



**VIII pielikums Komisijas regulas projektam par „Gaisa kuģu ekspluatāciju —
OPS”**

SPO daļa — IR

Saturs

SPO daļa — IR	9
SPO.GEN.005 Darbības joma	9
A apakšdaļa — Vispārējās prasības	9
SPO.GEN.100 Kompetentā iestāde	9
SPO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai	10
SPO.GEN.102 Motorplanieri tūristu pārvadāšanai un ar dzinēju aprīkoti planieri	10
SPO.GEN.105 Apkalpes pienākumi	10
SPO.GEN.106 Īpašo uzdevumu speciālistu pienākumi	11
SPO.GEN.107 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras	11
SPO.GEN.108 Gaisa balona kapteiņa pienākumi un pilnvaras.....	12
SPO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana.....	13
SPO.GEN.115 Kopēja valoda	13
SPO.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana	13
SPO.GEN.125 Rotoru iedarbināšana	13
SPO.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskās ierīces	13
SPO.GEN.135 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī	13
SPO.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī....	14
SPO.GEN.145 Lidojumu žurnāls — nekomerciāli lidojumi ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi	15
SPO.GEN.150 Lidojuma parametru reģistrācijas ierīces ierakstīto datu glabāšana, uzrādīšana un izmantošana — sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu ekspluatācija	15
SPO.GEN.155 Bīstamu kravu pārvadājumi.....	16
SPO.GEN.160 Atbrīvošanās no bīstamām kravām.....	16
SPO.GEN.165 Ieroču pārvadāšana un lietošana.....	16
SPO.GEN.170 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām	17
SPO.GEN.175 Obligāto iekārtu saraksts — nekomerciāli lidojumi ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi	17
B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras.....	18
SPO.OP.100 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana	18
SPO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija — lidmašīnas.....	18
SPO.OP.110 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — lidmašīnas un helikopteri	18
SPO.OP.111 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — <i>NPA, APV, CAT I</i> darbības	19

SPO.OP.112	Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām	20
SPO.OP.113	Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri virs jūras ar helikopteriem	21
SPO.OP.115	Izlidošanas un nolaišanās procedūras — lidmašīnas un helikopteri.....	21
SPO.OP.120	Trokšņu mazināšanas procedūras.....	21
SPO.OP.121	Trokšņu mazināšanas procedūras — gaisa baloni	21
SPO.OP.125	Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums — <i>IFR</i> lidojumi	21
SPO.OP.130	Degvielas un smērvielu krājumi — lidmašīnas.....	21
SPO.OP.131	Degvielas un smērvielu krājumi — helikopteri.....	22
SPO.OP.132	Degvielas un balasta krājumi un plānošana — gaisa baloni.....	23
SPO.OP.135	Drošības instruktāža.....	23
SPO.OP.140	Gatavošanās lidojumam.....	23
SPO.OP.145	Pacelšanās rezerves lidlauki — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas	24
SPO.OP.150	Galapunkta rezerves lidlauki — lidmašīnas	24
SPO.OP.151	Galapunkta rezerves lidlauki — helikopteri	25
SPO.OP.155	Degvielas uzpildīšana, personām iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa	25
SPO.OP.160	Austiņu lietošana	25
SPO.OP.165	Smēķēšana	25
SPO.OP.170	Meteoroloģiskie apstākļi.....	26
SPO.OP.175	Ledus un citi sārņotāji — procedūras lidlaukos	26
SPO.OP.176	Ledus un citi sārņotāji — procedūras lidojumā	26
SPO.OP.180	Pacelšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri.....	26
SPO.OP.181	Pacelšanās apstākļi — gaisa baloni	26
SPO.OP.185	Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā	27
SPO.OP.190	Degvielas apsaimniekošana lidojumā	27
SPO.OP.195	Papildu skābekļa lietošana.....	27
SPO.OP.200	Zemes tuvuma noteikšana	27
SPO.OP.205	Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (<i>ACAS</i>) — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un helikopteri	28
SPO.OP.210	Nolaišanās un nosēšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri	28
SPO.OP.215	Nolaišanās sākums un turpinājums — lidmašīnas un helikopteri.....	28
SPO.OP.225	Ekspluatācijas ierobežojumi — karstā gaisa baloni	28

SPO.OP.230	Standarta ekspluatācijas procedūras	29
C apakšdaļa — Gaisa kuģa darbības rādītāji un ekspluatācijas ierobežojumi.....		29
SPO.POL.100	Ekspluatācijas ierobežojumi — visi gaisa kuģi.....	29
SPO.POL.105	Masa un līdzsvars	29
SPO.POL.110	Masas un līdzsvara sistēma — lidmašīnu un helikopteru komercekspluatācija un sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciāla ekspluatācija	29
SPO.POL.115	Masas un līdzsvara dati un dokumentācija — lidmašīnu un helikopteru komercekspluatācija un sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciāla ekspluatācija	30
SPO.POL.116	Masas un līdzsvara dati un dokumentācija — atvieglojumi	31
SPO.POL.120	Darbības rādītāji — vispārējas prasības	31
SPO.POL.125	Pacelšanās masas ierobežojumi — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas	31
SPO.POL.130	Pacelšanās — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas	31
SPO.POL.135	Viena dzinēja atteice lidojumā — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas	32
SPO.POL.140	Nosēšanās — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas	32
SPO.POL.145	Darbības rādītāji un ekspluatācijas kritēriji — lidmašīnas	32
SPO.POL.146	Darbības rādītāji un ekspluatācijas kritēriji — helikopteri	32
D apakšdaļa — Instrumenti, dati un iekārtas.....		34
1. sadaļa — Lidmašīnas		34
SPO.IDE.A.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības.....	34
SPO.IDE.A.105	Obligātās iekārtas lidojumā	34
SPO.IDE.A.110	Rezerves drošinātāji	35
SPO.IDE.A.115	Ekspluatācijas gaismas	35
SPO.IDE.A.120	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	35
SPO.IDE.A.125	Ekspluatācija saskaņā ar <i>IFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	36
SPO.IDE.A.126	Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar <i>IFR</i>	37
SPO.IDE.A.130	Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (<i>TAWS</i>)	37
SPO.IDE.A.131	Sadursmes novēršanas sistēma (<i>ACAS</i>)	38
SPO.IDE.A.132	Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas sarežģītās, ar dzinēju darbināmās lidmašīnās	38
SPO.IDE.A.133	Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas	38
SPO.IDE.A.135	Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma	38

SPO.IDE.A.140	Pilotu kabīnes skaņas reģistratori	38
SPO.IDE.A.145	Lidojuma parametru reģistrators.....	39
SPO.IDE.A.150	Datu pārraides reģistrators	39
SPO.IDE.A.155	Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators	40
SPO.IDE.A.160	Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas	40
SPO.IDE.A.165	Pirmās palīdzības komplekti	40
SPO.IDE.A.170	Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās.....	41
SPO.IDE.A.175	Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās	41
SPO.IDE.A.180	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	41
SPO.IDE.A.181	Avārijas cirvji un laužņi.....	42
SPO.IDE.A.185	Uzlaušanas vietu marķējums	42
SPO.IDE.A.190	Avārijas atrašanās vietas raidītājs (<i>ELT</i>)	42
SPO.IDE.A.195	Lidojumi virs ūdens	43
SPO.IDE.A.200	Izdzīvošanas aprīkojums.....	43
SPO.IDE.A.205	Individuālais aizsargaprīkojums	44
SPO.IDE.A.210	Austiņas	44
SPO.IDE.A.215	Radiosakaru iekārta	44
SPO.IDE.A.220	Navigācijas iekārtas	44
SPO.IDE.A.225	Uztvērējraidītājs	45
2. sadaļa — Helikopteri	46	
SPO.IDE.H.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības	46
SPO.IDE.H.105	Obligātās iekārtas lidojumā.....	46
SPO.IDE.H.115	Ekspluatācijas gaismas.....	47
SPO.IDE.H.120	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	47
SPO.IDE.H.125	Ekspluatācija saskaņā ar <i>IFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	48
SPO.IDE.H.126	Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar <i>IFR</i>	49
SPO.IDE.H.132	Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas sarežģītos, ar dzinēju darbināmos helikopteros.....	49
SPO.IDE.H.133	Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri	49
SPO.IDE.H.135	Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma	49
SPO.IDE.H.140	Pilotu kabīnes skaņas reģistratori.....	49
SPO.IDE.H.145	Lidojuma parametru reģistrators	50

SPO.IDE.H.150	Datu pārraides reģistrators	50
SPO.IDE.H.155	Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators	51
SPO.IDE.H.160	Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas	51
SPO.IDE.H.165	Pirmās palīdzības komplekti	51
SPO.IDE.H.175	Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros	51
SPO.IDE.H.180	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	52
SPO.IDE.H.185	Uzlaušanas vietu marķējums	52
SPO.IDE.H.190	Avārijas atrašanās vietas raidītājs (<i>ELT</i>)	52
SPO.IDE.H.195	Lidojumi virs ūdens — helikopteri, kas nav sarežģīti un darbināmi ar dzinēju	53
SPO.IDE.H.197	Glābšanas vestes — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri	53
SPO.IDE.H.198	Aizsargtērps — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri	54
SPO.IDE.H.199	Glābšanas plosti, glābšanas <i>ELT</i> un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri	54
SPO.IDE.H.200	Izdzīvošanas aprīkojums	55
SPO.IDE.H.201	Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri	55
SPO.IDE.H.202	Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem	55
SPO.IDE.H.203	Visu helikopteru nosēdināšana uz ūdens lidojumos virs ūdens	56
SPO.IDE.H.205	Individuālais aizsargaprīkojums	56
SPO.IDE.H.210	Austiņas	56
SPO.IDE.H.215	Radiosakaru iekārta	56
SPO.IDE.H.220	Navigācijas iekārtas	56
SPO.IDE.H.225	Uztvērējraidītājs	57
3. sadaļa — Planieri	58
SPO.IDE.S.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējās prasības	58
SPO.IDE.S.105	Obligātās iekārtas lidojumā	58
SPO.IDE.S.115	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti	58
SPO.IDE.S.120	Lidošana mākoņos — lidojumu un navigācijas instrumenti	59
SPO.IDE.S.125	Sēdekļi un ierobežotājsistēmas	59
SPO.IDE.S.130	Papildu skābeklis	59
SPO.IDE.S.135	Lidojumi virs ūdens	59
SPO.IDE.S.140	Izdzīvošanas aprīkojums	60

SPO.IDE.S.145	Radiosakaru iekārta	60
SPO.IDE.S.150	Navigācijas iekārtas	60
SPO.IDE.S.155	Uztvērējraidītājs	60
4. sadaļa — Gaisa baloni.....		61
SPO.IDE.B.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības.....	61
SPO.IDE.B.105	Obligātās iekārtas lidojumā	61
SPO.IDE.B.110	Ekspluatācijas gaismas	61
SPO.IDE.B.115	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	62
SPO.IDE.B.120	Pirmās palīdzības komplekti	62
SPO.IDE.B.121	Papildu skābeklis	62
SPO.IDE.B.125	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	62
SPO.IDE.B.130	Lidojumi virs ūdens	62
SPO.IDE.B.135	Izdzīvošanas aprīkojums.....	63
SPO.IDE.B.140	Dažādas ierīces.....	63
SPO.IDE.B.145	Radiosakaru iekārta	63
SPO.IDE.B.150	Uztvērējraidītājs	63
E apakšdaļa — Īpašas prasības.....		64
1. sadaļa — Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem (<i>HESLO</i>).....		64
SPO.SPEC.HESLO.100	Standarta ekspluatācijas procedūras	64
SPO.SPEC.HESLO.105	Īpašais <i>HESLO</i> aprīkojums.....	64
SPO.SPEC.HESLO.110	Bīstamu kravu pārvadājumi.....	64
2. sadaļa — Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (<i>HEC</i>).....		64
SPO.SPEC.HEC.100	Standarta ekspluatācijas procedūras	64
SPO.SPEC.HEC.105	Īpašais <i>HEC</i> aprīkojums	65
3. sadaļa — Izpletņu ekspluatācija (<i>PAR</i>).....		65
SPO.SPEC.PAR.100	Standarta ekspluatācijas procedūras	65
SPO.SPEC.PAR.105	Apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu pārvadāšana	66
SPO.SPEC.PAR.110	Sēdvietas.....	66
SPO.SPEC.PAR.115	Papildu skābeklis.....	66
SPO.SPEC.PAR.120	Lidojumi virs ūdens	66
SPO.SPEC.PAR.125	Bīstamu kravu izmešana	66
4. sadaļa — Figūrlidojumi (<i>ABF</i>)		66
SPO.SPEC.ABF.100	Standarta ekspluatācijas procedūras.....	66

SPO.SPEC.ABF.105	Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī	67
SPO.SPEC.ABF.115	Pirmās palīdzības komplekti	67
SPO.SPEC.ABF.120	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	67

SPO daļa — IR**SPO.GEN.005 Darbības joma**

- a) Specializētajā ekspluatācijā ietilpst šādas darbības:
- 1) ārējo kravu pārvadāšana ar helikopteriem;
 - 2) helikopteru apsekojuma darbības;
 - 3) ārējo kravu ekspluatācija ar cilvēku piedalīšanos;
 - 4) izpletņu ekspluatācija un izpletņlēcšana;
 - 5) lidojumi lauksaimniecības vajadzībām;
 - 6) aerofotografēšanas lidojumi;
 - 7) planieru vilkšana;
 - 8) gaisa reklāmu lidojumi;
 - 9) kalibrēšanas lidojumi;
 - 10) lidojumi celtniecības vajadzībām, tostarp elektrības līniju ievilkšana, trimera lietošana;
 - 11) darbs naftas noplūžu savākšanā;
 - 12) izrakumi lavīnu nogruvuma gadījumā;
 - 13) apsekojuma darbības, tostarp gaisa kartēšana, piesārņojuma kontrole;
 - 14) lidojumi plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, lidojumi televīzijas un filmēšanas vajadzībām;
 - 15) lidojumi īpašu notikumu gadījumā, tostarp lidojošās izstādes, sacensību lidojumi;
 - 16) dzīvnieku ganīšanas un glābšanas lidojumi un lidojumi, lai aizvestu veterinārārstu;
 - 17) lidojumi, lai veiktu apbērēšanu jūrā;
 - 18) zinātniskās pētniecības lidojumi (izņemot tos, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 216/2008 II pielikumā);
 - 19) mākoņu izkliedēšana.
- b) Visas pārējās darbības, kas atbilst jēdziena “specializētā ekspluatācija” definīcijai, regulē šī daļa.

