FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.147 | 4 nëntor | 2011

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Urdhër i MPPT nr.92, datë 28.9.2011	Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil……	6613

URDHËR
Nr.92, datë 28.9.2011

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI HARMONIZIMIN E KËRKESAVE TEKNIKE DHE PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, në zbatim të nenit 16 të ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" dhe në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 "Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët evropiane të aviacionit",

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores "Mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Dispozitat e kësaj rregulloreje kanë përparësi mbi dispozitat me të njëjtin objekt të trajtuar në urdhrat dhe udhëzimet e mëparshme.
3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

RREGULLORE
MBI HARMONIZIMIN E KËRKESAVE TEKNIKE DHE PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL

Neni 1

1. Kjo rregullore zbatohet për harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e sigurisë ajrore të aviacionit civil në lidhje me operimin dhe mirëmbajtjen e avionëve dhe personat, dhe organizatat e përfshira në këto detyra.
2. Kërkesat teknike dhe procedurat administrative të harmonizuara, të përmendura në paragrafin 1, zbatohen për të gjithë avionët e operuar nga operatorët sipas nenit 2(a), të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, në një vend të ZPEA-së apo shtet të huaj.

Neni 2

Përkufizime

a) "Operator" është një person fizik me banim në Republikën e Shqipërisë ose një person juridik i themeluar në Republikën e Shqipërisë që përdor një ose më shumë avionë në pajtim me rregulloret e zbatueshme në Republikën e Shqipërisë ose një transportues ajror i ZPEA-së sipas përkufizimit në legjislacionin e ZPEA-së siç përcaktohet në Marrëveshjen Shumëpalëshe.

b) "Produkt" është një avion civil, motor, turbinë ose pajisje.

c) “Pajisje” është çdo instrument, pajim, mekanizëm, aparat ose aksesor që përdoret ose është i destinuar për t’u përdorur në operimin e një avioni në fluturim qoftë i instaluar, apo i destinuar për t’u instaluar, ose bashkëngjitur një avioni civil, por që nuk është pjesë e një trupi të avionit, motorit ose turbinës.

d) “Pjesë përbërëse” është një material, pjesë ose nënndarje që nuk mbulohet nga përkufizimet te (b) dhe (c) për përdorim në një avion civil, motorë, turbina ose pajisje.

e) “Certifikim” (i një produkti, shërbimi, organizate ose personi) është çdo formë e njohjes juridike që ky produkt, shërbim, organ ose person përmbush kërkesat e zbatueshme. Ky certifikim përbëhet nga dy faza:

i) faza e kontrollit që produkti, shërbimi, organizata ose personi teknikisht përmbush kërkesat e zbatueshme; kjo fazë quhet “bërja e konstatimeve teknike”;

ii) faza e njohjes formale të kësaj përmbushjeje të kërkesave të zbatueshme nëpërmjet lëshimit të një certifikate, licence, aprovimi ose dokumenti tjetër në mënyrën e kërkuar nga ligjet dhe procedurat e brendshme; ky akt quhet “bërja e konstatimeve ligjore”.

f) “Mirëmbajtje” janë të gjitha inspektimet, shërbimet, modifikimi dhe riparimi gjatë gjithë jetëgjatësisë së një avioni që nevojiten për të siguruar që avioni mbetet në pajtim me certifikimin tip dhe ofron një nivel të lartë të sigurisë ajrore në të gjitha rrethanat; kjo përmbledh veçanërisht modifikimet e caktuara nga autoritetet palë në masat e përmendura te (h) në pajtim me konceptet e kontrollit të përshtatshmërisë për fluturim.

g) “Variant i kombëtar” është një kërkesë ose rregullore e brendshme e vendosur nga një vend si shtesë ose në vend të një JAR-i.

h) “Marrëveshjet e bashkëpunimit” janë masat e zhvilluara nën kujdesin e Agjencisë Europiane të Aviacionit Civil për bashkëpunim në zhvillimin dhe zbatimin e kërkesave të përbashkëta në të gjitha fushat në lidhje me sigurinë dhe operimin e sigurt të avionëve. Këto masa specifikohen në aneksin I.

i) “Autoriteti” në aneksin III është autoriteti kompetent që ka dhënë certifikatën e operatorit ajror (AOC).

Neni 3

1. Pa cenuar nenin 11, kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përbashkëta dhe të zbatueshme në Republikën e Shqipërisë dhe në ZPEA sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në lidhje me transportin tregtar me avion, janë ato të përcaktuara në aneksin III.

2. Referimet e bëra te nënpjesa M e aneksit III ose te ndonjë prej dispozitave të tij i referohen pjesës M të urdhrit të Ministrit, nr.16, datë 14.10.2008 “Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra ose dispozitat e tij përkatëse”.

Neni 4

1. Në lidhje me fushat e pambuluara nga aneksi III, do të miratohen kërkesa të tjera teknike dhe procedura administrative në përputhje me legjislacionin ndërkombëtar.

2. Në pritje të përfundimit të procesit të implementimit e të përshtatjes me legjislacionin ndërkombëtar të përmendur në paragrafin 1, Republika e Shqipërisë mund të zbatojë dispozitat përkatëse të rregulloreve të saj të brendshme ekzistuese.

Neni 5

Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë masat për të plotësuar kushtet për asociim në EASA, specifikuar në marrëveshjen përkatëse të bashkëpunimit me Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore.

Neni 6

Avionët e operuar sipas një autorizimi të dhënë nga një shtet anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, apo KE-së, në pajtim me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përbashkëta, të njëvlershme me ato të përcaktuara në këtë rregullore, mund të operohen sipas të njëjtave kushte në RSH, ashtu si edhe në shtetet e tjera anëtare të ZPEA-së, pa kërkesa të tjera teknike ose vlerësim nga AAC-ja.

Neni 7

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar njeh certifikimin e dhënë nga një shtet apo një organ i autorizuar prej atij shteti anëtar të BE-së, apo i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në pajtim me rregullat dhe standardet e tyre, të njëjta me ato të përcaktuara në këtë rregullore, organeve ose personave të vendosur nën juridiksionin e saj dhe nën autoritetin e saj, të cilat janë të përfshirë në mirëmbajtjen e produkteve dhe operimin e avionit.

Neni 8

1. Dispozitat e neneve 3 deri 7 nuk e pengojnë Autoritetin e Aviacionit Civil të reagojë menjëherë ndaj një problemi sigurie që ka të bëjë me një produkt, person ose organizatë në pajtim me këtë rregullore.

Nëse problemi i sigurisë ajrore rrjedh nga një nivel i papërshtatshëm i sigurisë ajrore të parashikuar te kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përbashkëta ose nga mangësi te këto kërkesa dhe procedura, Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për të njoftuar menjëherë Komisionin Europian dhe Komitetin e Përbashkët për masat e marra dhe shkaqet përkatëse.

Komisioni, në pajtim me procedurat e tij, mund të vendosë nëse një nivel i papërshtatshëm sigurie ajrore ose një mangësi në kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përbashkëta justifikon vazhdimin e zbatimit të masave të miratuara në pajtim me nënparagrafin e parë të këtij paragrafi. Nëse masat e marra nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar konsiderohen të pabazuara, ai mund të rekomandojë anulimin e masave në fjalë.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të bëjë përjashtime nga kërkesat teknike dhe procedurat administrative të specifikuara në këtë rregullore në rastin e rrethanave të paparashikuara operacionale urgjente ose nevojave operacionale për një kohëzgjatje të kufizuar.

Komisioni do të njoftohet për çdo përjashtim të dhënë në mënyrë të përsëritur ose për një periudhë më të gjatë se dy muaj.

Nëse Komisioni njoftohet për përjashtimet e bëra nga Autoriteti i Aviacionit Civil në pajtim me nënparagrafin e dytë, Komisioni gjykon në do të shqyrtojë nëse përjashtimet përputhen me objektivat konkretë të parashikimeve të Marrëveshjes së ECAA-së në drejtim të sigurisë ajrore e rrjedhimisht edhe të kësaj rregulloreje.

Nëse Komisioni konstaton që përjashtimet e bëra nuk përputhen me objektivat e sigurisë ajrore sipas parashikimeve të Marrëveshjes së ECAA-së në drejtim të sigurisë ajrore e rrjedhimisht edhe të kësaj rregulloreje, ai vendos për masat e garancisë sipas procedurave të tij.

Në një rast të tillë, Autoriteti i Aviacionit Civil anulon përjashtimin.

3. Në rastet kur një nivel sigurie ajrore i barasvlershëm me atë të arritur nga zbatimi i kërkesave teknike dhe procedurave administrative të përbashkëta të parashikuara në aneksin III mund të arrihet me mjete të tjera, Autoriteti i Aviacionit Civil, pa diskriminim mbi bazën e shtetësisë së kërkuesve dhe duke pasur parasysh nevojën për të mos shmangur konkurrencën, jep një aprovim duke shmangur këto dispozita.

Në këto raste Autoriteti i Aviacionit Civil njofton Komisionin për synimin e tyre për të bërë këtë aprovim, shkaqet për këtë dhe kushtet e vendosura për të siguruar që të arrihet niveli i barasvlershëm i sigurisë ajrore.

Komisioni, brenda një afati prej tre muajsh pas njoftimit nga Republika e Shqipërisë, gjykon nëse do të japë mendimin e tij në lidhje me këtë çështje.

Nenet 6 dhe 7 zbatohen për masën në fjalë.

