnik

Helikopterji so opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR) z vsemi zmogljivostmi, ki se zahtevajo za predvideni zračni prostor.

Oddelek 3 — Jadralna letala

SPO.IDE.S.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami, če:
 - (1) jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta v skladu z SPO.IDE.S.215 in SPO.IDE.S.220 ali
 - (2) so vgrajeni na jadralnem letalu.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - (1) samostojna prenosna svetilka,
 - (2) točni časomer in
 - (3) oprema za preživetje in signaliziranje.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
 - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (EC) No 216/2008 in
 - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost jadralnega letala, niti pri odpovedih ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij jadralnega letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se jadralno letalo uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali
- (b) ima jadralno letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami.

SPO.IDE.S.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo

- (a) Jadralna letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) pri jadralnih letalih z motorjem, magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine in

- (4) indicirane hitrosti.
- (b) Jadralna letala, ki se uporabljajo v razmerah, ko jadralnega letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) navpične hitrosti,
 - (2) položaja ali zavoja in zdrsa ter
 - (3) magnetne smeri.

SPO.IDE.S.120 Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo

Jadralna letala, ki se uporabljajo za letenje v oblakih, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:

- (a) magnetne smeri,
- (b) časa v urah, minutah in sekundah,
- (c) tlačne višine,
- (d) indicirane hitrosti,
- (e) navpične hitrosti in
- (f) položaja ali zavoja in zdrsa.

SPO.IDE.S.125 Sedeži in zadrževalni sistemi

- (a) Jadralna letala so opremljena s:
 - (1) sedežem za vsako osebo na jadralnem letalu in
 - (2) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

SPO.IDE.S.130 Dodatni kisik

Jadralna letala, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, in
- (b) vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Leti nad vodo

Vodja jadralnega letala, ki se uporablja nad vodo, določi nevarnosti za preživele iz jadralnega letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na jadralnem letalu:

- (a) rešilni jopiči enakovredne individualno napihljive naprave za vse osebe na jadralnem letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz in
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili pri izvajanju leta:
 - (1) nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki je večja od drsne razdalje, ali
 - (2) kjer sta vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi.

SPO.IDE.S.140 Oprema za preživetje

Jadralna letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

SPO.IDE.S.145 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z areonavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

SPO.IDE.S.150 Navigacijska oprema

Jadralna letala so opremljena z navigacijsko opremo, potrebno za nadaljevanje leta v skladu z:

- (a) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
- (b) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

SPO.IDE.S.155 Radarski odzivnik

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

Oddelek 4 — Baloni

SPO.IDE.B.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
 - (1) jih uporablja letalska posadka za določitev poti leta v skladu z SPO.IDE.B.145 ali
 - (2) so vgrajeni na balonu.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - (1) samostojna prenosna svetilka,
 - (2) točni časomer,
 - (3) komplet za prvo pomoč in
 - (4) oprema za preživetje in signaliziranje.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
 - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (EC) No 216/2008 in
 - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost balona, niti pri odpovedih ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij balona, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje, razen če:

- (a) se balon uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali
- (b) ima balon dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi plovnostnimi zahtevami.

SPO.IDE.B.110 Operativne luči

Baloni, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) pozicijskimi lučmi;
- (b) napravo za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje balona;
- (c) samostojno prenosno svetilko in

- (d) toplozračne zračne ladje s:
 - (1) pristajalnim žarometom in
 - (2) lučjo proti trčenju.

SPO.IDE.B.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Baloni, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za prikazovanje smeri zanosa in
- (b) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) časa v urah, minutah in sekundah;
 - (2) navpične hitrosti, če se zahteva v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova, in
 - (3) tlačne višine, če se zahteva v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova, zahtevami za zračni prostor ali če je treba višino nadzorovati zaradi uporabe kisika.

SPO.IDE.B.120 Komplet za prvo pomoč

- (a) Baloni so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
 - (1) zlahka dostopen za uporabo in
 - (2) se redno dopolnjuje.

SPO.IDE.B.121 Dodatni kisik

Baloni, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, in
- (b) vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Ročni gasilni aparati

Toplozračni baloni so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom.

SPO.IDE.B.130 Leti nad vodo

Vodja balona, ki se uporablja nad vodo, določi nevarnosti za preživele iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na balonu:

- (a) rešilni jopiči za vse osebe na balonu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega mesta;

- (b) oddajnik signala na kraju nesreče ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz in
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili.

SPO.IDE.B.135 Oprema za preživetje

Baloni, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

SPO.IDE.B.140 Razna oprema

Baloni so opremljeni z varovalnimi rokavicami za vse člane posadke.

- (b) Toplozračni baloni in mešani baloni so opremljeni z:
 - (1) nadomestnim virom vžiga;
 - (2) napravo za merjenje in prikazovanje količine goriva;
 - (3) požarno odejo ali pregrinjalom, odpornim proti ognju in
 - (4) najmanj 25 m dolgo vrvico z utežjo.
- (c) Plinski baloni so opremljeni z nožem.