A apakšdaļa — Vispārējas prasības**SPO.GEN.100 Kompetentā iestāde**

Kompetentā iestāde ir iestāde, ko deleģējusi dalībvalsts, kur atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta.

SPO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008¹ un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tādus līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

SPO.GEN.102 Motorplanieri tūristu pārvadāšanai un ar dzinēju aprīkoti planieri

- a) Motorplanierus tūristu pārvadāšanai ekspluatē saskaņā ar šādām prasībām:
 - 1) prasībām par lidmašīnām, ja tos darbina ar dzinēju; un
 - 2) prasībām par planieriem, ja tos darbina, nelietojot dzinēju.
- b) Motorplanierus tūristu pārvadāšanai aprīko saskaņā ar prasībām, kas attiecas uz lidmašīnām.
- c) Planierus ar dzinēju ekspluatē un aprīko saskaņā ar prasībām par planieriem.

SPO.GEN.105 Apkalpes pienākumi

- a) Apkalpes locekļi atbild par savu pienākumu pienācīgu izpildi, kā noteikts standarta ekspluatācijas procedūrās (*SOP*) un, ja attiecināms, lietošanas rokasgrāmatā.
- b) Izņemot gaisa balonus, kritiskās lidojuma fāzēs vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par nepieciešamu, apkalpes locekļiem jābūt piesprādzētiem savā darba vietā, ja vien *SOP* nav norādīts citādi.
- c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā darba vietā, piesprādzējas ar drošības jostu.
- d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.
- e) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:
 - 1) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir noguris/-usi, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai jūtas tik slikti, ka nespēj pildīt savus pienākumus; vai
 - 2) psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai citu līdzīgu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.
- f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairāk nekā viena ekspluatanta:
 - 1) reģistrē savu lidojuma, pienākumu pildīšanas un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. xxx/XXXX III pielikuma (ORO daļas) FTL apakšdaļu, ja attiecināms; un
 - 2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām.
- g) Apkalpes locekļi ziņo gaisa kuģa kapteinim:

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. *OV L 79, 19.03.2008, 1. lpp.*; regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009, *OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.*

- 1) par visiem bojājumiem, kļūmēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņuprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
- 2) par katru incidentu, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

SPO.GEN.106 Īpašo uzdevumu speciālistu pienākumi

- a) Īpašo uzdevumu speciālisti atbild par savu pienākumu pienācīgu izpildi, kā noteikts standarta ekspluatācijas procedūrās (*SOP*).
- b) Kritiskās lidojuma fāzēs vai ikreiz, kad gaisa kuģa (izņemot gaisa balonu) kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par nepieciešamu, īpašo uzdevumu speciālistiem jābūt piesprādzētiem savā darba vietā, ja vien *SOP* nav norādīts citādi.
- c) Īpašo uzdevumu speciālistiem noteikti jābūt nostiprinātiem, veicot specializētos uzdevumus, kad ir atvērtas vai izņemtas ārējās durvis.
- d) Īpašo uzdevumu speciālisti ziņo gaisa kuģa kapteinim:
 - 1) par visiem bojājumiem, kļūmēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņuprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
 - 2) par katru incidentu, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

SPO.GEN.107 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

- a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs:
 - 1) par gaisa kuģa un visu apkalpes locekļu, īpašo uzdevumu speciālistu un kravas drošību uz klāja gaisa kuģa ekspluatācijas laikā;
 - 2) par lidojuma sākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai beigšanu, ievērojot drošības intereses;
 - 3) par to, lai visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti atbilstu lidojumu rokasgrāmatā noteiktajām prasībām;
 - 4) par lidojuma veikšanu tikai tad, kad viņš/viņa ir pārliecinājies(-usies), ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:
 - i) gaisa kuģis ir derīgs lidojumam;
 - ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;
 - iii) lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai (attiecināmā gadījumā) ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts SPO.IDE.A.105., SPO.IDE.H.105., SPO.IDE.S.105. vai SPO.IDE.B.105. punktā, atļauts lietot iekārtas, kas nedarbojas;
 - iv) gaisa kuģu, izņemot gaisa balonu, masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;
 - v) visas iekārtas un bagāžas vienības ir pienācīgi iekrautas un nostiprinātas; un

- vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi;
- 5) par lidojuma nesākšanu, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, viņš/viņa vai jebkurš cits apkalpes loceklis vai īpašo uzdevumu speciālists nespēj pildīt savus pienākumus;
- 6) par lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņam/viņai vai kādam citam apkalpes loceklim vai īpašo uzdevumu speciālistam ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- 7) par lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas minēta attiecīgi pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (*CDL*) vai *MEL*;
- 8) par to, lai lidojuma vai lidojumu sērijas beigās gaisa kuģa tehniskā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojumu žurnālā tiktu reģistrēti lietošanas dati un visi gaisa kuģu defekti, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas; un
- 9) par to, lai uzstādītās lidojuma parametru reģistrācijas ierīces:
 - i) lidojuma laikā nav atspējotas vai izslēgtas; un
 - ii) tad, ja noticis nelaimes gadījums vai incidents, par ko obligāti jāziņo:
 - A) tīšām neizdzēstu ierakstītos datus;
 - B) tūlīt pēc lidojuma tiktu izslēgtas; un
 - C) atkārtoti tiktu ieslēgtas tikai ar izmeklēšanas iestādes atļauju.
- b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst atteikties pārvadāt vai likt izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai personu drošībai uz tā klāja.
- c) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienestu (*ATS*) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.
- d) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 6. daļas noteikumiem daudzpilotu apkalpes lidojumos gaisa kuģa kapteinis var turpināt lidojumu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku, ja ir ieviestas piemērotas riska mazināšanas procedūras.
- e) Avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos kapteinis drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- f) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties kompetentajai iestādei iesniedz ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.
- g) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar visiem pieejamajiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāds cilvēks ir nopietni ievainots vai gājis bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir nodarīti būtiski bojājumi.

SPO.GEN.108 Gaisa balona kapteiņa pienākumi un pilnvaras

Papildus SPO.GEN.107. punktā minētajam gaisa balona kapteinis atbild:

- a) par pirmslidojuma instruktāžu personām, kas palīdz piepūst gaisa balona apvalku un izlaist gaisu no tā; un
- b) par to, lai personas, kas palīdz piepūst gaisa balona apvalku un izlaist gaisu no tā, valkātu piemērotu aizsargapģērbu.

SPO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

Gaisa kuģa kapteinim, apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem jāievēro visi tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas ir spēkā valstīs, kur veic ekspluatāciju.

SPO.GEN.115 Kopēja valoda

Ekspluatants nodrošina, lai visi apkalpes locekļi un īpašo uzdevumu speciālisti varētu sazināties vienā kopējā valodā.

SPO.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu sauszemes lidlauka teritorijā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

- a) ir pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju; vai
- b) ir saņēmusi pilnvarojumu no ekspluatanta un:
 - 1) ir apguvusi gaisa kuģa manevrēšanu;
 - 2) ir apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;
 - 3) ir saņēmusi norādes par lidlauka izkārtojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes vadības (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un
 - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai lidmašīnu droši pārvietotu lidlaukā.

SPO.GEN.125 Rotoru iedarbināšana

Helikoptera rotoru lidojumā drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

SPO.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskās ierīces

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību.

SPO.GEN.135 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī

- a) Ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir saraksti ar informāciju par avārijas un glābšanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).
- b) a) apakšpunkta prasības neattiecas uz ekspluatantiem, kuri veic nekomerciālus lidojumus ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi un kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā.

SPO.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

- a) Katrā lidojumā gaisa kuģī jāpārvadā šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināli vai kopijas (ja vien nav norādīts citādi):
- 1) *AFM* vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (*CofA*) oriģināls;
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecināmā gadījumā);
 - 5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības apstiprināta kopija, kā noteikts III pielikumā (ORO daļā), ORO.AOC.100. punktā, vai deklarācija, kā noteikts ORO.DEC.100. punktā (attiecināmā gadījumā);
 - 6) īpašo atļauju saraksts (attiecināmā gadījumā);
 - 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecināmā gadījumā);
 - 8) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-s);
 - 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 10) gaisa kuģa tehniskais borta žurnāls saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikumu (M daļu) (attiecināmā gadījumā);
 - 11) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā);
 - 12) plānotā ekspluatācijas maršruta/teritorijas un visu iespējamo maršrutu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 13) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, kā arī tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
 - 14) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma teritorijai;
 - 15) lidojumu apkalpes kabīnē ērti pieejamas lidojumu rokasgrāmatas un/vai *SOP* vai *AFM* daļas, kas ir spēkā un attiecas uz lidojumu apkalpi un īpašo uzdevumu speciālistiem;
 - 16) *MEL* vai *CDL* (attiecināmā gadījumā);
 - 17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem par maršrutu (*NOTAM*) un aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentācija;
 - 18) atbilstīga meteoroloģiskā informācija (attiecināmā gadījumā);
 - 19) kravas saraksti (attiecināmā gadījumā) un
 - 20) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu prasīt valstis, uz kurām attiecas konkrētais lidojums.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos:
- 1) kad pacelšanos un nosēšanos paredzēts veikt vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai
 - 2) kas tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attālumā vai teritorijā, a) apakšpunkta 2.–11. daļā un a) apakšpunkta 14., 17., 18 un 19. daļā norādītos dokumentus un informāciju var uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

- c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos ar gaisa baloniem vai planieriem, izņemot motorplanierus tūristu pārvadāšanai (*TMG*), dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 1. daļas līdz a) apakšpunkta 10. daļai, kā arī no a) apakšpunkta 13. daļas līdz a) apakšpunkta 19. daļai, var pārvadāt informācijas nesējā.
- d) Ja dokumenti, kas norādīti no a) apakšpunkta 2. daļas līdz a) apakšpunkta 8. daļai, ir pazaudēti vai nozagti, lidojumu atļauts turpināt līdz galapunktam vai vietai, kur iespējama dokumentu apmaiņa.
- e) Ekspluatants iespējami drīz pēc kompetentās iestādes lūguma uzrāda vajadzīgos dokumentus, kam jābūt gaisa kuģī.

SPO.GEN.145 Lidojumu žurnāls — nekomerciāli lidojumi ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi

Katrā atsevišķā lidojumā vai lidojumu sērijā lidojumu žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā reģistrē precīzu informāciju par gaisa kuģi, tā apkalpi un katru reisu.

SPO.GEN.150 Lidojuma parametru reģistrācijas ierīces ierakstīto datu glabāšana, uzrādīšana un izmantošana — sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu ekspluatācija

- a) Pēc nelaimes gadījuma vai incidenta, par kuru obligāti jāziņo, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants 60 dienas glabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Ekspluatants pārbauda lidojumu parametru reģistrācijas ierīces (*FDR*), pilotu kabīnes skaņas reģistrācijas ierīces (*CVR*) un datu pārraides darbību un izvērtē ierakstītos datus, lai nodrošinātu reģistrācijas ierīču pastāvīgu izmantojamību.
- c) Ekspluatants saskaņā ar SPO.IDE.A.145. vai SPO.IDE.H.145. punktu saglabā *FDR* darbības laikā veiktos ierakstus, izņemot gadījumus, kad *FDR* pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants glabā un uztur atjauninātu dokumentāciju ar vajadzīgo informāciju, lai *FDR* nolasītos datus pārveidotu parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- e) Ja kompetentā iestāde nosaka, ekspluatants dara pieejamus visus saglabātos lidojumu parametru reģistrācijas ierīces ierakstus.
- f) *CVR* ierakstus citiem mērķiem, ne tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, drīkst izmantot tikai tad, ja tam piekrīt visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki.
- g) *FDR* ierakstus vai datu pārraides ierakstus citiem mērķiem, ne tikai tādu nelaimes gadījumu vai atgadījumu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, drīkst izmantot tikai tādos gadījumos, ja šādus ierakstus:
 - 1) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei;
 - 2) padara anonīmus; vai
 - 3) atklāj drošības procedūru dēļ.