4. Pavarësisht dispozitave të paragrafëve 1, 2 dhe 3, në Republikën e Shqipërisë mund të miratohen ose mbahen dispozitat në lidhje me OPS 1.1105 pika 6, OPS 1.1110 pikat 1.3 dhe 1.4.1, OPS 1.1115 dhe OPS 1.1125 pika 2.1 të nënpjesës Q në aneksin III derisa të përfundojë procesi i vendosjes së rregullave të Bashkimit Europian të bazuara në njohuri shkencore dhe praktikat më të mira, dhe të realizohet procesi i përshtatjes së këtyre rregullave në RSH.

Komisioni do të njoftohet për dispozitat që vendoset të mbahen.

Për dispozitat e brendshme që shmangen nga dispozitat OPS 1 të përmendura në nënparagrafin e parë, të cilat Republika e Shqipërisë synon t'i miratojnë pas datës së zbatimit të aneksit III, Komisioni, brenda një periudhe prej tre muajsh pas njoftimit nga Republika e Shqipërisë, fillon procedurën e përmendur në nenin 12(2), me qëllim që të vendosë nëse këto dispozita përmbushin objektivat e sigurisë ajrore të kësaj rregulloreje dhe rregullat e tjera të legjislacionit komunitar, dhe nëse ato mund të bëhen të zbatueshme.

Në një rast të tillë, Komisioni u njofton vendimin e tij të gjitha Shteteve Anëtare, që kanë të drejtë të zbatojnë atë masë. Dispozitat përkatëse të aneksit III mund të ndryshohen, gjithashtu, në pajtim me nenin 11, për të reflektuar atë masë.

Nenet 6 dhe 7 zbatohen për masën në fjalë.

Neni 9

Autoriteti i Aviacionit Civil merr masat e nevojshme për të bashkërenduar programet e tyre të kërkimit për të përmirësuar sigurinë ajrore të avionëve civilë dhe operimin e tyre, dhe informon për këto masa Komisionin. Komisioni mund të ndërmarrë çdo iniciativë përkatëse për të nxitur këto programe të brendshme kërkimore.

Neni 10

Autoriteti i Aviacionit Civil njofton komitetin e përbashkët, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe për:

a) çdo kërkesë ose procedurë të re ose të ndryshuar të zhvilluar ose miratuar në pajtim me procedurat e parashikuara te marrëveshja e bashkëpunimit; dhe

b) çdo modifikim të masave të parashikuara; dhe

c) rezultatet e konsultimeve me organet industriale dhe të tjera të interesuara.

Neni 11

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të bashkëpunojë dhe do të japë asistencën e tij ndaj shteteve anëtare të BE dhe me ato të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në zbatimin e kësaj rregulloreje dhe në monitorimin e zbatimit të saj.

2. Si pjesë e ndihmës së ndërsjellë të përmendur në paragrafin 1, Autoriteti i Aviacionit Civil do të shkëmbejë rregullisht të gjithë informacionin e disponueshëm për:

- shkeljet e kësaj rregulloreje nga jorezidentët dhe gjobat e vendosura në lidhje me to;

- gjobat e vendosura për rezidentët e vet nga Republika e Shqipërisë në lidhje me këto shkelje të kryera në Shtete të tjera Anëtare të BE-së ose ZPEA-së sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

ANEKSI I

Masat e përmendura te neni 2 (1) (h)

Masat në lidhje me zhvillimin, pranimin dhe zbatimin e rregulloreve të bashkimit europian për sigurinë ajrore, me qëllim asociimin në agjencinë europiane të aviacionit civil, të rëna dakord në marrëveshjen e bashkëpunimit (Workin Arrangements).

ANEKSI III

Kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përbashkëta të zbatueshme për transportimin tregtar me avion

OPS 1: Transportimi ajror tregtar (aeroplanë)

Përmbajtja (Paraqitje e përgjithshme)

Nënpjesa A	-	Zbatueshmëria dhe përkufizime
Nënpjesa B	-	Të përgjithshme
Nënpjesa C	-	Certifikimi dhe mbikëqyrja e operatorit
Nënpjesa D	-	Procedura operative
Nënpjesa E	-	Operacionet në çdo lloj moti
Nënpjesa F	-	Funksionimi në përgjithësi
Nënpjesa G	-	Puna Klasa A
Nënpjesa H	-	Puna Klasa B
Nënpjesa I	-	Puna Klasa C
Nënpjesa J	-	Masa dhe balanca
Nënpjesa K	-	Instrumente dhe pajime
Nënpjesa L	-	Pajisje të komunikimit dhe navigimit
Nënpjesa M	-	Mirëmbajtja e aeroplanit
Nënpjesa N	-	Ekuipazhi i fluturimit
Nënpjesa O	-	Ekuipazhi i kabinës
Nënpjesa P	-	Manualet, protokollet dhe regjistrat
Nënpjesa Q	-	Kufizimet e kohës së fluturimit dhe shërbimit dhe kërkesat e pushimit
Nënpjesa R	-	Transporti ajror i mallrave të rrezikshëm
Nënpjesa S	-	Siguria

NËNPJESA A

ZBATUESHMËRIA DHE PËRKUFIZIME

OPS 1.001

Zbatueshmëria

Pjesa 1 OPS përshkruan kërkesat e zbatueshme për operimin e çdo avioni civil për qëllimin e transportit ajror tregtar nga çdo operator vendi kryesor i biznesit i të cilit dhe, sipas rastit, zyra e regjistruar është në Republikën e Shqipërisë, apo një shtet i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, që më vonë quhet operator. OPS 1 nuk zbatohet për:

1. aeroplanët nëse përdoren për shërbime ushtarake, doganore dhe policore; si dhe

2. për hedhjen me parashutë dhe fluturimet për shuarjen e zjarreve dhe fluturimet përkatëse të pozicionimit dhe kthimit në të cilat personat e mbartur janë ata që do të transportoheshin për hedhjen me parashutë ose shuarjen e zjarreve; si dhe

3. për fluturimet menjëherë para, gjatë ose menjëherë pas aktivitetit të punës ajrore, me kusht që këto fluturime të jenë lidhur me aktivitetin e punës ajrore dhe në të cilat, duke përjashtuar anëtarët e ekuipazhit, nuk mbarten më shumë se 6 persona të domosdoshëm për aktivitetin e punës ajrore.

OPS 1.003
Përkufizime

a) Për qëllimet e këtij aneksi:

1. "i pranuar/i pranueshëm" do të thotë jo i kundërshtuar nga autoriteti si i përshtatshëm për qëllimin e destinuar.

2. "aprovuar (nga autoriteti)" do të thotë i dokumentuar (nga autoriteti) si i përshtatshëm për qëllimin e destinuar.

3. "listë kryesore e pajisjeve minimale (MMEL)" do të thotë një listë kryesore (duke përfshirë një preambulë) të përshtatshme për një tip avioni që përcakton ato instrumente, artikuj pajimesh ose funksione që, duke ruajtur nivelin e sigurisë ajrore të destinuar në specifikimet e certifikatës së zbatueshme për përshtatshmërinë për fluturim, mund të jenë përkohësisht jooperative për shkak të mosfunksionimit të brendshëm të dizenjos, dhe/ose për shkak të procedurave, kushteve dhe kufizimeve të specifikuara operative dhe të mirëmbajtjes, dhe në pajtim me procedurat e zbatueshme për vazhdimësinë e përshtatshmërisë për fluturim.

4. "Listë e pajimeve minimale (MEL)" është një listë (duke përfshirë një preambulë) që parashikon operimin e një avioni, në kushte të specifikuara, me instrumente të veçantë, artikuj pajimesh ose funksione jooperative në fillim të fluturimit. Kjo listë përgatitet nga operatori për avionin e tij përkatës duke marrë parasysh përkufizimin e avionit të tij dhe kushtet përkatëse operacionale dhe të mirëmbajtjes në pajtim me një procedurë të aprovuar nga autoriteti.

b) Pjesa M dhe pjesa 145 që referohen në këtë aneks janë ato të urdhrit të Ministrit nr.16, datë 14.10.2008 "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra".

NËNPJESA B
TË PËRGJITHSHME
OPS 1.005

Të përgjithshme

a) Një operator nuk operon një avion për qëllimin e transportimit ajror tregtar përveçse në përputhje me pjesën 1 OPS. Për operacionet e aeroplanëve të punës klasa B, kërkesa më të lehta mund të gjenden në shtojcën 1 të OPS 1.005(a).

b) Një operator përmbush kërkesat prapavepruese të zbatueshme për vlefshmërinë ajrore për aeroplanët e operuar për qëllimin e transportit ajror tregtar.

c) Çdo aeroplan operohet në pajtim me termat e certifikatës së vlefshmërisë ajrore dhe brenda kufizimeve të aprovuara që gjenden në këtë manual për fluturimin e avionëve.

d) Të gjitha aparatet sintetike të trajnimit (STD), si simulatorët e fluturimit ose aparatet e trajnimit për fluturim (FTD), që zëvendësojnë një aeroplan për qëllime trajnimi dhe/ose kontrolli kualifikohen në pajtim me kërkesat e zbatueshme për aparatet sintetike të trajnimit. Një operator që synon të përdorë këtë STD duhet të marrë aprovimin nga autoriteti.

OPS 1.020
Ligjet, rregulloret dhe procedurat - Përgjegjësitë e operatorit

Një operator duhet të sigurojë që:

1. Të gjithë punonjësve u bëhet e ditur që ata duhet të respektojnë ligjet, rregulloret dhe procedurat e atyre shteteve, në të cilat kryhen operimet dhe që u përkasin përmbushjes së detyrave të tyre; dhe

2. Të gjithë anëtarët e ekuipazhit janë të njohur me ligjet, rregulloret dhe procedurat që kanë të bëjnë me përmbushjen e detyrave të tyre.