SPO.IDE.B.145 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z areonavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

SPO.IDE.B.150 Radarski odzivnik

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

Poddel E — Posebne zahteve**Oddelek 1 — Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO)****SPO.SPEC.HESLO.100 Standardni operativni postopki**

- (a) Operator oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo;
- (b) Operator opredeli standardne operativne postopke, v katerih določi:
 - (1) katera oprema mora biti na zrakoplovu, vključno z operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme (MEL), če je ustrezno;
 - (2) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
 - (3) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
 - (4) odgovornosti in naloge članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
 - (5) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja operacij HESLO;
 - (6) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah za člane posadke in strokovnjake za nalogo.

SPO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za operacije HESLO

Helikopter je opremljen vsaj z:

- (a) enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja(-ev)/tovora; in
- (b) eno tehnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

SPO.SPEC.HESLO.110 Prevoz nevarnega blaga

Operator, ki prevaža nevarno blago na ali iz krajev brez osebja ali oddaljenih lokacij, zaprosi pristojni organ za izjemo od določb tehničnih navodil, če te ne bodo skladne z drugimi zahtevami, ki so določene v navedenih navodilih.

Oddelek 2 — Človeški zunanji tovor (HEC)**SPO.SPEC.HEC.100 Standardni operativni postopki**

- (a) Operator oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo;
- (b) Operator opredeli standardne operativne postopke, v katerih določi:

- (1) katera oprema mora biti na zrakoplovu, vključno z operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme (MEL), če je ustrezno;
- (2) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
- (3) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
- (4) odgovornosti in naloge članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
- (5) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja operacij HEC;
- (6) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah za člane posadke in strokovnjake za nalogo.

SPO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za operacije HEC

- (a) Helikopterji so opremljeni z:
 - (1) opremo za operacije z vitlom;
 - (2) kavljem za tovor;
 - (3) enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja; in
 - (4) eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.
- (b) Za namestitev vse opreme za prevoz z vitlom in kavljem za tovor ter vse naknadne spremembe je treba pridobiti odobritev plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji.

Oddelek 3 — Padalske operacije (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardni operativni postopki

- (a) Operator oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo;
- (b) Operator opredeli standardne operativne postopke, v katerih določi:
 - (1) katera oprema mora biti na zrakoplovu, vključno z operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme (MEL), če je ustrezno;
 - (2) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
 - (3) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
 - (4) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
 - (5) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja padalskih operacij;
 - (6) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah za člane posadke in strokovnjake za nalogo.

SPO.SPEC.PAR.105 Prevoz članov posadke in strokovnjakov za nalogo

Zahteve iz SPO.GEN.106(c) ne veljajo za strokovnjake za nalogo, ki izvajajo skoke s padalom.

SPO.SPEC.PAR.110 Sedeži

Brez poseganja v SPO.IDE.A.160(a) in SPO.IDE.H.160(a)(1) se tla lahko uporabijo kot sedež, če so na voljo sredstva, ki se jih strokovnjak za nalogo lahko prime ali s katerimi se lahko priveže.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Brez poseganja v SPO.OP.195(a) zahteva glede uporabe dodatnega kisika ne velja za strokovnjake za nalogo, ki izvajajo dolžnosti, ki so bistvene za specializirano nalogo, ko višina kabine:

- (a) preseže 13 000 ft za največ 6 minut;
- (b) preseže 15 000 ft za največ 3 minute.

SPO.SPEC.PAR.120 Let nad vodo

Vodja balona, ki se uporablja nad vodo, pri prevozu več kot 6 oseb določi nevarnosti za preživele iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na balonu oddajnik signala na kraju nesreče (ELT), ki lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Izpuščanje nevarnega blaga

Brez poseganja v SPO.GEN.160 lahko padalci zapustijo zrakoplov v primeru odobrenih padalskih predstav nad gosto naseljenimi mesti, kraji ali naselji ali nad zbirališči ljudi na prostem, pri čemer morajo imeti pri sebi naprave za puščanje dimnih sledi, slednje pa morajo biti proizvedene za ta namen.

Oddelek 4 — Akrobatski leti (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standardni operativni postopki**

- (a) Operator oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo;
- (b) Operator opredeli standardne operativne postopke, v katerih določi:
 - (1) katera oprema mora biti na zrakoplovu, vključno z operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme (MEL), če je ustrezno;
 - (2) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

- (3) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
- (4) odgovornosti in naloge članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
- (5) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja akrobatskih letov;
- (6) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah za člane posadke in strokovnjake za nalogo.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

Naslednji dokumenti, navedeni v SPO.GEN.140(a), se za akrobatske lete ne zahtevajo:

- (a) podrobnosti iz oddanega načrta leta služb zračnega prometa, če je ustrezno;
- (b) najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;
- (c) informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi. in
- (d) informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta.

SPO.SPEC.ABF.115 Kompleti za prvo pomoč

Zahteve iz SPO.IDE.A.165 in SPO.IDE.H.165, v skladu s katerimi morajo biti na letalih in helikopterjih kompleti za prvo pomoč, ne veljajo za akrobatske lete.

SPO.SPEC.ABF.120 Ročni gasilni aparati

Zahteve iz SPO.IDE.180.A, v skladu s katerimi morajo biti na letalih ročni gasilni aparati, ne veljajo za akrobatske lete.