SPO.GEN.155 Bīstamu kravu pārvadājumi

- a) Bīstamu kravu aviopārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina *Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošiem pārvadājumiem gaisā* (ICAO dok. Nr. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar tā papildinājumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamas kravas drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. xxx/XXX V pielikuma (SPA daļas) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:
 - 1) uz tām neattiecas Tehniskās instrukcijas saskaņā ar šo instrukciju 1. daļu;
 - 2) tās pārvadā īpašo uzdevumu speciālisti vai apkalpes locekļi vai tās ir bagāžā, kas neatrodas pie tā īpašnieka, saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem;
 - 3) tām jāatrodas gaisa kuģī īpašu iemeslu dēļ saskaņā ar norādēm Tehniskajās instrukcijās;
 - 4) tās izmanto, lai uzlabotu lidojuma drošību, kad pārvadāšana gaisa kuģī ir atbilstīga, lai savlaicīgi nodrošinātu to pieejamību ekspluatācijas nolūkiem, neatkarīgi no tā, vai šādi priekšmeti un vielas ir jāpārvadā gaisa kuģī vai tās paredzēts izmantot saistībā ar konkrēto lidojumu.
- c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu kravu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Ekspluatants saskaņā ar norādēm Tehniskajās instrukcijās sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.
- e) Ievērojot norādes Tehniskajās instrukcijās, ekspluatants nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums:
 - 1) par visiem nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamām kravām;
 - 2) par Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem neatbilstīgām bīstamām kravām, ko atrod pie īpašo uzdevumu speciālistiem vai apkalpes locekļiem vai viņu bagāžā.
- f) Ekspluatants nodrošina, lai īpašo uzdevumu speciālistiem tiktu nodrošināta informācija par bīstamām kravām.
- g) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos būtu izvietoti uzraksti ar informāciju par bīstamu kravu pārvadāšanu.

SPO.GEN.160 Atbrīvošanās no bīstamām kravām

Izmetot bīstamas kravas, ekspluatants nedrīkst ekspluatēt gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā.

SPO.GEN.165 Ieroču pārvadāšana un lietošana

- a) Lidojumā pārvadājot ieročus kāda specializēta uzdevuma veikšanai, ekspluatants nodrošina, lai brīžos, kad ieročus nelieto, tie būtu drošā stāvoklī.
- b) Īpašo uzdevumu speciālists, izmantojot ieroci, veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu briesmas gaisa kuģim un personām uz tā klāja vai uz zemes.

SPO.GEN.170 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

Ekspluatants veic:

- a) visus drošības pasākumus, ko kompetentā iestāde tam deleģējusi saskaņā ar II pielikuma (ARO daļas) ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un
- b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp norādījumiem par lidojumderīgumu.

SPO.GEN.175 Obligāto iekārtu saraksts — nekomerciāli lidojumi ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi

MEL var izveidot saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.a.3. punktu. Šādā gadījumā kompetentā iestāde apstiprina *MEL* un katru tā grozījumu.

B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras**SPO.OP.100 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana**

Eksploatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un eksploatācijas veidam piemērotus lidlaukus un eksploatācijas vietas.

SPO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija — lidmašīnas

Izvēloties rezerves lidlaukus un degvielas izmantošanas stratēģiju, ekspluatantam lidlauks jāuzskata par izolētu lidlauku, ja lidošanas laiks līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves galapunkta lidlaukam pārsniedz:

- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem; vai
- b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbīndzinējiem.

SPO.OP.110 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — lidmašīnas un helikopteri

- a) Eksploatācijā, ko veic saskaņā ar instrumentu vadītu lidojumu noteikumiem (*IFR*), ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis norāda obligātos lidlauku eksploatācijas nosacījumus katram lidlaukam, ko izmanto kā izlidošanas, galapunkta un rezerves lidlauku.
- b) Šie obligātie nosacījumi a) un b) apakšpunktā:
 - 1) nedrīkst būt zemāki par obligātajiem nosacījumiem, ko nosaka valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, ja attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina; un
 - 2) veicot eksploatāciju sliktas redzamības apstākļos, ir jāapstiprina kompetentajā iestādē saskaņā ar Regulas (ES) Nr. xxx/XXX V pielikuma (SPA daļas) E apakšdaļu.
- c) Nosakot lidlauka eksploatācijas minimālos nosacījumus, ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktoros:
 - 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un lidošanas parametrus;
 - 2) lidojumu apkalpes kompetenci un pieredzi un, ja attiecināms, tās sastāvu;
 - 3) izvēlei pieejamo skrejceļu un nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un tehnisko raksturojumu;
 - 4) lidlaukā pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
 - 5) gaisa kuģī pieejamās navigācijas un/vai lidojumu trajektorijas kontroles iekārtas pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;
 - 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonā, kas vajadzīga darbnepārtrauces procedūru izpildei;
 - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentu vadītas nolaišanās procedūrām;
 - 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un

- 9) lidojuma paņēmienus, ko izmanto nolaišanās beigu posmā.
- e) Īpaša veida nolaišanās un nosēšanās procedūrai obligātos nosacījumus piemēro, ja:
 - 1) paredzētās procedūras veikšanai vajadzīgās iekārtas ir darba kārtībā;
 - 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie gaisa kuģa darbības kritēriji; un
 - 4) lidojumu apkalpe ir atbilstīgi kvalificēta.

SPO.OP.111 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — *NPA, APV, CAT I* darbības

- a) Lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*), kas jāizmanto neprecīzas nolaišanās laikā (*NPA*), lietojot vienmērīgu augstuma samazināšanas metodi nolaišanās beigu posmā (*CDFA*), nolaišanās procedūru ar vertikāliem norādījumiem (*APV*) vai I kategorijas (*CAT I*) parametriem atbilstīgu ekspluatāciju, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
 - 1) minimāli pieļaujamo augstumu, līdz kuram var izmantot nolaišanās palīglīdzekļus, ja nav vajadzīgo vizuālo orientieru;
 - 2) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamo šķēršļu pārlidošanas relatīvo augstumu (*OCH*);
 - 3) attiecināmos gadījumos — nolaišanās procedūrai publicēto *DH*;
 - 4) obligātajiem sistēmas nosacījumiem, kas norādīti 1. tabulā; vai
 - 5) *AFM* vai līdzvērtīgā dokumentā norādīto minimālo *DH* (ja tāds noteikts).
- b) *NPA* ekspluatācijas minimālais nolaišanās augstums (*MDH*), nelietojot *CDFA* metodi, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
 - 1) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamo *OCH*;
 - 2) obligātajiem sistēmas nosacījumiem, kas norādīti 1. tabulā; vai
 - 3) *AFM* norādīto minimālo *MDH* (ja tāds noteikts).

2. tabula. Obligātie sistēmas nosacījumi

Iekārta	Zemākais <i>DH/MDH</i> (pēdās)
Instrumentu vadītas nosēšanās sistēma (<i>ILS</i>)	200
Globālā satelītnavigācijas sistēma (<i>GNSS</i>) / satelītā uzstādīta darbības uzlabošanas sistēma (<i>SBAS</i>) (precīza horizontāla nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem (<i>LPV</i>))	200
<i>GNSS</i> (horizontālā navigācija (<i>LNAV</i>))	250
<i>GNSS</i> / barometriski vertikālā navigācija (<i>VNAV</i>) (<i>LNAV/VNAV</i>)	250

Iekārta	Zemākais <i>DH/MDH</i> (pēdās)
Lokalizators (<i>LOC</i>) ar attāluma mērīšanas iekārtām (<i>DME</i>) vai bez tām	250
Nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru (<i>SRA</i>) (pārtraucot pie ½ NM)	250
<i>SRA</i> (pārtraucot pie 1 NM)	300
<i>SRA</i> (pārtraucot pie 2 NM vai vairāk)	350
<i>VHF</i> rotējošā radiobāka (<i>VOR</i>)	300
<i>VOR/DME</i>	250
Stacionārā bāka (<i>NDB</i>)	350
<i>NDB/DME</i>	300
<i>VHF</i> virziena meklētājs (<i>VDF</i>)	350

SPO.OP.112 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) *MDH* riņķošanas manevros ar lidmašīnām nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) publicēto riņķošanas *OCH* vērtību attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
 - 2) obligāto riņķošanas augstumu, kas iegūts no 1. tabulas; vai
 - 3) iepriekšējās instrumentu vadītas nolaišanās procedūras *DH/MDH*.
- b) Riņķošanas manevros ar lidmašīnu minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šiem lielumiem:
- 1) attiecīgās kategorijas lidmašīnai piemērojama riņķošanas redzamībai, ja publicēta;
 - 2) minimālajai redzamībai, kas iegūta no 2. tabulas; vai
 - 3) skrejceļa redzamībai / pārrēķinātajai meteoroloģiskajai redzamībai (*RVR/CMV*) iepriekšējā instrumentu vadītas nolaišanās procedūrā.

2. tabula. *MDH* un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnas kategorijai

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
<i>MDH</i> (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā meteoroloģiskā redzamība (m)	1500	1600	2400	3600

SPO.OP.113 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri virs jūras ar helikopteriem

Riņķošanas manevros virs jūras ar helikopteriem *MDH* nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām (ft), bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

SPO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras — lidmašīnas un helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai *FATO* ir publicētas šādas procedūras.
- b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst novirzīties no publicētā izlidošanas maršruta, ielidošanas maršruta vai nolaišanās procedūras:
 - 1) ja iespējams ievērot drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemt vērā ekspluatācijas apstākļus un ievērot *ATC* izdotās atļaujas; vai
 - 2) ja *ATC* nodaļa ir sniegusi radara vektorialos lielumus.
- c) Ekspluatējot sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģi, nolaišanās beigu posms jāveic vizuāli vai saskaņā ar publicētajām nolaišanās procedūrām.

SPO.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras

Gaisa kuģa kapteinim jāievēro publicētās trokšņu mazināšanas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus jānodrošina, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

SPO.OP.121 Trokšņu mazināšanas procedūras — gaisa baloni

Gaisa kuģa kapteinim jāievēro publicētās ekspluatācijas procedūras, ja tādas noteiktas, lai mazinātu apsildes sistēmas radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus jānodrošina, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

SPO.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums — *IFR* lidojumi

- a) Ekspluatants norāda metodi, pēc kuras noteikt minimālo lidošanas absolūto augstumu, kādā panākts pietiekams attālums no reljefa virsmas visos *IFR* lidojuma maršruta posmos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nosaka katra lidojuma minimālo lidošanas augstumu, izmantojot šo metodi. Lidojuma minimālais absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi valsts, kam lido pāri.

SPO.OP.130 Degvielas un smērvielu krājumi — lidmašīnas

- a) Gaisa kuģa kapteinis lidojumu drīkst sākt tikai tad, ja lidmašīnā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:
 - 1) *VFR* lidojumiem:
 - i) dienas laikā — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēties, un pēc tam vismaz 30 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai

- ii) naktī — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;
- 2) *IFR* lidojumiem:
 - i) ja nav nepieciešams rezerves galapunkts — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
 - ii) ja ir nepieciešams rezerves galapunkts — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, līdz rezerves lidlaukam un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā.
- b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:
 - 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzētie *ATC* maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecināmā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt lidmašīnas nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja vietā, kur lidojums tiek pārplānots, iespējams izpildīt visas prasības.

SPO.OP.131 Degvielas un smērvielu krājumi — helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis lidojumu drīkst sākt tikai tad, ja helikopterā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:
 - 1) *VFR* lidojumiem:
 - i) lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu un pēc tam vismaz 20 minūtes lidotu ar piemērotāko ātrumu; vai
 - ii) lidojumos, ko veic 25 NM attālumā no izlidošanas lidlauka / ekspluatācijas vietas, rezerves degvielas daudzums nedrīkst būt mazāks par to, kas nepieciešams 10 minūšu lidojumam ar piemērotāko ātrumu;
- un
- 2) *IFR* lidojumiem:
 - i) ja nav nepieciešams rezerves lidlauks vai nav pieejams neviens laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks — lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu un pēc tam 30 minūtes lidotu ar standarta kreisēšanas ātrumu 450 m (1500 pēdu) virs galapunkta lidlauka / ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos; vai
 - ii) ja nepieciešams rezerves lidlauks — lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu, veiktu nolaišanās un otrā riņķa procedūru un pēc tam:
 - A) lidotu uz norādīto rezerves lidlauku / ekspluatācijas vietu; un

- B) lidotu 30 minūtes standarta gaidīšanas režīmā 450 m (1500 pēdu) virs rezerves lidlauka / ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos.
- b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:
- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzētie ATC maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) tas, ka lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecināmā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt gaisa kuģa nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja vietā, kur lidojums tiek pārplānots, iespējams izpildīt visas prasības.