OPS 1.025
Gjuha e përbashkët

a) Një operator duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit mund të komunikojnë në një gjuhë të përbashkët.

b) Një operator duhet të sigurojë që i gjithë personeli i operacioneve është në gjendje të kuptojë gjuhën në të cilën janë shkruar ato pjesë të manualit të operacioneve që u përkasin detyrave dhe përgjegjësive të tyre.

OPS 1.030
Lista e pajimeve minimale - Përgjegjësitë e operatorit

a) Një operator, për çdo aeroplan, vendos një listë të pajimeve minimale (MEL) të aprovuar nga AAC. Kjo bazohet, por nuk është më pak kufizuese se lista përkatëse kryesore e pajimeve minimale (MMEL) (nëse kjo ekziston) e pranuar nga AAC-ja.

b) Një operator nuk operon një avion ndryshe nga sa në pajtim me MEL-in përveç kur lejohet nga AAC. Çdo leje e tillë në asnjë rrethanë nuk lejon operimin tej kufizimeve të MMEL-së.

OPS 1.035
Sistemi i cilësisë

a) Një operator vendos një sistem cilësie dhe cakton një menaxher cilësie për të monitoruar respektimin dhe saktësinë e procedurave të kërkuara për të siguruar praktika të sigurta operacioneve dhe aeroplanëve të përshtatshëm për fluturim.

Monitorimi i përputhshmërisë duhet të përfshijë një sistem raportimi te menaxheri përgjegjës (shih, gjithashtu, OPS 1.175(h)) për të siguruar veprim korrigjues sipas nevojës.

b) Sistemi i cilësisë duhet të përfshijë një program për sigurimin e cilësisë që përmban procedurat e destinuara për të verifikuar që të gjitha operacionet po kryhen në pajtim me të gjitha kërkesat, standardet dhe procedurat e zbatueshme.

c) Sistemi i cilësisë dhe menaxhimi i cilësisë duhet të jenë të pranueshëm për AAC-në.

d) Sistemi i cilësisë duhet të jetë i përshkruar në dokumentacionin përkatës.

e) Pavarësisht nënparagrafit (a) të mësipërm, AAC-ja mund të pranojë emërimin e dy menaxherëve të cilësisë, një për operacionet dhe një për mirëmbajtjen, me kusht që operatori të ketë caktuar një njësi për menaxhimin e cilësisë për të siguruar që sistemi i cilësisë zbatohet në mënyrë të njëtrajtshme gjatë gjithë operacionit.

OPS 1.037
Programi për parandalimin e aksidenteve dhe sigurinë në fluturim

a) Një operator duhet të vendosë dhe mbajë një program për parandalimin e aksidenteve dhe sigurinë ajrore në fluturim, që mund të jetë i integruar në sistemin e cilësisë, duke përfshirë:

1. programet për arritjen dhe mbajtjen e ndërgjegjësimit për riskun nga të gjithë personat e përfshirë në operacione; dhe

2. një skemë për raportimin e ngjarjeve për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve përkatës për incidentet dhe aksidentet me qëllim që të identifikohen rrymat negative dhe të trajtohen mangësitë në interes të sigurisë ajrore në fluturim. Skema mbron identitetin e raportuesit dhe përfshin mundësinë që raportet të paraqiten në mënyrë anonime; dhe

3. vlerësimin e informacionit përkatës në lidhje me aksidentet dhe incidentet dhe publikimin e informacionit përkatës, por jo caktimin e fajit; dhe

4. një program monitorimi të të dhënave të fluturimit për ata aeroplanë që janë mbi 27 000 kg MCTOM. Monitorimi i të dhënave të fluturimit (FDM) është përdorimi pro-aktiv i të dhënave digjitale të fluturimit nga operacionet rutinë për të përmirësuar sigurinë ajrore të aviacionit. Programi i monitorimit të të dhënave të fluturimit është jodënues dhe përmban garanci të përshtatshme për të mbrojtur burimin(et) e të dhënave; dhe

5. emërimin e një personi përgjegjës për menaxhimin e programit.

b) Propozimet për veprime korrigjuese që rrjedhin nga programi i parandalimit të aksidentit dhe sigurisë ajrore në fluturim janë përgjegjësi e personit përgjegjës për menaxhimin e programit.

c) Efektiviteti i ndryshimeve që rrjedhin nga propozimet për veprim korrigjues i identifikuar nga programet për aksidentet dhe sigurinë në fluturim monitorohet nga menaxheri i cilësisë.

OPS 1.040
Anëtarët e ekuipazhit

a) Një operator siguron që të gjithë anëtarët e ekuipazhit operativ të fluturimit dhe kabinës janë trajnuar dhe janë të aftë të kryejnë detyrat e caktuara.

b) Nëse ka anëtarë ekuipazhi, të ndryshëm nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës, të cilët kryejnë detyrat e tyre në kabinën e pasagjerëve të një aeroplani, një operator siguron që këta:

1. nuk ngatërrohen nga pasagjerët me anëtarët e ekuipazhit të kabinës;
2. nuk zënë hapësirat e duhura të caktuara për ekuipazhin e kabinës;
3. nuk pengojnë anëtarët e ekuipazhit të kabinës në detyrat e tyre.

OPS 1.050
Informacioni i kërkimit dhe shpëtimit

Një operator siguron që informacioni thelbësor që i takon fluturimit të planifikuar në lidhje me shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit të jenë lehtësisht të disponueshme në bordin e fluturimit.

OPS 1.055
Informacioni mbi pajimet e emergjencës dhe shpëtimit që mbarten

Një operator siguron që janë të disponueshme për komunikim të menjëhershëm me qendrat e bashkërendimit të shpëtimit listat që përmbajnë informacion për pajimet e emergjencës dhe mbijetesës që mbarten në bordin e të gjithë avionëve të tij. Informacioni përfshin, sipas rastit, numrin, ngjyrën dhe tipin e pajisjeve të shpëtimit dhe piroteknikës, hollësitë e furnizimeve të emergjencës mjekësore, furnizimeve me ujë dhe tipin dhe frekuencat e pajisjeve portative të lidhjes në radio në rast emergjente.

OPS 1.060
Zbritja në ujë në rast emergjence

Një operator nuk e operon një aeroplan me një konfigurim të aprovuar të vendosjes së pasagjerëve prej më shumë se 30 pasagjerë për fluturime mbiujore në një distancë nga toka të

përshtatshme për të bërë një zbritje emergjence më të madhe se 120 minuta me shpejtësi udhëtimi ose 400 milje nautike, cilado qoftë me i vogël, përveç kur aeroplani përmbush kërkesat e zbritjes në rast emergjence të parashikuara në kodin përkatës së përshtatshmërisë për fluturim.

OPS 1.65
Mbartja e armëve luftarake dhe municionit luftarak

a) Një operator nuk transporton armë luftarake dhe municione luftarake me rrugë ajrore, përveç kur është dhënë një aprovim për ta bërë këtë nga të gjithë Shtetet përkatës.

b) Një operator siguron që armët luftarake dhe municionet luftarake:

1. sistemohen në aeroplan në një vend qe nuk ka lidhje ose kontakt me pasagjerët gjatë fluturimit; dhe

2. në rastin e armëve të zjarrit, të pambushura;

Përveç kur, para fillimit të fluturimit, është dhënë aprovimi nga të gjithë shtetet përkatës që mbikalohet që këto armë luftarake dhe municione luftarake mund të mbarten në rrethanat që ndryshojnë pjesërisht ose plotësisht nga ato që tregohen në këtë nënparagraf.

c) Një operator siguron që komandanti njoftohet para fillimit të fluturimit për hollësitë dhe vendndodhjen në bord të aeroplanit të çdo armë luftarake dhe municioni luftarak që destinohet për t'u mbartur.

OPS 1.070
Mbartja e armëve dhe municionit sportiv

a) Një operator merr të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që çdo armë sportive të destinuar për t'u mbartur me rrugë ajrore t'i raportohen atij.

b) Një operator që pranon transportin e armëve sportive siguron që ato:

1. sistemohen në një vend që nuk është i nuk ka lidhje ose kontakt me pasagjerët për pasagjerët gjatë fluturimit, përveç kur AAC-ja ka përcaktuar që ky kusht është i paarritshëm dhe ka pranuar që mund të zbatohen procedura të tjera; dhe

2. në rastin e armëve të zjarrit ose armëve të tjera që mund të përmbajnë municion, të pambushura.

c) Municioni për armët sportive mund të mbartet në bagazhin e kontrolluar të pasagjerëve, duke iu nënshtruar kufizimeve të caktuara, në pajtim me udhëzimet teknike (shih OPS 1.1160(b)(5)) sipas përcaktimit në OPS 1.1150(a)(15).

OPS 1.075
Metoda e transportit të personave

Një operator merr të gjitha masat për të siguruar që personat të mos qëndrojnë në asnjë pjesë të një avioni gjatë fluturimit e cila nuk është e destinuar për sistemimin e personave, përveç kur lejimi i përkohshëm është dhënë nga komandanti për një pjesë të avionit:

1. për qëllimin e ndërmarrjes së një veprimi të nevojshëm për sigurinë ajrore të avionit ose të një personi, kafshe ose mallrave atje; ose

2. në të cilin mbarten mallra ose rezerva, të cilat janë pjesë të destinuara për t'i mundësuar një personi hyrjen atje ndërsa aeroplani është në fluturim.