SPO.OP.132 Degvielas un balasta krājumi un plānošana — gaisa baloni

- a) Gaisa kuģa kapteinis lidojumu drīkst sākt tikai tad, ja rezerves degvielas, gāzes vai balasta daudzums ir pietiekams 30 minūšu lidojumam.
- b) Degvielas, gāzes vai balasta krājumus aprēķina atbilstīgi vismaz šādiem ekspluatācijas apstākļiem:
- 1) gaisa balona ražotāja sniegtie dati;
 - 2) paredzamā masa;
 - 3) paredzami meteoroloģiskie apstākļi; un
 - 4) gaisa satiksmes dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumi.

SPO.OP.135 Drošības instruktāža

- a) Ekspluatants nodrošina, ka pirms pacelšanās īpašo uzdevumu speciālisti tiek instruēti par šādiem tematiem:
- 1) avārijas aprīkojums un procedūras;
 - 2) ar īpašo uzdevumu saistītās ekspluatācijas procedūras pirms katra lidojuma vai lidojumu sērijas.
- b) a) apakšpunkta 2. daļā norādīto instruktāžu var aizstāt ar sākotnējo un periodisko mācību programmu. Šādos gadījumos ekspluatants nosaka arī prasmju uzturēšanas prasības.

SPO.OP.140 Gatavošanās lidojumam

- a) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamajiem līdzekļiem pārliecinās, ka sauszemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam.

- b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāpārzina visa pieejamā meteoroloģiskā informācija, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam netālu no izlidošanas vietas, kā arī gatavojoties ikvienam *IFR* lidojumam, jāveic šādas darbības:
- 1) jāizpēta pieejamie jaunākie meteoroloģiskie ziņojumi un prognozes; un
 - 2) jāplāno rezerves rīcības gaita, lai nodrošinātos gadījumam, ja laikapstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

SPO.OP.145 Pacelšanās rezerves lidlauki — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas

- a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu pacelšanās rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, ja izlidošanas lidlaukā laikapstākļu nosacījumi atbilst piemērojamiem obligātajiem lidlauku ekspluatācijas nosacījumiem / ir zemāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nav iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.
- b) Pacelšanās rezerves lidlaukam jāatrodas šādā attālumā no izlidošanas lidlauka:
- 1) lidmašīnām ar diviem dzinējiem — ne tālāk kā 1 stundas lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā ar viendzinēja lidmašīnu mierīgos standarta atmosfēras apstākļos; un
 - 2) lidmašīnām ar trim vai vairāk dzinējiem — ne tālāk kā 2 stundu lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā, kas piemērojams lidmašīnām, kam nedarbojas viens dzinējs (*OED*), saskaņā ar *AFM* noteikumiem mierīgos standarta atmosfēras apstākļos.
- c) Pieejamajā informācijā par lidlauku, kas jāizvēlas kā pacelšanās rezerves lidlauks, jānorāda, ka paredzētajā lietošanas laikā nosacījumi atbildīs attiecīgajai darbībai piemērojamiem obligātajiem lidlauku ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniegs tos.

SPO.OP.150 Galapunkta rezerves lidlauki — lidmašīnas

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galapunkta rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

- a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 1 stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz 1 stundai pēc paredzētā ierašanās laika vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 1 stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos varēs veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*); vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
- 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadīta nolaišanās procedūra; un
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 2 stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu zemākā robeža par vismaz 300 m (1000 pēdām) pārsniegs instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - ii) redzamība būs par vismaz 5,5 km vai 4 km lielāka par minimālajām prasībām attiecīgajai procedūrai.

SPO.OP.151 Galapunkta rezerves lidlauki — helikopteri

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galapunkta rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

- a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadītas nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 2 stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - 1) mākoņu zemākā robeža par vismaz 120 m (400 pēdām) pārsniegs instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - 2) redzamība būs par vismaz 1500 m lielāka par minimālajām prasībām attiecīgajai procedūrai;vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
 - 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadīta nolaišanās procedūra;
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu zemākā robeža par vismaz 120 m (400 pēdām) pārsniegs instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības;
 - ii) redzamība būs par vismaz 1500 m lielāka par minimālajām prasībām attiecīgajai procedūrai; un
 - 3) ja galapunkts atrodas atklātā jūrā, ir noteikts neatgriešanās punkts (PNR).

SPO.OP.155 Degvielas uzpildīšana, personām iekāpjot gaisa kuģi, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa

- a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (AVGAS) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad personas iekāpj gaisa kuģi, ir uz tā klāja vai izkāpj no gaisa kuģa.
- b) Izmantojot citu veidu degvielu, jāveic vajadzīgie piesardzības pasākumi un gaisa kuģis jāapkalpo pietiekamam skaitam kvalificētu darbinieku, kas gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

SPO.OP.160 Austiņu lietošana

Izņemot gaisa balonos, katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, ir austiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta, ko lieto kā galveno ierīci saziņai ar ATS, citiem apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem.

SPO.OP.165 Smēķēšana

Gaisa kuģa kapteinis neatļauj smēķēt gaisa kuģi vai tad, kad gaisa kuģi uzpilda vai no tā nolej degvielu.

SPO.OP.170 Meteoroloģiskie apstākļi

- a) Gaisa kuģa kapteinis *VFR* lidojumu sāk vai turpina tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ekspluatācijas laikā laikapstākļi maršrutā un paredzētajā galapunktā atbilst piemērojamiem *VFR* obligātajiem ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniegs tos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis *IFR* lidojumu ceļā uz plānoto galapunkta lidlauku sāk vai turpina tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā laikapstākļi galapunktā vai vismaz vienā rezerves galapunkta lidlaukā atbilst piemērojamiem obligātajiem lidlauku ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniedz tos.
- c) Ja lidojumā ir *VFR* un *IFR* segmenti, tad, ciktāl būtiski, piemērojama a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija.

SPO.OP.175 Ledus un citi sārņotāji — procedūras lidlaukos

- a) Gaisa kuģa kapteinis pacelšanos sāk tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas atļauts *AFM* noteikumos.
- b) Eksploatējot sarežģītus, ar dzinēju darbināmus gaisa kuģus, ekspluatants nosaka procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atledošanas un apledojuma novēršanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, lai gaisa kuģa ekspluatācija būtu droša.

SPO.OP.176 Ledus un citi sārņotāji — procedūras lidojumā

- a) Gaisa kuģa kapteinis lidojumu sāk vai apzināti lido iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un tajā uzstādītas iekārtas, kas nodrošina lidojumu Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā minētajos apstākļos.
- b) Ja apledojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai ir sertificēts gaisa kuģis, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledojuma apstākļos, lidojumā apledo, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā par ārkārtas situāciju ziņo *ATC*.
- c) Eksploatējot sarežģītus, ar dzinēju darbināmus gaisa kuģus, ekspluatants izveido procedūras lidojumiem paredzamos vai faktiskos apledojuma apstākļos.

SPO.OP.180 Pacelšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri

Pirms pacelšanās sākuma gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kā arī izmantošanai paredzētā skrejceļa vai *FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un
- b) tiks ievēroti piemērojamie obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi.

SPO.OP.181 Pacelšanās apstākļi — gaisa baloni

Pirms pacelšanās sākuma gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi ekspluatācijas vietā vai lidlaukā nekavēs drošu pacelšanos un izlidošanu.

SPO.OP.185 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

Izņemot gadījumu, kad gaisa kuģī apmācības nolūkos atrodas īpašo uzdevumu speciālists, gaisa kuģa kapteinis, pārvadājot īpašo uzdevumu speciālistus, nedrīkst simulēt:

- a) nestandarta vai avārijas situācijas, kuru gadījumā jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai
- b) mākslīgi modelētus lidojumus meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*).

SPO.OP.190 Degvielas apsaimniekošana lidojumā

- a) Sarežģīta, ar dzinēju darbināma gaisa kuģa ekspluatants gādā, lai lidojuma laikā tiktu veiktas degvielas pārbaudes un apsaimniekošana.
- b) Gaisa kuģa kapteinis regulāri pārbauda, vai izmantojamās atlikušās degvielas daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas saskaņā ar SPO.OP.130. un SPO.OP.131. punkta prasībām vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu lidlauku vai ekspluatācijas vietu.

SPO.OP.195 Papildu skābekļa lietošana

- a) Ekspluatants nodrošina, lai īpašo uzdevumu speciālisti un apkalpes locekļi pastāvīgi lietotu skābekli ikreiz, kad salona augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu augstumu, un ikreiz, kad salona augstums pārsniedz 13 000 pēdu, ja vien ar kompetentās iestādes lēmumu un saskaņā ar *SOP* nav atļauts citādi.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta — un izņemot izpletņu ekspluatāciju — nesarežģītās lidmašīnās un helikopteros var veikt īsas iepriekš tekstā noteikta ilguma novirzes augstumā virs 13 000 pēdām, nelietojot papildu skābekli, ja saņemta iepriekšēja atļauja no kompetentās iestādes saskaņā ar šādiem apsvērumiem:
 - 1) novirzes ilgums virs 13 000 pēdām nepārsniedz 10 minūtes vai, ja novirze jāveic ilgāk, laiks nepārsniedz precīzi īpašā uzdevuma veikšanai nepieciešamo laiku;
 - 2) lidojumu neveic augstumā virs 16 000 pēdām;
 - 3) drošības instruktāžā saskaņā ar SPO.OP.135. punktu iekļauta apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem paredzēta piemērota informācija par hipoksijas ietekmi;
 - 4) *SOP* par attiecīgo ekspluatāciju, atspoguļojot 1., 2. un 3. daļu;
 - 5) ekspluatanta iepriekšējā pieredze ekspluatācijā virs 13 000 pēdām, nelietojot papildu skābekli;
 - 6) apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu individuālā pieredze un fizioloģiskā spēja pielāgoties lielam augstumam; un
 - 7) pamatnes augstums, kur atrodas ekspluatants vai no kurienes veic ekspluatāciju.

SPO.OP.200 Zemes tuvuma noteikšana

- a) Ja kāds lidojumu apkalpes loceklis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, kapteinis vai pilots, kam uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumi būtu droši.

- b) Īpašo uzdevumu izpildes laikā var atspējot zemes tuvuma brīdināšanas sistēmu, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jālieto tādā attālumā no zemes, kas mazāks par attālumu, kādā aktivizējas zemes tuvuma brīdināšanas sistēma.

SPO.OP.205 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS) — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un helikopteri

- a) Kad ACAS ir uzstādīta un ir darba kārtībā, ekspluatants nosaka ekspluatācijas procedūras un mācību programmas. Lietojot ACAS II, šīs procedūras un apmācība jāveic saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1332/2011².
- b) Īpašo uzdevumu izpildes laikā var atspējot ACAS, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jālieto tādā savstarpējā attālumā, kas mazāks par attālumu, kad aktivizējas ACAS.

SPO.OP.210 Nolaišanās un nosēšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt nolaišanos, lai veiktu nosēšanos, gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kā arī skrejceļa vai *FATO* stāvoklis nekavēs drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.

SPO.OP.215 Nolaišanās sākums un turpinājums — lidmašīnas un helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis var sākt instrumentu vadītu nolaišanos neatkarīgi no ziņotās redzamības uz skrejceļa / pārskatāmības (*RVR/VIS*).
- b) Ja ziņotā *RVR/VIS* ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos neturpina:
- 1) mazāk nekā 1000 pēdu augstumā virs lidlauka; vai
 - 2) nolaišanās beigu posmā, ja lēmumu pieņemšanas absolūtais augstums / relatīvais augstums (*DA/H*) vai nolaišanās minimālais absolūtais augstums / relatīvais augstums (*MDA/H*) virs lidlauka ir lielāks par 1000 pēdām.
- c) Ja *RVR* vērtība nav pieejama, *RVR* vērtības var iegūt, pārrēķinot ziņoto redzamību.
- d) Ja, pārlidojot lidlauku 1000 pēdu augstumā, ziņotā *RVR/VIS* ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H* augstumam.
- e) Nolaišanos zemāk par *DA/H* vai *MDA/H* augstumu var turpināt un nosēšanos var pabeigt, ja *DA/H* vai *MDA/H* augstumā var pamanīt un neizlaist no redzesloka attiecīgajam nolaišanās manevram un izmantojamajam skrejceļam atbilstīgos vizuālos orientierus.
- f) Noteicošā vienmēr ir nosēšanas zonas *RVR*.

SPO.OP.225 Ekspluatācijas ierobežojumi — karstā gaisa baloni

Karstā gaisa baloni drīkst pacelties nakts laikā, ja tajos ir pietiekami daudz degvielas, lai veiktu nosēšanos dienā.

² Regula (ES) Nr. 1332/2011, ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras gaisa kuģa sadursmju novēršanai. OV L 336, 20.12.2011., 20. lpp.

SPO.OP.230 Standarta ekspluatācijas procedūras

- a) Specializētā ekspluatācija jāveic saskaņā ar *SOP*.
- b) Pirms specializētās ekspluatācijas sākšanas ekspluatants veic riska novērtējumu un izstrādā piemērotas *SOP*. Riska novērtējumā un *SOP* jāiekļauj vismaz šādi aspekti:
 - 1) attiecīgās darbības joma un sarežģītība;
 - 2) gaisa kuģis un aprīkojums;
 - 3) apkalpes sastāvs, apmācība un pieredze;
 - 4) īpašo uzdevumu speciālistu pienākumi;
 - 5) gaisa kuģa darbības rādītāji;
 - 6) bīstamu kravu pārvadāšana;
 - 7) standarta, nestandarta un avārijas procedūras;
 - 8) iekārtas lidlaukā un
 - 9) uzskaitē.
- c) Komercekspluatantu izstrādātās *SOP* apstiprina kompetentā iestāde.

C apakšdaļa — Gaisa kuģa darbības rādītāji un ekspluatācijas ierobežojumi**SPO.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi — visi gaisa kuģi**

- a) Ikvienā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa slodzei, masai un (izņemot gaisa balonus) smaguma centram (*CG*) jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti atbilstīgajā rokasgrāmatā.
- b) Gaisa kuģī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas ar ekspluatācijas ierobežojumiem, kuru vizuālais attēlojums noteikts *AFM*.

SPO.POL.105 Masa un līdzsvars

- a) Ekspluatantam jānodrošina, lai gaisa kuģu masu un (izņemot gaisa baloniem) *CG* noteiktu, faktiski sverot gaisa kuģi pirms tā ekspluatācijas sākuma. Jāņem vērā un pienācīgi jāreģistrē veiktās pārbūves un remontu ietekme uz masu un līdzsvaru. Gaisa kuģa kapteinim jābūt pieejamai šādai informācijai. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.
- b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

SPO.POL.110 Masas un līdzsvara sistēma — lidmašīnu un helikopteru komercekspluatācija un sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciāla ekspluatācija

- a) Ekspluatants izveido masas un līdzsvara sistēmu, nosakot, kā katram lidojumam vai lidojumu sērijai noteikt šādus aspektus:
 - 1) gaisa kuģa sausais ekspluatācijas svars;
 - 2) pārvadājumu kravas masa;

- 3) degvielas kravas masa;
 - 4) gaisa kuģa krava un kravas sadalījums;
 - 5) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas; un
 - 6) attiecināmās gaisa kuģa *CG* atrašanās vietas.
- b) Lidojumu apkalpei jābūt līdzekļiem, ar ko atkārtot un pārbaudīt masas un līdzsvara aprēķinus, par pamatu ņemot elektroniskos aprēķinus.
- c) Eksploatants nosaka procedūras, lai gaisa kuģa kapteinis degvielas masu varētu noteikt pēc faktiskā blīvuma vai (ja tas nav zināms) pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu rokasgrāmatā norādīto metodi.
- d) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:
- 1) kravas iekraušanu gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki; un
 - 2) pārvadājumu masa atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.
- e) Lidojumu rokasgrāmatā eksploatants konkretizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst prasībām, kuras norādītas no a) apakšpunkta līdz d) apakšpunktam. Šai sistēmai jāattiecas uz visiem paredzētās ekspluatācijas veidiem.

SPO.POL.115 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija — lidmašīnu un helikopteru komerciekspluatācija un sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciāla ekspluatācija

- a) Pirms katra lidojuma vai lidojumu sērijas eksploatants nosaka masas un līdzsvara datus un izstrādā masas un līdzsvara dokumentus ar kravas un tās sadalījuma nosacījumiem, lai nepārsniegtu gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā jābūt šādai informācijai:
- 1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;
 - 2) lidojuma identifikators, numurs un datums, ja attiecināms;
 - 3) gaisa kuģa kapteiņa vārds un uzvārds;
 - 4) tās personas vārds un uzvārds, kas attiecīgo dokumentu sagatavojuši;
 - 5) gaisa kuģa sausais ekspluatācijas svars un atbilstīgais *CG*;
 - 6) degvielas masa pacelšanās brīdī un degvielas masa lidojumā;
 - 7) citu patērējamo vielu masa, kas nav degviela (attiecināmā gadījumā);
 - 8) kravas sastāvs;
 - 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
 - 10) attiecināmās gaisa kuģa *CG* atrašanās vietas; un
 - 11) masas un *CG* vērtību ierobežojumi.
- b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā masas un līdzsvara sistēmā, eksploatants pārbauda izvaddatu integritāti.

SPO.POL.116 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija — atvieglojumi

Neatkarīgi no SPO.POL.115. punkta a) apakšpunkta 5. daļas masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt *CG* atrašanās vietu, ja kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātajai līdzsvara tabulai vai var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas iespējams nodrošināt paredzētajai ekspluatācijai pareizu līdzsvaru.

SPO.POL.120 Darbības rādītāji — vispārējas prasības

- a) Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja darbības rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas attiecas uz lidojumu, izmantojamo gaisa telpu, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nedrīkst lietot gaisa kuģi virs apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā, ja dzinēja atteices dēļ nav iespējams veikt nosēšanos, neradot nevajadzīgu apdraudējumu cilvēkiem vai īpašumam uz zemes.

SPO.POL.125 Pacelšanās masas ierobežojumi — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas

Ekspluatants nodrošina, ka:

- a) lidmašīnas masa pacelšanās sākumā nepārsniedz masas ierobežojumus:
 - 1) paceļoties, kā noteikts SPO.POL.130. punktā;
 - 2) lidojuma laikā, kad darbojas viens dzinējs (*OEI*), kā noteikts SPO.POL.135. punktā; un
 - 3) nosēžoties, kā noteikts SPO.POL.140. punktā,kas pieļauj atkāpes no paredzētā masas samazinājuma lidojumā un atbrīvošanos no degvielas kravas;
- b) masa pacelšanās sākumā nekad nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietas augstuma līmenim, un, ja to izmanto kā parametru maksimālās pacelšanās masas noteikšanai, nepārsniedz citus vietējos atmosfēras apstākļus; un
- c) paredzētā masa paredzamajā nosēšanās laikā plānotās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijās vietā un rezerves galapunkta lidlaukā nekad nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto maksimālo nosēšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietu augstuma līmenim, bet, ja to izmanto kā parametru maksimālās nosēšanās masas noteikšanai, nepārsniedz citus vietējos atmosfēras apstākļus.

SPO.POL.130 Pacelšanās — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas

- a) Nosakot maksimālo pacelšanās masu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:
 - 1) aprēķinātais pacelšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās attālumu, ja ātrgaitas ceļa attālums nepārsniedz pusi no pieejamā pacelšanās ceļa;
 - 2) aprēķinātais pacelšanās ceļš nedrīkst būt garāks par pieejamo pacelšanās ceļu;

- 3) veicot pārtrauktu un atsāktu pacelšanos, jāizmanto V_1 vienotā vērtība, kur V_1 ir norādīts *AFM*; un
 - 4) uz slapja vai piesārņota skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.
- b) Ja pacelšanās laikā rodas dzinēja atteice, gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:
- 1) lidmašīnām, kam V_1 ir norādīts *AFM*, lidmašīna spēj pārtraukt pacelšanos un apstāties pieejamas pārtrauktās pacelšanās attālumā; un
 - 2) lidmašīnām, kam tīrais pacelšanās ceļš ir noteikts *AFM*, jāspēj turpināt pacelšanās un atbilstīgā augstumā jāpārlido visi šķēršļi lidojuma trajektorijā, līdz lidmašīna spēj izpildīt SPO.POL.135. punkta prasības.

SPO.POL.135 Viena dzinēja atteice lidojumā — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka tad, ja kādā maršruta punktā rodas dzinēja atteice, vairākdzinēju lidmašīnai jāspēj turpināt lidojums uz piemērotu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, nevienā brīdī nelidojot zemāk par minimālo šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu.

SPO.POL.140 Nosēšanās — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pēc visu šķēršļu pārlidošanas ar drošu augstuma rezervi nolaišanās trajektorijā ikvienā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā lidmašīna spēj nosēsties un apstāties vai hidroplāns spēj pieejamajā nosēšanās attālumā sasniegt apmierinoši zemu ātrumu. Uz nolaišanās un nosēšanās metodēm pielaide attiecināma tad, ja šāda pielaide nav noteikta, plānojot darbības rādītāju datus.

SPO.POL.145 Darbības rādītāji un ekspluatācijas kritēriji — lidmašīnas

Augstumā, kas zemāks par 150 m (500 ft) virs blīvi neapdzīvotas teritorijas, ekspluatējot lidmašīnu, kura nevar uzturēt stabilu lidojumu svarīgākā dzinēja atteices gadījumā, ekspluatants:

- a) nosaka ekspluatācijas procedūras, lai mazinātu dzinēja atteices radīto ietekmi;
- b) izveido apkalpes locekļu mācību programmu; un
- c) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un īpašo uzdevumu speciālisti uz klāja tiek instruēti par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

SPO.POL.146 Darbības rādītāji un ekspluatācijas kritēriji — helikopteri

- a) Neatkarīgi no SPO.POL.120. punkta b) apakšpunkta gaisa kuģa kapteinis gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotiem apgabaliem drīkst ekspluatēt, ja:
 - 1) helikopters ir sertificēts A vai B kategorijai; un
 - 2) ir noteikti drošības pasākumi, lai novērstu cilvēku vai īpašuma uz zemes nevajadzīgu apdraudēšanu un ekspluatācijas risku, un ir apstiprinātas helikoptera *SOP*.
- b) Ekspluatants:
 - 1) nosaka ekspluatācijas procedūras, lai mazinātu dzinēja atteices radīto ietekmi;

- 2) izveido mācību programmu apkalpes locekļiem; un
 - 3) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un īpašo uzdevumu speciālisti uz klāja tiek instruēti par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.
- c) Eksploatants nodrošina, ka pacelšanās, nosēšanās vai karāšanās režīma masa nepārsniedz šādas maksimālās masas vērtības:
- 1) karāšanās režīmam zemes ietekmes zonā (*HOGĒ*), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā; vai
 - 2) ja saglabājas apstākļi, kad nav iespējams *HOGĒ*, helikoptera masa nedrīkst pārsniegt maksimālo masu, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē (*HIGĒ*), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā, ja valdošie apstākļi pieļauj karāšanos zemes ietekmē ar maksimālo noteikto masu.

D apakšdaļa — Instrumenti, dati un iekārtas**1. sadaļa — Lidmašīnas****SPO.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu SPO.IDE.A.215. un SPO.IDE.A.220. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti lidmašīnā.
- b) Aprīkojuma atļauja nav nepieciešama šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) pārnēsājami lukturīši;
 - 3) precīzie hronometri;
 - 4) karšu turētājs;
 - 5) pirmās palīdzības komplekti;
 - 6) izdzīvošanas un signalizācijas aprīkojums; un
 - 7) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem nosacījumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai SPO.IDE.A.215. un SPO.IDE.A.220. punktam;
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam šie instrumenti vai iekārtas jālieto.
- e) Instrumenti, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, jāizvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus, faktiski minimāli mainot stāvokli un redzes līniju, ko parasti ieņem, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst sākt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*), ja tāds izveidots;
- b) sarežģītām, ar dzinēju darbināmām lidmašīnām un visām komercekspluatācijā izmantotajām lidmašīnām kompetentā iestāde apstiprina ekspluatantu lidmašīnas ekspluatācijai saskaņā ar obligātajā iekārtu pamatsarakstā (*MMEL*) noteiktajiem ierobežojumiem; vai
- c) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kāda vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojošos drošinātājus, ko atļauts aizvietot lidojuma laikā.

SPO.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnās jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmai;
- b) navigācijas/pozīcijas apgaismojumam;
- c) nolaišanās lukturim;
- d) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;
- e) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visas salona kabīnes;
- f) pārnēsājamam lukturītim katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna ir hidroplāns.

SPO.IDE.A.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

- a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos; un
 - 6) slīdēšanu sarežģītām, ar dzinēju darbināmām lidmašīnām.
- b) Sarežģītām, ar dzinēju darbināmām lidmašīnām, ko ekspluatē vizuālos meteoroloģiskos apstākļos *VMC* virs ūdens un vietās, kur nav redzama zeme, un visām lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar *VMC* naktī vai apstākļos, kad lidmašīnu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotām arī ar:

- 1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - i) pagriezienus un slīdēšanu;
 - ii) telpisko stāvokli;
 - iii) vertikālo ātrumu un
 - iv) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
 - 3) sarežģītām, ar dzinēju darbināmām lidmašīnām — līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.
- c) Lidmašīnās, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un ko lieto apstākļos, kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt aprīkotām ar līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.
- d) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, lidmašīnai jābūt aprīkotai ar papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) attiecīgi slīdēšanu vai pagriezienus un slīdēšanu;
 - 4) telpisko stāvokli (attiecināmā gadījumā);
 - 5) vertikālo ātrumu (attiecināmā gadījumā);
 - 6) stabilizētu kursu (attiecināmā gadījumā) un
 - 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecināmā gadījumā).