OPS 1.080
Qëllimisht e lënë bosh

OPS 1.085
Përgjegjësitë e ekuipazhit

a) Një anëtar ekuipazhi është përgjegjës për përmbushjen e rregullt të detyrave të tij/saj të cilat:

1. Kanë të bëjnë me sigurinë ajrore të aeroplanit dhe të personave në të; dhe

2. Specifikohen në udhëzimet dhe procedurat e përcaktuar në manualin e operacioneve.

b) Një anëtar ekuipazhi:

1. I raporton komandantit për çdo gabim, moskryerje, keqfunksionim ose defekt që ai/ajo beson se mund të cenojë përshtatshmërinë për fluturim ose operimin e sigurt të aeroplanit duke përfshirë sistemet e emergjencës;

2. I raporton komandantit çdo incident që ka rrezikuar ose mund të kishte rrezikuar sigurinë e operacioneve;

3. Përdor skemat e operatorit për raportimin e ndodhive në pajtim me OPS 1.037(a)(2). Në të gjitha këto raste, një kopje e raportit(eve) i komunikohet komandantit përkatës.

c) Asgjë në paragrafin (b) të mësipërm nuk e detyron një anëtar ekuipazhi për të raportuar një ndodhi e cila është raportuar nga një anëtar tjetër ekuipazhi.

d) Një anëtar ekuipazhi nuk përmbush detyra në një aeroplan:

1. Nëse është nën ndikimin e një ilaçi që mund të ndikojë aftësitë e tij në një mënyrë e cila është në kundërshtim me sigurinë;

2. Pas një zhytjeje të thellë në det, përveç kur ka kaluar një periudhë e arsyeshme kohe;

3. Pas një dhurimi gjaku përveç kur ka kaluar një periudhë e arsyeshme kohe;

4. Sipas rastit, nuk janë përmbushur kërkesat mjekësore, ose ai/ajo dyshohet se nuk është në gjendje të përmbushë detyrat e caktuara atij/asaj; ose

5. Nëse ai/ajo di ose dyshon që ai/ajo vuan nga pafuqia, ose ndjehet i paaftë në atë masë saqë fluturimi mund të rrezikohet.

e) Një anëtar ekuipazhi u nënshtrohet kërkesave të përshtatshme për konsumin e alkoolit të cilat vendosen nga operatori dhe të pranueshme nga AAC-ja, dhe që nuk janë më pak kufizuese nga sa më poshtë:

1. Nuk konsumohet alkool brenda tetë orëve para kohës së caktuar të raportimit për shërbimin e fluturimit ose fillimin e gatishmërisë;

2. Niveli i alkoolit në gjak nuk i kalon 0.2 për mile në fillim të një periudhe shërbimi fluturimi;

3. Nuk konsumohet alkool gjatë periudhës së fluturimit ose gjatë gatishmërisë.

f) Komandanti:

1. Është përgjegjës për sigurinë ajrore te të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe mallrave në bord, menjëherë sapo ai/ajo mbërrin në bord, derisa ai/ajo largohet nga aeroplani në fund të fluturimit;

2. Është përgjegjës për operimin dhe sigurinë ajrore të avionit nga momenti që aeroplani është fillimisht i gatshëm për të lëvizur për qëllimin e lëvizjes në pistë para ngritjes deri në momentin që ndalon përfundimisht në fund të fluturimit dhe motorët që përdoren si njësitë kryesore të lëvizjes fiken;

3. Ka autoritetin të japë të gjitha komandat që ai/ajo i konsideron të nevojshme për qëllimin realizimit të sigurisë ajrore të aeroplanit dhe të personave apo sendeve që mbarten në të;

4. Ka autoritetin të zbresë çdo person, ose një pjesë të mallrave, që, sipas mendimit të tij/saj, mund të përfaqësojë një rrezik potencial për sigurinë e aeroplanit ose të personave në të;

5. Nuk lejon që një person të mbartet në aeroplan nëse paraqitet nën ndikimin e alkoolit ose drogës në masën që mund të rrezikohet siguria ajrore e aeroplanit ose e personave në të;

6. Ka të drejtën të refuzojë transportin e pasagjerëve të palejueshëm, të të depërtuarve ose personave të ndaluar nëse transportimi i tyre përbën një rrezik për sigurinë ajrore të aeroplanit ose e personave në të;

7. Siguron që të gjithë pasagjerët instruktohen për vendndodhjen e daljeve të emergjencës dhe vendndodhjen dhe përdorimin e pajimeve përkatëse të sigurisë ajrore dhe emergjencës;

8. Siguron që të gjitha procedurat operacionale dhe listat e kontrollit përmbushen në pajtim me manualin e operacioneve;

9. Nuk lejon asnjë anëtar ekuipazhi të kryejë në një aktivitet gjatë shkëputjes, ngritjes, mbërritjes përfundimtare dhe uljes, përveç kur këto detyra kërkohen për operimin e sigurt të aeroplanit.

10. Nuk lejon:

i) të çaktivizohet, fiket ose fshihet një regjistrues të të dhënave të fluturimit gjatë fluturimit dhe as të lejojë fshirjen e të dhënave të regjistruara pas fluturimit në rastin e një aksidenti ose një incidenti në pajtim me raportimin e detyrueshëm;

ii) të çaktivizohet ose fiket një regjistrues zëri në pultin e komandimit, përveç kur ai/ajo mendon që të dhënat e regjistruara, të cilat përndryshe do të fshiheshin automatikisht, duhet të ruhen për hetimin e një incidenti ose aksidenti dhe nuk i lejon të dhënat e regjistruara të fshihen manualisht gjatë ose pas fluturimit në rastin e një aksidenti ose incidenti në pajtim me raportimin e detyrueshëm;

11. Vendos nëse duhet të pranojë ose një jo një aeroplan me mungesat në funksionime të lejuara nga CDL-ja ose MEL-i; dhe

12. Siguron që të kryhet inspektimi para fluturimit.

g) Komandanti ose piloti të cilit i është deleguar kryerja e fluturimit, në një situatë emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, merr çdo veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshëm sipas rrethanave. Në këto raste, ai/ajo mund të devijojë nga rregullat, procedurat dhe metodat operacionale në interes të sigurisë.

OPS 1.090

Autoriteti i komandantit

Një operator merr të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që të gjithë personat e mbartur në aeroplan t'u binden urdhrave të ligjshëm të komandantit të dhëna për qëllimin e sigurimit të sigurisë ajrore të avionit dhe personave ose sendeve të mbartura në të.

OPS 1.095

Autoriteti për të tërhequr avionin në pistë

Një operator merr të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që një aeroplan nën përgjegjësinë e tij të mos tërhiqet në pistën e lëvizjes së një aerodromi nga një person i ndryshëm nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, përveç kur ky person i vendosur në pikën e kontrollit:

1. është autorizuar rregullisht nga operatori ose një agjent i caktuar ka aftësinë të:

i) lëvizë në pistë aeroplanin;

ii) përdorë telefonin radio; dhe

2. ka marrë udhëzimet në lidhje me shtrirjen e aerodromit, itineraret, shenjat, shënimet, dritat, sinjalet dhe udhëzimet e kontrollit të trafikut ajror, frazeologjinë dhe procedurat dhe është në gjendje të përmbushë standardet operacionale për lëvizjen e sigurt të aeroplanit në aerodrom.

OPS 1.100

Pranimi në kabinën e pilotit

a) Një operator duhet të garantojë që asnjë person, i ndryshëm nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit i caktuar për një fluturim, të mos pranohet ose të mbartet në kabinën e pilotit përveç kur ky person është:

1. një anëtar i ekuipazhit operues;

2. një përfaqësues i AAC-së përgjegjës për certifikimin, licencimin ose inspektimin, nëse kjo kërkohet për përmbushjen e detyrave të tij/saj zyrtare; ose

3. pranohet dhe mbartet në pajtim me udhëzimet e gjendura në manualin e operacioneve.

b) Komandanti siguron që:

1. në interes të sigurisë ajrore, pranimi në kabinën e pilotit nuk shkakton shqetësim ose ndërhyrje në operimin e fluturimit; dhe

2. të gjithë personat e mbartur në kabinën e pilotit udhëzohen në lidhje me procedurat përkatëse të sigurisë ajrore.

c) Vendimi përfundimtar në lidhje me pranimin në kabinën e pilotit është përgjegjësi e komandantit.

OPS 1.105
Transporti i paautorizuar

Një operator merr të gjitha masat e arsyeshme të sigurojë që asnjë person të mos futet vetë fshehurazi apo të futë mallra fshehurazi në bordin e aeroplanit.

OPS 1.110
Mjetet elektronike portative

Një operator nuk pranon asnjë person të përdorë dhe merr të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person nuk përdor në bordin e aeroplanit një mjet elektronik portativ që mund të ndikojë negativisht në funksionimin e sistemeve dhe pajimeve të aeroplanit.

OPS 1.115
Alkooli dhe droga

Një operator nuk lejon asnjë person të futet ose të jetë, dhe merr të gjitha masat e arsyeshme të sigurojë që asnjë person nuk futet apo gjendet në aeroplan nëse është nën ndikimin e alkoolit dhe drogës në masën që siguria e aeroplanit ose personave në të mund të rrezikohet.

OPS 1.120
Rrezikimi i sigurisë ajrore

Një operator merr të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person, në sajë të një veprimi ose mosveprimi për pakujdesi ose neglizhencë:

1. të mos rrezikojë një aeroplan ose person në të;

2. të mos shkaktojë ose lejojë një aeroplan të rrezikojë një person ose send.

OPS 1.125
Dokumentet që duhen mbartur

a) Një operator siguron që dokumentet e mëposhtme ose kopje të tyre mbarten në çdo fluturim:

1. Certifikata e regjistrimit;

2. Certifikata e vlefshmërisë ajrore;

3. Origjinali ose një kopje e certifikatës së zhurmës (sipas rastit), duke përfshirë një përkthim në anglisht, nëse kjo është dhënë nga AAC-ja përgjegjës për lëshimin e certifikatës së zhurmës;

4. Origjinali ose një kopje e certifikatës së operatorit ajror;
5. Licenca e radios së avionit; dhe
6. Origjinali ose një kopje e certifikatës(ave) të sigurimit të përgjegjësisë ndaj palëve të treta.

b) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit, në çdo fluturim, mbart një licencë të vlefshme për ekuipazhit të fluturimit me vlerësimet përkatëse për qëllimin e fluturimit.