SPO.IDE.A.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
- 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu;
 - 9) ārējā gaisa temperatūru un

- 10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā jābūt papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli;
 - 6) stabilizētu kursu un
 - 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecināmā gadījumā);
- d) līdzekļiem, kas prasīti a) apakšpunkta 4. daļā un c) apakšpunkta 2. daļā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmu nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ; un
- e) sarežģītās, ar dzinēju darbināmās lidmašīnās:
 - 1) rezerves statiskā spiediena avotam;
 - 2) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī;
 - 3) otram neatkarīgam līdzeklim, kas mēra un parāda augstumu, ja vien tāds jau nav uzstādīts saskaņā ar e) apakšpunkta 1. daļu; un
 - 4) no galvenās energoapgādes sistēmas neatkarīgu avārijas elektroenerģijas avotu, ar ko darbināt un izgaismot telpisko stāvokli norādošo sistēmu 30 minūtes. Avārijas elektroenerģijas avotam automātiski jābūt darba gatavībā pēc tam, kad radusies galvenās energoapgādes sistēmas pilnīga atteice, un instrumentā jābūt skaidrai norādei, ka telpiskā stāvokļa indikatoru darbina ar ārkārtas elektroenerģijas avotu.

SPO.IDE.A.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar IFR

Sarežģītās, ar dzinēju darbināmās lidmašīnās, ko saskaņā ar *IFR* ekspluatē viens pilots, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

SPO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbīndzinēju lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (*MCTOM*), kas lielāka par 5700 kg, jābūt *TAWS*, kas atbilst šādām prasībām:

- a) A klases iekārtai, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnās, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai
- b) B klases iekārtai, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnās, kam pirmais individuālais *CofA* izdots ne vēlāk kā 2011. gada 1. janvārī.

SPO.IDE.A.131 Sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav noteikts citādi, turbīndzinēju lidmašīnās ar *MCTOM*, kas ir lielāka par 5700 kg, jāuzstāda *ACAS II*.

SPO.IDE.A.132 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas sarežģītās, ar dzinēju darbināmās lidmašīnās

Ja lidmašīnas ekspluatē naktī vai *IMC* teritorijās, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

- a) hermetizētās lidmašīnās;
- b) nehermetizējamās lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5700 kg.

SPO.IDE.A.133 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī — sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas

- a) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un apkalpes locekļiem netraucē pildīt pienākumus.

SPO.IDE.A.135 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens lidojumu apkalpes loceklis, jābūt apkalpes iekšējo sakaru sistēmai ar austiņām un mikrofonu katram lidojumu apkalpes loceklim.

SPO.IDE.A.140 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

- a) Ar *CVR* jāaprīko šādas lidmašīnas:
 - 1) lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru pirmais *CofA* izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk; un
 - 2) lidmašīnas ar *MCTOM* virs 2250 kg:
 - i) kas sertificētas ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz divi piloti;
 - ii) kur uzstādīts(-i) turbodzinējs(-i) vai vairāk nekā viens turbopropelleru dzinējs; un
 - iii) kam pirmais tipa sertifikāts izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- b) *CVR* jāspēj saglabāt dati, kas ierakstīti vismaz 2 iepriekšējo stundu laikā.
- c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojumu apkalpes kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audio signālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона; un

- 4) balss vai skaņas signālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Papildinot d) apakšpunktu: atbilstīgi apgādājamībai ar elektroenerģiju CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.A.145 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Lidmašīnām, kuru *MCTOM* pārsniedz 5700 kg un kuru pirmais individuālais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotām ar *FDR*, kas datu ierakstīšanā un uzglabāšanā lieto digitālu metodi un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no datu nesēja.
- b) *FDR* ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidmašīnas trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus par vismaz 25 iepriekšējām stundām.
- c) Datiem jābūt iegūtiem no lidmašīnas avotiem, kas lidojumu apkalpei uzrāda precīzu informāciju.
- d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) *FDR* jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.A.150 Datu pārraides reģistrators

- a) Lidmašīnās, kuru pirmais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistrē:
 - 1) *ATS* un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — radiosakaru uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — attēliem;
 - 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un

- 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistrators izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi, kā arī šo datu ērtas izguves metodi. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus varētu saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tik ilgu laiku, cik SPO.IDE.A.140. punktā noteikts CVR ierīcēm.
- d) Reģistrators ir aprīkots ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistrators darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir identiskas SPO.IDE.A.140. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR darbības sākšanai un beigšanai.

SPO.IDE.A.155 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt ar:

- a) vienu kopīgu lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistrators, ja lidmašīnā jābūt CVR vai FDR; vai
- b) diviem kopīgiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem, ja lidmašīnā jābūt CVR un FDR.

SPO.IDE.A.160 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas

Lidmašīnās uzstāda:

- a) sēdekli vai darba vietu katram apkalpes loceklim vai īpašo uzdevumu speciālistam uz tās klāja;
- b) sēdekļa drošības jostu katrā sēdeklī un ierobežotājierīces — katrā darba vietā;
- c) gaisa kuģos, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas, sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kas atsprādzējama vienā punktā, — katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim;
- d) sarežģītās, ar dzinēju darbināmās lidmašīnās — sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kura atsprādzējama vienā punktā un kurā iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanas gadījumā:
 - 1) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim; un
 - 2) katram novērotāja sēdeklim lidojumu apkalpes kabīnē.

SPO.IDE.A.165 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Lidmašīnās jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir bez piepūles sasniedzami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.A.170 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

- a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums salona kabīnēs pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu visus apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus vismaz:
 - 1) visu laiku, kamēr barometriskais augstums salonā pārsniedz 15 000 pēdu, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves;
 - 2) visu laiku, kamēr hermetizācijas zuduma un lidojuma apstākļu dēļ barometriskais augstums lidojumu apkalpes kabīnē un salona kabīnē ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām;
 - 3) vēl 30 minūtes, kad barometriskais augstums lidojumu apkalpes kabīnē un salona kabīnē ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām; un
 - 4) vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai zemāk par šo augstumu, taču apstākļos, kas neļauj 4 minūšu laikā droši nolaieties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.
- c) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido augstumā virs 25 000 pēdām, vēl jābūt arī:
 - 1) ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju; un
 - 2) sarežģītās, ar dzinēju darbināmās lidmašīnās — ātri uzliekamām maskām lidojumu apkalpes locekļiem.

SPO.IDE.A.175 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

- a) Nehermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums salona kabīnēs pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
 - 1) visus apkalpes locekļus vēl 30 minūtes, kad barometriskais augstums salona kabīnē ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
 - 2) visas personas uz klāja visu laiku, kamēr barometriskais augstums salona kabīnē pārsniedz 13 000 pēdu.
- c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta — noteikta ilguma novirzes starp 13 000 pēdām un 16 000 pēdām var veikt bez skābekļa padeves saskaņā ar norādēm SPO.OP.195. punkta b) apakšpunktā.

SPO.IDE.A.180 Pārnēsājамie ugunsdzēsības aparāti

- a) Lidmašīnās, izņemot motorplanierus tūristu pārvadāšanai (TMG), jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē; un

- 2) katrā salona kabīnē, kas ir nošķirta no lidojumu apkalpes kabīnes, izņemot gadījumus, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šai kabīnei.
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēku veidiem, kādi, iespējams, var notikt kabīnē, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt kabīnēs, kurās ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas iespējamība.

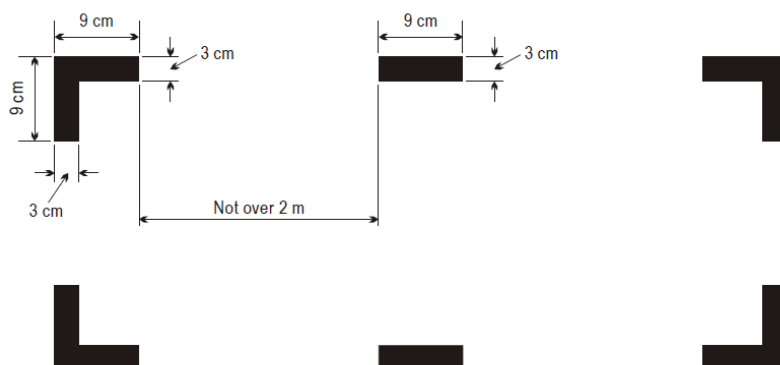
SPO.IDE.A.181 Avārijas cirvji un laužņi

Lidmašīnās, kuru *MCTOM* pārsniedz 5700 kg, lidojumu apkalpes kabīnē jābūt vismaz vienam avārijas cirvim vai laužnim.

SPO.IDE.A.185 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. zīmējumā.

1. attēls. Uzlaušanas vietu marķējums



SPO.IDE.A.190 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Lidmašīnās uzstāda:
 - 1) jebkāda veida *ELT* — lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots ne vēlāk kā 2008. gada 1. jūlijā;
 - 2) automātisko *ELT* — lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
 - 3) glābšanas *ELT (ELT(S))* vai personas vietu norādošo bāku (*PLB*), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai īpašo uzdevumu speciālists, ja lidmašīna sertificēta ar maksimālo sēdvietu konfigurāciju ne vairāk par sešām.
- b) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

SPO.IDE.A.195 Lidojumi virs ūdens

- a) Tālāk uzskaitītajās lidmašīnās ik personai uz klāja jābūt glābšanas vestei, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai darba vietas, kuras lietošanai tā paredzēta;
- 1) viendzinēja sauszemes lidmašīnās:
 - i) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - ii) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc gaisa kuģa kapteiņa uzskatiem, pacelšanās vai nolaišanās trajektorija virs ūdens ir tāda, ka varētu būt vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens;
 - 2) hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens; un
 - 3) lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kad ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes (NM), izvēloties mazāko lielumu.
- b) Lai atvieglotu cilvēku atrašanu, katrai glābšanas vestei jābūt aprīkotai ar elektrisku apgaismojumu.
- c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, jābūt:
- 1) jūras enkuram un citām ierīcēm, kas vajadzīgas, lai atvieglotu lidmašīnas pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tās izmēram, svaram un manevrējamībai; un
 - 2) attiecināmā gadījumā — iekārtām skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
- d) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kad ir iespējama avārijas nosēšanās un kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, lidmašīnas kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām lidmašīnā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:
- 1) iekārta avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) pietiekams skaits glābšanas plostu (lai pietiktu visām personām uz klāja), kas izvietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas aprīkojums, kas nodrošina paredzētajam lidojumam atbilstīgus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

SPO.IDE.A.200 Izdzīvošanas aprīkojums

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:
- 1) avārijas signālu raidīšanas signālierīcēm;
 - 2) vismaz vienam glābšanas *ELT* (*ELT(S)*); un
 - 3) paredzētajam lidojuma maršrutam piemērotam papildu izdzīvošanas aprīkojumam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

- b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. daļā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:
- 1) nelido tālāk par teritorijām, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:
 - i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEI*) — lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja kādā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties svarīgākais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā — visām citām lidmašīnām;
 - 2) nelido tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā no teritorijas, kas ir piemērota, lai veiktu avārijas nosēšanos, — lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

SPO.IDE.A.205 Individuālais aizsargaprīkojums

Katrai personai uz klāja jālieto individuālais aizsargaprīkojums atbilstīgi veicamās darbības veidam.

SPO.IDE.A.210 Austiņas

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē norādītajā darba vietā, lidmašīnā ir austiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīga iekārta.
- b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram noteikumos paredzētajam lidojumu apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pulsts ir pārraides poga.

SPO.IDE.A.215 Radiosakaru iekārta

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru standarta radiopārraides apstākļos iespējams:
 - 1) veikt divvirzienu sakarus lidlauku pārbaužu nolūkos;
 - 2) jebkurā brīdī lidojuma laikā saņemt meteoroloģisko informāciju;
 - 3) jebkurā lidojuma brīdī veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

SPO.IDE.A.220 Navigācijas iekārtas

- a) Lidmašīnās jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj turpināt lidojumu saskaņā ar:
 - 1) *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā); un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

- b) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.
- c) Lidmašīnās, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotam aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam šādi norādījumi jāspēj sniegt par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

SPO.IDE.A.225 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

2. sadaļa — Helikopteri

SPO.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu SPO.IDE.H.215. un SPO.IDE.H.220. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti helikopterā.
- b) Aprīkojuma atļauja nav nepieciešama šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) karšu turētājs;
 - 4) pirmās palīdzības komplekti;
 - 5) izdzīvošanas un signalizācijas aprīkojums; un
 - 6) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem nosacījumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai SPO.IDE.H.215. un SPO.IDE.H.220. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam šie instrumenti vai iekārtas jālieto.
- e) Instrumenti, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, jāizvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus, faktiski minimāli mainot stāvokli un redzes līniju, ko parasti ieņem, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst sākt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*), ja tāds izveidots;
- b) sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem helikopteriem un visiem komercespluatācijā izmantotajiem helikopteriem kompetentā iestāde apstiprina ekspluatantu helikoptera

ekspluatācijai saskaņā ar obligātajā iekārtu pamatsarakstā (*MMEL*) noteiktajiem ierobežojumiem; vai

- c) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.H.115 Eksploatācijas gaismas

Nakts lidojumos helikopteros jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmai;
- b) navigācijas/pozīcijas apgaismojumam;
- c) nolaišanās lukturim;
- d) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas helikoptera drošai ekspluatācijai;
- e) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visas salona kabīnes;
- f) pārnēsājamam lukturītim katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

SPO.IDE.H.120 Eksploatācija saskaņā ar *VFR* — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

- a) Helikopteros, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu un
 - 5) slīdēšanu.
- b) Helikopteram, ko ekspluatē saskaņā ar *VMC* virs ūdens vai vietās, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar *VMC* naktī, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1500 m vai kad helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotam arī ar:
 - 1) ierīcēm, ar kurām mēra un parāda:
 - i) telpisko stāvokli;
 - ii) vertikālo ātrumu un
 - iii) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
 - 3) sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem helikopetriem — līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

- c) Helikopteros, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri un ko lieto apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1500 m vai kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuuma dēļ.
- d) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, helikopteram jābūt aprīkotam ar papildierīcēm, ar kurām parāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) slīdēšanu;
 - 4) telpisko stāvokli (attiecināmā gadījumā);
 - 5) vertikālo ātrumu (attiecināmā gadījumā), un
 - 6) stabilizētu kursu (attiecināmā gadījumā).

SPO.IDE.H.125 Ekspluatācija saskaņā ar *IFR* — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu un
 - 9) ārējā gaisa temperatūru;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli un
 - 6) stabilizētu kursu;
- d) līdzekļiem, kas prasīti a) apakšpunkta 4. daļā un c) apakšpunkta 2. daļā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuuma dēļ;

- e) papildu rezerves instrumentam, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli; un
- f) sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem helikopteriem:
 - 1) rezerves statiskā spiediena avotam; un
 - 2) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī.

SPO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar IFR

Helikopteros, ko ekspluatē viens pilots saskaņā ar IFR, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

SPO.IDE.H.132 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas sarežģītos, ar dzinēju darbināmos helikopteros

Helikopteros, ko ekspluatē naktī saskaņā ar IFR, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

SPO.IDE.H.133 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri

- a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un apkalpes locekļiem netraucē pildīt pienākumus.

SPO.IDE.H.135 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens lidojumu apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar austiņām un mikrofonu katram lidojumu apkalpes loceklim.

SPO.IDE.H.140 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

- a) Helikopteros, kuru *MCTOM* pārsniedz 7000 kg un kuru pirmais individuālais *CofA* izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt *CVR*.
- b) *CVR* jāspēj saglabāt dati, kas ierakstīti vismaz 2 iepriekšējo stundu laikā.
- c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audio signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikroфона; un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

- d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Papildinot d) apakšpunktu: atbilstīgi apgādājamībai ar elektroenerģiju CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.H.145 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Helikopteriem, kuru *MCTOM* pārsniedz 3175 kg un kuru pirmais individuālais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotiem ar *FDR*, kas datu ierakstīšanā un uzglabāšanā lieto digitālu metodi un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no datu nesēja.
- b) *FDR* ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu helikoptera trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus par vismaz 10 iepriekšējām stundām.
- c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas lidojumu apkalpei uzrāda precīzu informāciju.
- d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) *FDR* jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.H.150 Datu pārraides reģistrators

- a) Helikopteros, kuru pirmais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:
 - 1) *ATS* un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — radiosakaru uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — attēliem;
 - 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus helikoptera; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

- b) Reģistrators izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi, kā arī šo datu ērtas izguves metodi. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus varētu saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tik ilgu laiku, cik SPO.IDE.H.140. punktā noteikts CVR ierīcēm.
- d) Reģistrators ir aprīkots ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistratora darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir tādas pašas kā SPO.IDE.H.140. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktās prasības, ko piemēro CVR.

SPO.IDE.H.155 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var panākt ar vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistrators.

SPO.IDE.H.160 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas

- a) Helikopteros uzstāda:
 - 1) sēdekli vai apkalpes posteni katram apkalpes loceklim vai īpašo uzdevumu speciālistam uz klāja;
 - 2) sēdekļa drošības jostu katrā sēdekļī un ierobežotājierīces — katrā darba vietā;
 - 3) helikopteros, kuru pirmais individuālais CofA izdots pēc 1999. gada 31. jūlija, — drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim; un
 - 4) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim — sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā.
- b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

SPO.IDE.H.165 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Helikopteros jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir bez piepūles sasniedzami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.H.175 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

- a) Nehermetizētiem helikopteriem, ko ekspluatē tādā augstumā, kad vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkoti ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums salona kabīnē pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

- 1) visus apkalpes locekļus vēl 30 minūtes, kad barometriskais augstums salona kabīnē ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
 - 2) visus apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais augstums salona kabīnē ir virs 13 000 pēdām.
- c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta — noteikta ilguma novirzes starp 13 000 pēdām un 16 000 pēdām var veikt bez skābekļa padeves saskaņā ar norādēm SPO.OP.195. punkta b) apakšpunktā.

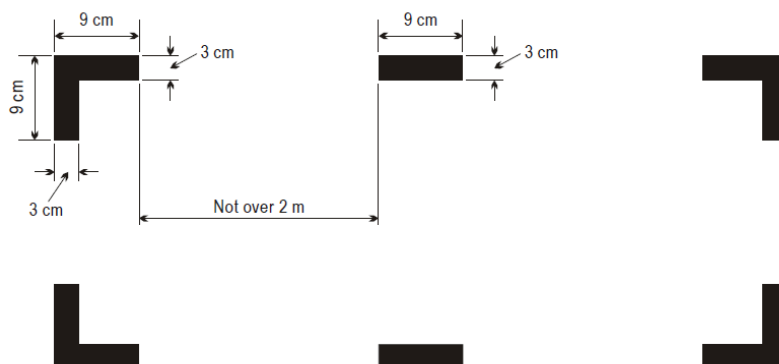
SPO.IDE.H.180 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- a) Helikopteros jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē; un
 - 2) katrā salona kabīnē, kas ir nošķirta no lidojumu apkalpes kabīnes, izņemot gadījumus, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šai kabīnei.
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēku veidiem, kādi, iespējams, var notikt kabīnē, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt kabīnēs, kurās ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas iespējamība.

SPO.IDE.H.185 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls. Uzlaušanas vietu marķējums



SPO.IDE.H.190 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai sēdvietu konfigurācijai vairāk par sešām sēdvietām, jābūt:
 - 1) automātiskam *ELT*; un
 - 2) vienam glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja helikopteru ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

- b) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai sēdvietu konfigurācijai ne vairāk par sešām, jābūt *ELT(S)* vai personas vietu norādošajai bākai (*PLB*), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai īpašo uzdevumu speciālists.
- c) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

SPO.IDE.H.195 Lidojumi virs ūdens — helikopteri, kas nav sarežģīti un darbināmi ar dzinēju

- a) Šajās situācijās helikopteros katrai personai uz klāja jābūt glābšanas vestei, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai darba vietas, kuras lietošanai tā paredzēta:
 - 1) lidojot virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
 - 2) lidojot virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
 - 3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir virs ūdens.
- b) Lai atvieglotu cilvēku atrašanu, katrai glābšanas vestei jābūt aprīkotai ar elektrisku apgaismojumu.
- c) Helikopterā, ko ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no krasta, kas atbilst vairāk nekā 30 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzēm, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, helikoptera kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām helikopterā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska izvērtējumam nosaka, vai helikopterā jāpārvadā:
 - 1) iekārta avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) pietiekams skaits glābšanas plostu (lai pietiktu visām personām uz klāja), kas izvietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas aprīkojums, kas nodrošina paredzētajam lidojumam atbilstīgus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.
- d) Lemjot par to, vai visām personām, kas ir helikopterā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, helikoptera kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku personām helikopterā piespiedu nosēšanās gadījumā.

SPO.IDE.H.197 Glābšanas vestes — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri

- a) Šajās situācijās helikopteros katrai personai uz klāja jābūt glābšanas vestei, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai darba vietas, kuras lietošanai tā paredzēta:
 - 1) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu;

- 2) veicot lidojumu virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
 - 3) paceļoties vai nolaižoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai pietuvošanās trajektorija virs ūdens ir tāda, ka neveiksmes gadījumā iespējama piespiedu nosēšanās uz ūdens.
- b) Lai atvieglotu cilvēku atrašanu, katrai glābšanas vestei jābūt aprīkotai ar elektrisku apgaismojumu.

SPO.IDE.H.198 Aizsargtērps — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri

Visām personām uz klāja jāvalkā aizsargtērps, veicot ekspluatāciju:

- a) lidojumā virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu un kad:
 - 1) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes rāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C; vai
 - 2) paredzamais glābšanas laiks pārsniedz paredzamo izdzīvošanas laiku;vai
- b) gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, kurā ņemti vērā šādi apstākļi:
 - 1) lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, vai attālumā, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; un
 - 2) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes rāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Glābšanas plosti, glābšanas *ELT* un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri

Helikopteros, ko ekspluatē:

- a) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
- b) veicot lidojumu virs ūdens attālumā, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojuma attālumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un ja kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, jābūt šādam aprīkojumam:
 - 1) vismaz vienam glābšanas plostam, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai;
 - 2) katram glābšanas plostam vismaz viens glābšanas *ELT* (*ELT(S)*); un
 - 3) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

SPO.IDE.H.200 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteros, ko ekspluatē virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:

- a) avārijas signālu radīšanas signālierīcei;
- b) vismaz vienam glābšanas *ELT* (*ELT(S)*); un
- c) paredzētajam lidojuma maršrutam piemērotam papildu izdzīvošanas aprīkojumam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

SPO.IDE.H.201 Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū — sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri

Ekspluatējot helikopterus darbībām atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgām lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, jāievēro šādi nosacījumi.

- a) Ja gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija rāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanai vajadzīgo laiku, vai ja lidojums paredzēts naktī, visiem apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem uz klāja jābūt aizsargtērpam.
- b) Visi glābšanas plosti, ko helikopterā ved atbilstīgi prasībām SPO.IDE.H.199. punktā, ir izvietoti tā, lai tos varētu lietot jūras apstākļos, kādos tika novērtēta helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, peldēšanas un garenslīpuma rādītāju atbilstība sertifikācijas prasībām attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens.
- c) Helikopteram uzstāda avārijas apgaismošanas sistēmu ar neatkarīgu ergoapgādi, kas nodrošina salona vispārējo apgaismojumu, tādējādi atvieglojot helikoptera evakuāciju.
- d) Visas avārijas izejas, arī apkalpes avārijas izejas un to atvēršanas ierīces ir skaidri marķētas, lai gan dienas gaismā, gan tumsā cilvēkiem helikopterā norādītu izeju atrašanās vietas. Šiem marķējumiem jābūt redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies un salons iegrimis.
- e) Visām neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu izklūt no helikoptera visiem cilvēkiem, kas ir uz tā klāja, jebkuros apstākļos uz jūras, ievērojot maksimālās prasības, kas jāņem vērā attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens un peldēšanu.
- f) Visas durvis, logi vai citas atveres salona kabīnē, kas paredzētas evakuācijai zem ūdens, aprīko tā, lai avārijas gadījumā tās būtu atveramas.
- g) Glābšanas vestes jāvalkā visu laiku, izņemot gadījumus, kad īpašo uzdevumu speciālistiem vai apkalpes locekļiem, kam lietošanai nodrošināta glābšanas veste, ir aizsargtērps, kas vienlaikus pilda aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas.

SPO.IDE.H.202 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai virs ūdens, jābūt:

- a) jūras enkuram un citām ierīcēm, kas vajadzīgas, lai atvieglotu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un

- b) attiecināmā gadījumā — iekārtām skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

SPO.IDE.H.203 Visu helikopteru nosēdināšana uz ūdens lidojumos virs ūdens

Sarežģītiem, ar dzinēju aprīkoti helikopteriem, ar kuriem lido virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, un helikopteros, kuri nav sarežģīti un darbināmi ar dzinēju un ar kuriem lido virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tālāk par 50 NM no zemes:

- a) jābūt konstruētiem tā, lai tie varētu nosēsties uz ūdens saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem;
- b) saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem jābūt sertificētiem nosēdināšanai uz ūdens; vai
- c) jābūt aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.

SPO.IDE.H.205 Individuālais aizsargaprīkojums

Katrai personai uz klāja jālieto individuālais aizsargaprīkojums atbilstīgi veicamās darbības veidam.

SPO.IDE.H.210 Austiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram noteikumos paredzētam pilotam, apkalpes loceklim un/vai īpašo uzdevumu speciālistam savā darba vietā helikopterā jābūt austiņām ar mikrofonu vai līdzīgai iekārtai ar pārraides pogu uz vadības pults.

SPO.IDE.H.215 Radiosakaru iekārta

- a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru normālos radiopārraides apstākļos iespējams:
 - 1) veikt divvirzienu sakarus lidlauku pārbaužu nolūkos;
 - 2) saņemt meteoroloģisko informāciju;
 - 3) jebkurā lidojuma brīdī veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.
- c) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un SPO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteriem jābūt aprīkoti ar pārraides pogu uz lidojuma pults katra attiecīgā pilota un apkalpes locekļa darba vietā.