OPS 1.130
Manualet që duhen mbartur

Një operator siguron që:

1. pjesët aktuale të manualit të operacioneve që u përkasin detyrave të ekuipazhit mbarten në çdo fluturim;
2. ato pjesë të manualit të operacioneve që kërkohen për kryerjen e një fluturimi janë lehtësisht të disponueshme nga ekuipazhi në bordin e avionit; dhe
3. manuali aktual i fluturimit të aeroplanit mbartet në aeroplan përveç kur AAC ka pranuar që manuali i operacioneve tek OPS 1.1045, shtojca 1, pjesa B përmban informacionin e nevojshëm për atë aeroplan.

OPS 1.135
Informacioni dhe formularët shtesë për t'u mbartur

a) Një operator siguron që, përveç dokumenteve dhe manualeve të parashikuara në OPS 1.125 OPS 1.130, informacioni dhe formularët e mëposhtëm, në lidhje me tipin dhe sferën e operacionit, mbarten në çdo fluturim:

1. Plani operacional i fluturimit që përmban të paktën informacionin e kërkuar tek OPS 1.1060;
2. Regjistri teknik i aeroplanit që përmban të paktën informacionin e kërkuar në pjesën M, paragrafi M.A.206 sistemi i regjistrimit teknik të operatorit; (urdhri i ministrit nr.16, datë 14.10.2008 "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë ne këto detyra");
3. Hollësi për planin e dorëzuar të fluturimit ATS;
4. Dokumentacioni i përshtatshëm i instruktazhit NOTAM/AS;
5. Informacioni i përshtatshëm meteorologjik;
6. Dokumentacioni i masës dhe balancës siç specifikohet te nënpjesa J;
7. Njoftimi i kategorive të veçanta të pasagjerëve si personel sigurimi, nëse nuk konsiderohet si ekuipazh, personat me aftësi të kufizuar, pasagjerë të papranueshëm, të depërtuar dhe persona të ndaluar;
8. Njoftimi për ngarkesa të veçanta duke përfshirë mallra të rrezikshëm duke përfshirë informacionin me shkrim për komandantin sipas parashikimit tek OPS 1.1215(c);
9. Harta dhe tabela aktuale dhe dokumentet shoqëruese sipas parashikimit tek OPS 1.290 (b)(7);
10. Çdo dokumentacion tjetër që mund të kërkohet nga shtetet e prekur nga ky fluturim, si listën e mallit, listën e pasagjerëve etj.; dhe
11. Formularët në përmbushje të kërkesave të raportimit të autoritetit dhe operatorit.

b) AAC-ja mund të lejojë informacionin e detajuar në nënparagrafin (a) të mësipërm, ose pjesë të tij, për t'u paraqitur në një formë të ndryshme nga shkrimi në letër. Duhet të pranohet një standard i pranueshëm disponibiliteti, përdorimi dhe besueshmërie.

OPS 1.140
Informacioni i mbajtur në terren

a) Një operator duhet të sigurojë që:

Të paktën për kohëzgjatjen e çdo fluturimi ose serive të fluturimit:

i) informacioni në lidhje me fluturimin dhe të përshtatshëm për tipin e operacionit të mbahet në tokë; dhe

ii) informacioni mbahet derisa ai të publikohet në vendin në të cilin ai do të depozitohet në pajtim me OPS 1.1065; ose, nëse kjo nuk është e realizueshme;

iii) i njëjti informacion mbahet në një depozitë kundra zjarrit në aeroplan.

b) Informacioni i përmendur në nënparagrafin (a) më sipër përfshin:

1. një kopje të planit operacional të fluturimit, sipas rastit;
2. kopje të pjesës(ve) përkatëse të regjistrit teknik të aeroplanit;
3. dokumentacionin specifik të itinerarit NOTAM nëse është redaktuar specifikisht nga operatori;
4. dokumentacioni i masës dhe balancës nëse kërkohet (referenca OPS 1.625); dhe
5. njoftimi i ngarkesave të veçanta.

OPS 1.145
Kompetenca për inspektim

Një operator siguron që çdo person i autorizuar nga AAC të lejohet në çdo kohë të hipë në avion dhe të fluturojë në çdo aeroplan që operohet në pajtim me një AOC, të lëshuar nga AAC-ja dhe të hyjë dhe qëndrojë në kabinën e pilotit, përveç kur komandanti mund të refuzojë hyrjen në kabinën e pilotit nëse, sipas mendimit të tij/saj, siguria e aeroplanit do të rrezikohej.

OPS 1.150
Dhënia e dokumentacionit dhe regjistrave

a) Një operator:

1. i mundëson çdo personi të autorizuar nga AAC-ja të këqyrë çdo dokument dhe regjistër të cilat kanë të bëjnë me operacionet e fluturimit dhe mirëmbajtjen; dhe

2. jep çdo dokumentacion dhe regjistër, nëse kjo kërkohet nga AAC-ja, brenda një afati të arsyeshëm kohe.

b) Komandanti, brenda një afati të rëndësishëm kohe nga kërkesa për të bërë këtë nga një person i autorizuar nga AAC-ja, i jep atij personi dokumentacionin e kërkuar për t'u mbajtur në bord.

OPS 1.155
Ruajtja e dokumentacionit

Një operator siguron që:

1. çdo dokumentacion origjinal ose kopje të tij, që atij i kërkohet të ruajë, ruhet për periudhën përkatëse të ruajtjes edhe nëse ai pushon së qeni operator i aeroplanit; dhe

2. nëse një anëtar ekuipazhi, në lidhje me të cilin operatori ka mbajtur regjistra për periudhën e shërbimit të fluturimit, shërbimit dhe pushimit, bëhet anëtar ekuipazhi i një operatori tjetër, ky regjistër i ofrohet operatorit të ri.

OPS 1.160
Ruajtja, dhënia dhe përdorimi i regjistrimeve në regjistruesin e fluturimit

a) Ruajtja e regjistrimeve

1. Pas një aksidenti, operatori i një aeroplani në të cilin mbartet në regjistrues fluturimi, në masën e mundur, mban të dhënat origjinale të regjistruara që i përkasin atij aksidenti, siç mbahen nga regjistruesi për një periudhë prej 60 ditësh, përveç kur udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetimor.

2. Përveç kur jepet leje paraprakisht nga AAC-ja, pas një incidenti i cili është objekt i raportimit të detyruar, operatori i një aeroplani në të cilin mbartet një regjistrues fluturimi, në masën e mundur,

mban të dhënat origjinale të regjistruara që i përkasin atij incidenti, siç mbahen nga regjistruesi për një periudhë prej 60 ditësh, përveç kur udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetimor.

3. Përveç kësaj, nëse udhëzon AAC-ja, një operator i një aeroplani në të cilin mbartet një regjistrues fluturimi mban të dhënat origjinale të regjistruara për një periudhë prej 60 ditësh, përveç kur udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetimor.

4. Nëse një regjistrues për të dhënat e fluturimit kërkohet të mbahet në bordin e një avioni, operatori i atij aeroplani:

i) i ruan regjistrimet për periudhën e kohës së operimit siç kërkohet nga OPS 1.715, 1.725, përveç kur, për qëllimin e testimit dhe mirëmbajtjes së regjistruesve të të dhënave të fluturimit, mund të fshihet deri në një orë nga materiali më i vjetër të regjistruar në kohën e testimit; dhe

ii) mban një dokument që paraqet informacionin e nevojshëm për të marrë dhe konvertuar të dhënat e ruajtura te njësitë inxhinierike.

b) Dhënia e regjistrimeve

Operatori i një aeroplani në të cilin mbartet një regjistrues fluturimi, brenda një kohe të arsyeshme pasi t'i jetë kërkuar nga AAC-ja, jep çdo regjistrim të bërë nga një regjistrues fluturimi që është i disponueshëm ose është ruajtur.

c) Përdorimi i regjistrimeve

1. Regjistrimet e regjistruesit zanor në kabinën e pilotit nuk mund të përdoren për qëllime të ndryshme nga hetimi i një aksidenti ose incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyruar, përveç kur kjo bëhet me pëlqimin e të gjithë anëtarëve përkatës të personelit.

2. Regjistrimet e regjistruesit zanor në kabinën e pilotit nuk mund të përdoren për qëllime të ndryshme nga hetimi i një aksidenti ose incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyruar, përveç kur këto regjistrime:

i) përdoren nga operatori vetëm për qëllimet e përshtatshmërisë për fluturim ose mirëmbajtje; ose

ii) shpersonalizohet; ose

iii) hapen në bazë të procedurave të sigurta.

OPS 1.165

Qiramarrja

a) Terminologjia

Termat e përdorur në këtë paragraf kanë kuptimet e mëposhtme:

1. qiramarrje pa personelin (e thatë) - është kur aeroplani operohet sipas AOC-së së qiramarrësit.

2. qiramarrje bashkë me personelin (e njomë) - është kur aeroplani operohet sipas AOC-së së qiradhënësit.

b) Qiradhënia ndërmjet operatorëve të RSH-së dhe atyre të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe

1. Dhënia me qira bashkë me personelin. Një operator i ZPEA-së apo RSH-së, që i jep aeroplanin dhe gjithë ekuipazhin një operatori të RSH-së apo ZPEA-së, në pajtim me rregullat e përcaktuara në marrëveshjen shumëpalëshe, të një vlefshme me ato të përcaktuara në udhëzimin e ministrit nr.17, datë 2.9.2010 "Mbi rregullat e zbatueshme lidhur me operimin ne fushën e shërbimeve ajrore", dhe duke mbajtur të gjitha funksionet dhe përgjegjësitë e parashikuara në nënpjesën C, mbetet operator i avionit.