SPO.IDE.H.220 Navigācijas iekārtas

- a) Helikopteros jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj turpināt lidojumu saskaņā ar:

- 1) ATS lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā); un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.
- b) Helikopteru navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbne pārtrauces pasākumus.
- c) Helikopteros, ko ekspluatē lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam šādi norādījumi jāspēj sniegt par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

SPO.IDE.H.225 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

3. sadaļa — Planieri

SPO.IDE.S.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
 - 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu SPO.IDE.S.145. un SPO.IDE.S.150. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti planierī.
- b) Aprīkojuma atļauja nav nepieciešama šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
 - 1) pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri; un
 - 3) izdzīvošanas un signalizācijas aprīkojums.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem nosacījumiem:
 - 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt planiera lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam šie instrumenti vai iekārtas jālieto.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.S.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst sākt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem planiera instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) planieri ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tāds izveidots; vai
- b) uz planieri attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.S.115 Ekspluatācija saskaņā ar *VFR* — lidojumu un navigācijas instrumenti

- a) Planieriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu — planieros ar dzinēju;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu un
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu.

- b) Planieriem, ko lieto apstākļos, kad planieri nevar noturēt vēlamajā telpiskajā stāvoklī, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotiem ar ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
- 1) vertikālo ātrumu;
 - 2) telpisko stāvokli vai pagriezienus un slīdēšanu un
 - 3) magnētisko kursu.

SPO.IDE.S.120 Lidošana mākoņos — lidojumu un navigācijas instrumenti

Planieriem, ar kuriem veic lidojumus mākoņos, jābūt aprīkotiem ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- a) magnētisko kursu;
- b) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) barometrisko augstumu;
- d) izmērīto gaisa ātrumu;
- e) vertikālo ātrumu un
- f) telpisko stāvokli vai pagriezienus un slīdēšanu.

SPO.IDE.S.125 Sēdekļi un ierobežotājsistēmas

- a) Planieros jābūt:
 - 1) sēdeklim katrai personai uz tā klāja; un
 - 2) sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim atbilstīgi *AFM*.
- b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

SPO.IDE.S.130 Papildu skābeklis

Planieros, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus vēl papildu 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais spiediens pārsniedz 13 000 pēdu.

SPO.IDE.S.135 Lidojumi virs ūdens

Planieros, ko ekspluatē virs ūdens, kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām planierī piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska izvērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja paredzēta glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta;

- b) avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*) vai personas vietu norādošā bāka (*PLB*), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai īpašo uzdevumu speciālists un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai, veicot lidojumu:
 - 1) virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - 2) vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija virs ūdens ir tāda, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās.

SPO.IDE.S.140 Izzīvošanas aprīkojums

Planjeros, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

SPO.IDE.S.145 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planjeros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigācijas iekārtas

Planjeros jābūt nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai lidojumu varētu turpināt saskaņā ar:

- a) *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā); un
- b) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

SPO.IDE.S.155 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planjeros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

4. sadaļa — Gaisa baloni

SPO.IDE.B.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas noteikšanai, lai izpildītu prasības SPO.IDE.B.145. punktā; vai
 - 2) ir uzstādīti gaisa balonā.
- b) Aprīkojuma atļauja nav nepieciešama šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) pirmās palīdzības komplekti un
 - 4) izdzīvošanas un signalizācijas aprīkojums.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem nosacījumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt gaisa balona lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur norīkoti lidojumu apkalpes locekļi, kam šie instrumenti vai iekārtas jālieto.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.B.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst sākt, ja nedarbojas kāds no plānotajām lidojumā vajadzīgiem gaisa balona instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) gaisa balonu ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tāds izveidots; vai
- b) uz gaisa balonu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.B.110 Eksploatācijas gaismas

Nakts lidojumos gaisa balonos jābūt:

- a) pozīcijas apgaismojumam;
- b) līdzekļiem, ar ko pienācīgi apgaismot visus gaisa balona drošai ekspluatācijai nepieciešamos instrumentus un iekārtas;
- c) pārnēsājamam elektriskam lukturītim; un

- d) karstā gaisa dirižabļos:
 - 1) nosēšanās gaismām un
 - 2) sadursmes novēršanas gaismām.

SPO.IDE.B.115 Eksploatācija saskaņā ar VFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

Dienas lidojumos saskaņā ar VFR gaisa balonos jābūt:

- a) ierīcēm, kas rāda dreifēšanas virzienu, un
- b) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - 1) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 2) vertikālo ātrumu, ja prasīts AFM; un
 - 3) barometrisko augstumu, ja prasīts AFM, ja to nosaka gaisa telpas prasības vai ja augstums jākontrolē skābekļa lietošanas dēļ.

SPO.IDE.B.120 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Gaisa balonos jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir bez piepūles sasniedzami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.B.121 Papildu skābeklis

Gaisa balonos, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus vēl papildu 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais spiediens pārsniedz 13 000 pēdu.

SPO.IDE.B.125 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

Karstā gaisa balonā jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam.

SPO.IDE.B.130 Lidojumi virs ūdens

Gaisa balonos, ko ekspluatē virs ūdens, kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām gaisa balonā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska izvērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja paredzēta glābšanas veste, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas darba vietas, kuras lietošanai tā paredzēta;

- b) avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*) vai personas vietu norādošā bāka (*PLB*), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai īpašo uzdevumu speciālists un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai.

SPO.IDE.B.135 Izdzīvošanas aprīkojums

Gaisa balonos, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

SPO.IDE.B.140 Dažādas ierīces

Gaisa balonā jābūt katram apkalpes loceklim paredzētiem aizsargcimdiem.

- b) Karstā gaisa balonos un jauktajos balonos jābūt:
 - 1) rezerves aizdedzes avotam;
 - 2) ierīcei, kas mēra un rāda degvielas daudzumu;
 - 3) ugunsdzēsības segai vai ugunsdrošam pārsegam; un
 - 4) vismaz 25 metrus (m) garai atsaitei.
- c) Gāzes baloniem jābūt aprīkoti ar nazi.

SPO.IDE.B.145 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, gaisa balonos jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, gaisa balonos jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

E apakšdaļa — Īpašas prasības**1. sadaļa — Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem (HESLO)****SPO.SPEC.HESLO.100 Standarta ekspluatācijas procedūras**

- a) Ekspluatants novērtē darbības sarežģītību, lai noteiktu ar ekspluatāciju saistīto apdraudējumu un riskus.
- b) Ekspluatants izveido standarta ekspluatācijas procedūras, kas nosaka:
 - 1) pārvadājamo aprīkojumu, kā arī šā aprīkojuma ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus *MEL* (attiecināmā gadījumā);
 - 2) apkalpes sastāvu un prasības par apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu pieredzi;
 - 3) apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus apmāca;
 - 4) apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu atbildību un pienākumus;
 - 5) snieguma kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt *HESLO* ekspluatāciju;
 - 6) standarta, nestandarta un avārijas procedūras apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem.

SPO.SPEC.HESLO.105 Īpašais HESLO aprīkojums

Helikopterā jābūt vismaz:

- a) vienam kravas drošības spogulim vai citam līdzeklim, ar ko apskatīt āķi(-us)/kravu; un
- b) vienam iekraušanas mērītājam, ja vien kravas svaru nenosaka ar kādu citu metodi.

SPO.SPEC.HESLO.110 Bīstamu kravu pārvadājumi

Ekspluatantam, kas pārvadā bīstamas kravas no bezapkalpes vietām vai attālām vietām vai uz tām, kompetentajai iestādei jāiesniedz pieteikums, lai saņemtu atbrīvojumu no Tehnisko instrukciju noteikumiem, ja ekspluatants paredzējis neievērot citus šo instrukciju noteikumus.

2. sadaļa — Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (HEC)**SPO.SPEC.HEC.100 Standarta ekspluatācijas procedūras**

- a) Ekspluatants novērtē darbības sarežģītību, lai noteiktu ar ekspluatāciju saistīto apdraudējumu un riskus.
- b) Ekspluatants izveido standarta ekspluatācijas procedūras, kas nosaka:

- 1) pārvadājamo aprīkojumu, kā arī šā aprīkojuma ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus *MEL* (attiecināmā gadījumā);
- 2) apkalpes sastāvu un prasības par apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu pieredzi;
- 3) apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus apmāca;
- 4) apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu atbildību un pienākumus;
- 5) snieguma kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt *HEC* ekspluatāciju;
- 6) standarta, nestandarta un avārijas procedūras apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem.

SPO.SPEC.HEC.105 Īpašais *HEC* aprīkojums

- a) Helikopterā uzstāda:
 - 1) vinčas iekārtu;
 - 2) kravas āķi;
 - 3) vienu kravas drošības spoguļi vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi; un
 - 4) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar kādu citu metodi.
- b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.

3. sadaļa — Izpletņu ekspluatācija (*PAR*)

SPO.SPEC.PAR.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

- a) Ekspluatants novērtē darbības sarežģītību, lai noteiktu ar ekspluatāciju saistīto apdraudējumu un riskus.
- b) Ekspluatants izveido standarta ekspluatācijas procedūras, kas nosaka:
 - 1) pārvadājamo aprīkojumu, kā arī šā aprīkojuma ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus *MEL* (attiecināmā gadījumā);
 - 2) apkalpes sastāvu un prasības par apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu pieredzi;
 - 3) apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus apmāca;
 - 4) apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu atbildību un pienākumus;
 - 5) snieguma kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt izpletņu ekspluatāciju;
 - 6) standarta, nestandarta un avārijas procedūras apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem.

SPO.SPEC.PAR.105 Apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu pārvadāšana

SPO.GEN.106. punkta c) apakšpunktā noteiktās prasības neattiecas uz īpašo uzdevumu speciālistiem, kas lec ar izpletni.

SPO.SPEC.PAR.110 Sēdvietas

Neatkarīgi no SPO.IDE.A.160. punkta a) apakšpunkta un SPO.IDE.H.160. punkta a) apakšpunkta 1. daļas grīdu var izmantot kā sēdvietu, ja vien ir pieejamas ierīces īpašo uzdevumu speciālistu noturēšanai vai piesprādzēšanai.

SPO.SPEC.PAR.115 Papildu skābeklis

Neatkarīgi no SPO.OP.195. punkta a) apakšpunkta prasība par papildu skābekļa lietošanu nekad neattiecas uz īpašo uzdevumu speciālistiem, kas veic īpašā uzdevuma izpildei nepieciešamos pienākumus, kad salona augstums:

- a) pārsniedz 13 000 pēdas — ne ilgāk par 6 minūtēm;
- b) pārsniedz 15 000 pēdas — ne ilgāk par 3 minūtēm.

SPO.SPEC.PAR.120 Lidojumi virs ūdens

Gaisa balonos, ko ekspluatē virs ūdens, pārvadājot vairāk par 6 personām, kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām gaisa balonā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska izvērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*), kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

SPO.SPEC.PAR.125 Bīstamu kravu izmešana

Neatkarīgi no SPO.GEN.160. punkta izpletņlēcēji drīkst atstāt gaisa kuģi, lai veiktu apstiprinātus izpletņlēcēšanas paraugdemonstrējumus virs blīvi apdzīvotām vietām, līdz ņemot dūmu ierīces, ja tās ir izgatavotas šādiem mērķiem.

4. sadaļa — Figūrlidojumi (*ABF*)**SPO.SPEC.ABF.100 Standarta ekspluatācijas procedūras**

- a) Ekspluatants novērtē darbības sarežģītību, lai noteiktu ar ekspluatāciju saistīto apdraudējumu un riskus.
- b) Ekspluatants izveido standarta ekspluatācijas procedūras, kas nosaka:
 - 1) pārvadājamo aprīkojumu, kā arī šā aprīkojuma ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus *MEL* (attiecināmā gadījumā);
 - 2) apkalpes sastāvu un prasības par apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu pieredzi;
 - 3) apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un īpašo uzdevumu speciālistus apmāca;

- 4) apkalpes locekļu un īpašo uzdevumu speciālistu atbildību un pienākumus;
- 5) snieguma kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt figūrlidojumus;
- 6) standarta, nestandarta un avārijas procedūras apkalpes locekļiem un īpašo uzdevumu speciālistiem.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

Figūrlidojumos nav jāpāravadā šādi dokumenti, kas norādīti SPO.GEN.140. punkta a) apakšpunktā:

- a) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā);
- b) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo noviržu dēļ paredzamo maršrutu/teritoriju jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
- c) procedūras un informācija par vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts; un
- d) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma teritorijai.

SPO.SPEC.ABF.115 Pirmās palīdzības komplekti

Uz figūrlidojumiem neattiecas SPO.IDE.A.165. punktā un SPO.IDE.H.165. punktā noteiktā prasība, ka lidmašīnās un helikopteros jābūt pirmās palīdzības komplektam.

SPO.SPEC.ABF.120 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

Uz figūrlidojumiem neattiecas SPO.IDE.180.A punktā noteiktā prasība, ka lidmašīnās jābūt pārnēsājamiem ugunsdzēsības aparātiem.