2. Të gjitha qiradhëniet përveç qiradhënie bashkë me personelin

i) Përveç kur parashikohet ndryshe në nënparagrafin (b)(1) më sipër, një operatori shqiptar që përdor një aeroplan prej ose ia jep atë një operatori të ZPEA-së duhet të marrë aprovimin paraprak për operimin nga AAC. Çdo kusht që është pjesë e këtij aprovimi duhet të përfshihet në marrëveshjen e qirasë.

ii) Ata elemente të marrëveshjeve të qirasë që aprovohen nga AAC-ja, të ndryshme nga marrëveshjet e qirasë te të cilat përfshihen një aeroplan dhe i gjithë ekuipazhi, dhe nuk synohet transferimi i funksioneve dhe përgjegjësive, në lidhje me aeroplanin e dhënë me qira, duhet të konsiderohen të gjitha si ndryshime të AOC-së sipas të cilës do të operohen fluturimet.

c) Dhënia me qira e aeroplanëve ndërmjet një operatori të RSH-së dhe një subjekti tjetër të ndryshëm nga operator i ZPEA-së:

1. Marrje me qira pa personel

i) një operator i RSH-së nuk merr me qira një aeroplan pa personel nga një subjekt tjetër i ndryshëm nga një operator i ZPEA-së, përveç kur aprovohet nga AAC-ja. Çdo kusht që është pjesë e këtij aprovimi duhet të përfshihet në marrëveshjen e qirasë.

ii) Një operator i RSH-së siguron që në lidhje me aeroplanët që merren me qira pa personel, çdo ndryshim nga kërkesat e parashikuara në nënpjesët K, L, dhe/ose OPS 1.005(b), i njoftohen dhe janë të pranueshme për AAC-në.

2. Marrje me qira bashkë me personelin

i) Një operator i RSH-së nuk merr me qira një aeroplan bashkë me personelin nga një subjekt tjetër i ndryshëm nga një operator i ZPEA-së pa aprovimin e AAC-së.

ii) Një operator i RSH-së siguron që, në lidhje me aeroplanët që janë marrë me qira bashkë me personelin:

A) standardet e sigurisë ajrore së qiradhënësit në lidhje me mirëmbajtjen dhe operimin janë ekuivalente me ato të vendosura nga kjo rregullore;

B) qiradhënësi është një operator që ka një AOC të lëshuar nga një shtet i cili është nënshkrues i Konventës së Çikagos;

C) aeroplani ka një certifikatë standarde të vlefshmërisë ajrore për fluturim të lëshuar në pajtim me aneksin 8 të ICAO-s. Certifikatat standarde të vlefshmërisë ajrore për fluturime të lëshuara nga RSH ose shtet anëtar i EU-së ose ZPAE-së të ndryshëm nga shteti përgjegjës për lëshimin e AOC-së do të pranohet pa e treguar përsëri, nëse është lëshuar në pajtim me pjesën 21; dhe

D) përmbushet çdo kërkesë që bëhet e zbatueshme nga autoriteti i qiramarrësit.

3. Dhënie me qira pa personel

Një operator i RSH-së mund t'i japë me qira për qëllimin e transportimit ajror tregtar një aeroplan pa personel një operatori të një shteti që është nënshkrues i Konventës së Çikagos, me kusht që të përmbushen kushtet e mëposhtme:

A) AAC e përjashton operatorin nga dispozitat përkatëse të pjesës 1 OPS dhe, pasi autoriteti rregullator i huaj të ketë pranuar me shkrim përgjegjësinë për mbikëqyrjen e mirëmbajtjes dhe operimin e avionit(ëve), ka hequr aeroplanin nga AOC-ja e tij; dhe

B) Aeroplani mirëmbahet sipas një programi të aprovuar mirëmbajtjeje.

4. Dhënie me qira bashkë me personelin

Një operator i RSH-së, që i jep një avion dhe të gjithë ekuipazhin një subjekti tjetër, në pajtim me udhëzimin e ministrit nr.17, datë 2.9.2010 "Mbi rregullat e zbatueshme lidhur me operimin në fushën e shërbimeve ajrore", i ndryshuar dhe që mban të gjitha funksionet dhe përgjegjësitë e parashikuara te nënpjesa C, mbetet operator i avionit.

Shtojcë 1 për OPS 1.005(a)

Operacionet e funksionimit të aeroplanëve të klasës B

a) Terminologjia

1. Operacionet nga A tek A - shkëputja dhe ulja bëhen në të njëjtin vend.

2. Operacionet nga A tek B - shkëputja nga ulja bëhen në vende të ndryshme.

3. Natë - orët ndërmjet fundit të muzgut të zakonshëm të mbrëmjes dhe fillimit të muzgut të zakonshëm të mëngjesit, ose një periudhë tjetër ndërmjet perëndimit dhe lindjes së diellit, sipas parashikimit nga autoriteti përkatës.

b) Operacionet për të cilat është e përshtatshme kjo shtojcë mund të kryhen në pajtim me shmangiet e mëposhtme.

1. OPS 1.035 Sistemi i cilësisë. Në rastin e një operatori shumë të vogël, posti i menaxherit të Cilësisë mund të mbahet nga një i emëruar nëse përdoren auditët e jashtëm. Kjo zbatohet edhe nëse menaxheri përgjegjës ka një ose disa poste të emëruara.

2. Rezervuar.

3. OPS 1.075 Metodat e transportit të personave: Nuk kërkohet për operacionet VFR të aeroplanëve me një motor.

4. OPS 1.100 Pranimi në kabinën e pilotit:

i) Një operator duhet të vendosë rregulla për transportin e pasagjerëve në një vend piloti.

ii) Komandanti duhet të sigurojë që:

A) transporti i pasagjerëve në një vend piloti nuk shkakton shqetësim dhe/ose ndërhyrje në operimin e fluturimit; dhe

B) pasagjeri që zë vendin e pilotit udhëzohet në lidhje me kufizimet përkatëse dhe procedurat e sigurisë.

5. OPS 1.105 Transporti i paautorizuar. Nuk kërkohet për operacionet VFR të aeroplanëve me një motor.

6. OPS 1.135 Informacioni shtesë dhe formularët që duhet të mbarten

i) Për operacionet VFR nga A tek A gjatë ditës për aeroplanët me një motor nuk është e nevojshme të mbarten dokumentet e mëposhtme:

A) planet operative të fluturimit;

B) regjistrat teknikë të aeroplanit;

C) dokumentacionin e instruktazhit NOTAM/AIS;

D) informacioni meteorologjik;

E) njoftimi i kategorive të veçanta të pasagjerëve … etj.; dhe

F) njoftimi i ngarkesave të veçanta duke përfshirë mallrat e rrezikshëm .. etj.

ii) Për operacionet VFR nga A tek A gjatë ditës për aeroplanët me një motor, njoftimi për kategoritë e veçanta të pasagjerëve sipas përcaktimit tek OPS 1.135(a)(7) nuk është e nevojshme të kryhet.

iii) Për operacionet VFR nga A tek B gjatë ditës, plani operacional i fluturimit mund të jetë në një formë të thjeshtuar dhe duhet të përmbushë nevojat e tipit të operacionit.

7. OPS 1.215 Përdorimi i shërbimeve të trafikut ajror. Për operacionet VFR të aeroplanëve me një motor gjatë ditës, kontakti jo i detyruar me ATS-në do të mbahet në masën që është e përshtatshme sipas natyrës së operacionit. Shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit duhet të sigurohen në pajtim me OPS 1.300.

8. OPS 1.225 Niveli minimal i funksionimit të aerodromit. Për operacionet VFR, niveli minimal standard operativ VFR normalisht e mbulon këtë kërkesë. Sipas rastit, operatori specifikon kërkesat shtesë duke marrë parasysh faktorë të tillë si mbulimin me radio, terrenin, natyrën e vendndodhjeve për shkëputje dhe ulje, kushtet e fluturimit dhe kapacitetin ATS.

9. OPS 1.235 Procedurat për uljen e zhurmës. Nuk zbatohet për operacionet VFR të aeroplanëve me një motor.

10. OPS 1.240 Itineraret dhe zonat e operimit

Nënparagrafi (a)(1) nuk është i zbatueshëm për operacionet VFR nga A tek A gjatë ditës të aeroplanëve me një motor.

11. OPS 1.250 Përcaktimi i lartësive minimale të fluturimit

Për operimet VFR gjatë ditës, kjo kërkesë zbatohet si më poshtë: Një operator siguron që operimet kryhen vetëm në ato itinerare ose brenda atyre zonave për të cilat mund të ruhet një qartësi e sigurt e terrenit dhe merr parasysh faktorë të tillë si temperatura, terreni, kushtet e pafavorshme meteorologjike (p.sh., turbulenca të forta dhe korente ajri zbritëse, korrigjimet për temperaturën dhe luhatjet e presionit nga vlerat standarde).

12. OPS 1.255 Politika e karburantit

i) Për fluturimet nga (A) tek (A) - Një operator specifikon përmbajtjen minimale të karburantit në me të cilin duhet të përfundojë fluturimi. Ky minimum karburanti, rezerva përfundimtare, nuk duhet të jetë më pak se sasia e nevojshme për të fluturuar për një kohë prej 45 minutash.

ii) Fluturimet nga (A) tek B) - Një operator siguron që përllogaritja para fluturimit e karburantit të përdorshëm që kërkohet për një fluturim përfshin:

A) Karburanti për lëvizjen në pistë - Karburanti që konsumohet para shkëputjes, nëse është i konsiderueshëm; dhe

B) Karburanti i udhëtimit (karburant për të arritur në destinacion); dhe

C) Karburanti rezervë

1. Karburanti për rast emergjence - Karburanti që nuk është më pak se 5% e karburantit të planifikuar për udhëtimin ose, në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit, 5% e karburantit të udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit; dhe

2. Karburanti i rezervës përfundimtare - Karburanti për të fluturuar për një kohë shtesë prej 45 minuta (motorët me pistona) ose 30 minuta (motorët turbinë); dhe

D) Karburant i ndryshimit - Karburanti për të arritur destinacionin e ndryshëm nëpërmjet destinacionit, nëse kërkohet një destinacion i ndryshëm; dhe

E) Karburant shtesë - Karburanti që komandanti mund të kërkojë përveç atij që kërkohet sipas nënparagrafit (A)-(D) më sipër.

13. OPS 1.265 Transportimi i pasagjerëve të papranueshëm, të depërtuarve ose personave të ndaluar: Për operacionet VFR të aeroplanëve me një motor dhe nëse nuk synohet të mbarten pasagjerë të papranueshëm, të depërtuar ose persona të ndaluar, një operatori nuk i kërkohet të vendosë procedura për transportin e këtyre pasagjerëve.

14. OPS 1.280 Vendosja e pasagjerëve. Nuk është e zbatueshme për operacionet VFR të aeroplanëve me një motor.

15. OPS 1.285 Instruktazhi i pasagjerëve. Demonstrimi dhe instruktazhi jepet sipas rastit në lidhje me llojin e operimeve. Në operimet me një pilot, pilotit nuk mund t'i jepen detyra, të cilat i largojnë vëmendjen atij/asaj nga detyrat e fluturimit.

16. OPS 1.290 Përgatitja për fluturim

i) Plani operacional i fluturimit për operacionet nga (A) tek (A) - Nuk kërkohet.

ii) Për operacionet nga (A) tek (B) sipas VFR-së gjatë ditës - Një operator siguron që të përpilohet një formë e thjeshtuar e një plani operacional fluturimi që i përket llojit të operimit që kryhet.

17. OPS 1.295 Zgjedhja e aerodromeve. Nuk zbatohet për operacionet VFR. Udhëzimet e nevojshme për përdorimin e aerodromeve dhe vendeve për shkëputjen dhe uljen nxirren duke iu referuar OPS 1.220.

18. OPS 1.310 Anëtarët e personelit në stacione

Për operacionet VFR, udhëzimet për këtë çështje kërkohen vetëm nëse kryhen operacione me dy pilotë.

19. OPS 1.375 Menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit

Shtojca 1 e OPS 1.375 nuk kërkohet të zbatohet për operacionet VFR të aeroplanëve më një motor gjatë ditës.

20. OPS 1.405 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit

Nuk zbatohet për operacionet VFR.

21. OPS 1.410 Procedurat operative – lartësia e kalimit të pragut

Nuk zbatohet për operacionet VFR.

22. OPS 1.430 deri 1.460, duke përfshirë shtojcat

Nuk zbatohet për operacionet VFR.

23. OPS 1.530 Shkëputja

i) Nënparagrafi (a) zbatohet me shtesën e mëposhtme. Autoriteti, rast pas rasti, mund të pranojë të dhëna të tjera të funksionimit të dhëna nga operatori dhe bazuar në eksperiencën e demonstrimit dhe/ose dokumentimit. Nënparagrafët (b) dhe (c) zbatohen me shtesën e mëposhtme. Nëse kërkesat e këtij paragrafi nuk mund të përmbushen për shkak të kufizimeve fizike në lidhje me shtrirjen e pistës dhe ka një interes të qartë publik dhe domosdoshmëri për operimin, AAC mund të pranojë, rast pas rasti, të dhëna të tjera të funksionimit, që nuk bien në kundërshtim me manualin e fluturimit të aeroplanit në lidhje me procedurat e veçanta, të dhëna nga operatori dhe bazuar në eksperiencën e demonstrimit dhe/ose dokumentimit.

ii) Një operator që dëshiron të kryejë operime në pajtim me nënparagrafin (i) duhet të ketë aprovimin paraprak të AAC-së që lëshon AOC-në. Ky aprovim:

A) specifikon tipin e aeroplanit;

B) specifikon tipin e operacionit;

C) specifikon aerodromin(ët) dhe pistat përkatëse;

D) kufizon shkëputjen që të kryhet sipas VMC-së;

E) specifikon kualifikimet e ekuipazhit, dhe

F) kufizohet për aeroplanët ku certifikata e parë e tipit është lëshuar fillimisht para 1 janarit 2005.

iii) Operacioni duhet të pranohet nga Shteti në të cilin gjendet aerodromi.

24. OPS 1.535 Largimi i pengesës së shkëputjes - aeroplanët me shumë motorë:

(i) Nënparagrafët (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(l), (c)(2) dhe shtojca nuk janë të zbatueshme për operacionet VFR gjatë ditës.

ii) Për operacionet IFR ose VFR gjatë ditës, nënparagrafët (b) dhe (c) zbatohen me ndryshimet e mëposhtme.

A) Udhëzuesi vizual konsiderohet i disponueshëm nëse pashmëria është 1 500 m ose më shumë;

(B) Gjerësia maksimale e korridorit që kërkohet është 300 m nëse pashmëria është 1 500 m ose më shumë.

25. OPS 1.545 Ulja - aerodromi i destinacionit dhe alternativ

i) Paragrafi zbatohet me shtesën e mëposhtme. Nëse kërkesat e këtij paragrafi nuk mund të përmbushen për shkak të kufizimeve fizike në lidhje me shtrirjen e pistës dhe ka një interes të qartë publik dhe domosdoshmëri për operacionin, AAC-ja mund të pranojë, rast pas rasti, të dhëna të tjera të funksionimit, që nuk bien në kundërshtim me manualin e fluturimit të aeroplanit në lidhje me procedurat e veçanta, të dhëna nga operatori dhe bazuar në eksperiencën e demonstrimit dhe/ose dokumentimit.

ii) Një operator që dëshiron të kryejë operacione në pajtim me nënparagrafin (l) duhet të ketë aprovimin paraprak të AAC-së që lëshon AOC-në. Ky aprovim:

A) specifikon tipin e aeroplanit;

B) specifikon tipin e operimit;

C) specifikon aerodromin(ët) dhe pistat përkatëse;

D) kufizon shkëputjen që të kryhet sipas VMC-së;

E) specifikon kualifikimet e ekuipazhit, dhe

F) kufizohet për aeroplanët ku certifikata e parë e tipit është lëshuar fillimisht para 1 janarit 2005.

iii) Operacioni duhet të pranohet nga shteti në të cilin gjendet aerodromi.

26. OPS 1.550 Ulja - pista të thata

i) Paragrafi zbatohet me shtesën e mëposhtme. Nëse kërkesat e këtij paragrafi nuk mund të përmbushen për shkak të kufizimeve fizike në lidhje me shtrirjen e pistës dhe ka një interes të qartë publik dhe domosdoshmëri operative për operacionin, AAC-ja mund të pranojë, rast pas rasti, të dhëna të tjera të funksionimit, që nuk bien në kundërshtim me manualin e fluturimit të aeroplanit në lidhje me procedurat e veçanta, të dhëna nga operatori dhe bazuar në eksperiencën e demonstrimit dhe/ose dokumentimit.

ii) Një operator që dëshiron të kryejë operacione në pajtim me nënparagrafin (i) duhet të ketë aprovimin paraprak të AAC-së që lëshon AOC-në. Ky aprovim:

A) specifikon tipin e aeroplanit;

B) specifikon tipin e operacionit;

C) specifikon aerodromin(ët) dhe pistat përkatëse;

D) kufizon shkëputjen që të kryhet sipas VMC-së;

E) specifikon kualifikimet e ekuipazhit, dhe

F) kufizohet për aeroplanët ku certifikata e parë e tipit është lëshuar fillimisht para 1 janarit 2005.

iii) Operacioni duhet të pranohet nga shteti në të cilin gjendet aerodromi.

27. Rezervuar.

28. OPS 1.650 Operacionet VFR gjatë ditës:

Paragrafi 1.650 është i zbatueshëm me shtesën e mëposhtme. Aeroplanët me një motor, fillimisht pajisur me një certifikatë individuale përshtatshmërie për fluturim para datës 22 maj 1995, mund të përjashtohen nga kërkesat e nënparagrafëve (f), (g), (h) dhe (i) nga autoriteti nëse përmbushja do të kërkonte modifikime.

29. Pjesa M, paragrafi M.A.704, Ekspozimi i menaxhimit të vazhdimit të përshtatshmërisë për fluturim

Ekspozimi i menaxhimit të vazhdimit të përshtatshmërisë për fluturim mund të përshtatet me operacionin që kryhet.

30. Pjesa M, paragrafi M.A. 306, sistemi i regjistrimit teknik të operatorit

Autoriteti mund të aprovojë një formë të shkurtuar të sistemit të regjistrimit teknik, në lidhje me tipin e operacionit të kryer (gjithmonë kur të shihni MA është Reg EC 2042/2003 ose urdhri i ministrit nr.16 datë 14.10.2008)

31. OPS 1.940 Përbërja e ekuipazhit të fluturimit

Nënparagrafët (a)(2), (a)(4) dhe (b) nuk zbatohen për operacionet VFR gjatë ditës, përveç që (a)(4) duhet të zbatohet plotësisht nëse dy pilotë kërkohen nga OPS 1.

32. OPS 1.945 Trajnimi dhe kontrolli i konvertimit

i) Nënparagrafi (a)(7) - Fluturimi në linjë nën mbikëqyrje (LIFUS) mund të kryhet me çdo aeroplan brenda klasës së zbatueshme. Masa e LIFUS-it të kërkuar varet nga kompleksiteti i operacioneve që duhet të kryhen.

ii) Nënparagrafi (a)(8) nuk kërkohet.

33. OPS 1.955 Emërimi si komandant

Nënparagrafi (b) zbatohet si më poshtë. Autoriteti mund të pranojë një kurs të përshpejtuar komandimi në lidhje me tipin e operacioneve që kryhen.

34. OPS 1.960 Komandantët që mbajnë një licencë tregtare piloti

Nënparagrafi (a)(l)(i) nuk zbatohet për operacionet VFR gjatë ditës.

35. OPS 1.965 Trajnimi dhe kontrolli periodik:

i) Nënparagrafi (a)(l) zbatohet si më poshtë për operacionet VFR gjatë ditës. I gjithë trajnimi dhe kontrolli lidhet me tipin e operacionit dhe klasën e aeroplanit në të cilin operon anëtari i ekuipazhit të fluturimit duke marrë rregullisht parasysh çdo pajisje të specializuar që përdoret.

ii) Nënparagrafi (a)(3)(ii) zbatohet si më poshtë. Trajnimi në aeroplan mund të kryhet nga një ekzaminues i vlerësimit të klasës (CRE), një ekzaminues i fluturimit (FE) ose një ekzaminues i vlerësimit të tipit (TRE).

iii) Nënparagrafi (a)(4)(i) zbatohet si më poshtë. Kontrolli i aftësisë së operatorit mund të kryhet nga një ekzaminues i vlerësimit të tipit (TRE), Ekzaminues i Vlerësimit të Klasës (CRE) ose një komandant me kualifikimet e duhura i caktuar nga operatori dhe i pranueshëm për AAC-në, i trajnuar për konceptet CRM dhe vlerësimin e aftësive CRM.

iv) Nënparagrafi (b)(2) është i zbatueshëm sa më poshtë për operacionet VFR gjatë ditës. Në ato

raste kur operacionet kryhen në sezone që nuk janë më të gjatë se tetë muaj njëri pas tjetrit, një kontroll i aftësisë së operatorit është i mjaftueshëm. Ky kontroll aftësie duhet të kryhet para se të fillohet me operacionet tregtare të transportit ajror.

36. OPS 1.968 Kualifikimet e pilotit për çdo vend të pilotit

Shtojca 1 nuk është e zbatueshme për operacionet VFR gjatë ditës për aeroplanët me një motor.

37. OPS 1.975 Cilësitë e itinerarit dhe aerodromit:

i) Për operacionet VFR gjatë ditës, nënparagrafët (b), (c) dhe (d) nuk janë të zbatueshëm, por operatori duhet të sigurojë që në ato raste kur kërkohet një aprovim i veçantë nga shteti i aerodromit, të respektohen kërkesat përkatëse.

ii) Për operacionet VFR gjatë natës, si alternativë për nënparagrafët (b) deri (d), cilësitë e itinerarit dhe aerodromit mund të rivlerësohen si më poshtë:

A) Përveç operacioneve tek aerodromet më kërkues, nëpërmjet përfundimit të të paktën 10 sektorëve brenda zonës së operacionit gjatë 12 muajve të kaluar përveç ndonjë vetëinstruktazhi të kërkuar.

B) Operacionet tek aerodromet më kërkues mund të kryhen vetëm nëse:

1. komandanti është kualifikuar në aerodrom brenda 36 muajve në një vizitë si anëtar i ekuipazhit operativ të fluturimit ose si vëzhgues;

2. qëndrimi kryhet te VMC-ja nga lartësia e zbatueshme minimale e sektorit; dhe

3. një vetinstruktazh i përshtatshëm është bërë para fluturimit.

38. OPS 1.980 Më shumë se një tip ose variant:

i) Nuk është i zbatueshëm nëse operacionet kufizohen te klasat me një pilot të aeroplanëve me motorë me pistona sipas VFR-së gjatë ditës.

ii) Për operacionet IFR dhe VFR gjatë natës, kërkesa e shtojcës 1 të OPS 1.980, nënparagrafi (d)(2)(i) për 500 orë në pozicionin përkatës të ekuipazhit para ushtrimit të privilegjeve të dy miratimeve të licencës, ulet në 100 orë ose sektorë, nëse një prej miratimeve lidhet me një klasë. Një fluturim kontrolli duhet të përfundohet para se piloti të lirohet për detyrat e Komandantit.

39. OPS 1.981 Operimi i helikopterëve dhe aeroplanëve

Nënparagrafi (a)(1) nuk zbatohet nëse operacionet kufizohen te klasat me një pilot të aeroplanëve me motor me pistona.

40. Rezervuar

41. OPS 1.1060 Plani operacional i fluturimit

Nuk kërkohet për operacionet VFR gjatë ditës nga A tek A. Për operacionet VFR gjatë ditës nga A tek B kërkesa është e zbatueshme por plani i fluturimit mund të jetë në një formë të thjeshtuar sipas llojit të operacioneve të zhvilluara (shih OPS 1.135).

42. OPS 1.1070 Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund të përshtatet me operacionin që kryhet.

43. OPS 1.1071 Regjistri teknik i aeroplanit

Zbatohet siç tregohet për pjesën M, paragrafi M.A.306 Sistemi i regjistrit teknik të operatorit.

44. Rezervuar

45. Rezervuar

46. OPS 1.1240 Programet e trajnimit

Programet e trajnimit përshtaten me llojin e operacioneve të kryera. Një program autodidakt trajnimi mund të jetë i pranueshëm për operacionet VFR.

47. OPS 1.1250 Lista e kontrollit për procedurën e kontrollit të aeroplanit

Nuk zbatohet për operacionet VFR gjatë ditës.

Shtojca 1 për OPS 1.125
Dokumentet që duhet të mbarten
Shih OPS 1.125

Në rastin e humbjes ose vjedhjes së dokumenteve të specifikuara tek OPS 1.125, operacioni lejohet të vazhdojë derisa fluturimi të arrijë një bazë ose vend ku mund të jepet një dokument zëvendësues.

NËN-PJESA C
CERTIFIKIMI DHE MBIKËQYRJA E OPERATORIT

OPS 1.175
Rregulla të përgjithshme për certifikimin e operatorit ajror

Shënim 1. Shtojca 1 e këtij paragrafi specifikon përmbajtjen dhe kushtet e AOC-së.

Shënim 2. Shtojca 2 e këtij paragrafi specifikon kërkesat e menaxhimit dhe organizimit.

a) Një operator nuk e operon aeroplanin për qëllimin e transportimit ajror tregtar ndryshe, përveçse në pajtim me termat dhe kushtet e një certifikate të operatorit ajror (AOC).

b) Një kërkues i një AOC-je, ose i ndryshimit të një AOC-je, e lejon autoritetin të shqyrtojë të gjitha aspektet e sigurisë të operacionit të propozuar.

c) Një kërkues i një AOC-je duhet:

1. të mos ketë një AOC të lëshuar nga një AAC tjetër, përveç kur është aprovuar specifikisht nga autoritetet përkatëse;

2. të ketë vendin e tij kryesor të aktivitetit dhe, sipas rastit, zyrën e tij të regjistruar në Shtetin përgjegjës për lëshimin e AOC-së;

3. të bindë autoritetin që ai është në gjendje të kryejë operacione të sigurta.

d) Nëse një operator ka aeroplanë të regjistruar në Shtete të ndryshme të ZPEA-së, duhet të merren masat e duhura për të siguruar mbikëqyrjen e duhur të sigurisë.

e) Një operator i lejon autoritetit hyrjen në organizatën e dhe aeroplanët e tij dhe siguron që, në lidhje me mirëmbajtjen, t'i lejohet hyrje në çdo organizatë për mirëmbajtjen e lidhur me pjesën 145, për të përcaktuar vazhdimësinë e respektimit të OPS 1.

f) Një AOC ndryshohet, pezullohet ose revokohet nëse AAC-ja nuk vazhdon të bindet që operatori mund të ruajë operacione të sigurta.

g) Operatori duhet të bindë AAC-në që:

1. organizimi dhe menaxhimi i tij përputhen si duhet dhe rregullisht në gamën dhe objektin e operacionit; dhe

2. janë përcaktuar procedurat për mbikëqyrjen e operacioneve.

h) Operatori duhet të ketë caktuar një menaxher përgjegjës të pranueshëm për autoritetin i cili ka autoritet nga organizata për të siguruar që të gjitha operacionet dhe aktivitetet e mirëmbajtjes mund të financohen dhe kryhen sipas standardit të kërkuar nga autoriteti.

i) Operatori duhet të ketë emëruar zyrtarë, të pranueshëm për autoritetin, të cilët janë përgjegjës për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e sferave të mëposhtme:

1. operacionet e fluturimit;

2. sistemi i mirëmbajtjes;

3. trajnimi i personelit; dhe

4. operacionet në terren.

j) Një person mund të mbajë më shumë se një nga postet e emëruara nëse është e pranueshme për autoritetin, por, për operatorët që punësojnë 21 ose më shumë punonjës me kohë të plotë, duhet që minimalisht dy persona të mbulojnë katër sferat e përgjegjësisë.

k) Për operatorët që punësojnë 20 ose më pak punonjës me kohë të plotë, një ose më shumë nga postet e caktuara mund të mbulohen nga menaxheri përgjegjës nëse është e pranueshme për autoritetin.

l) Operatori duhet të sigurojë që çdo fluturim të zhvillohet në pajtim me dispozitat e manualit të operacioneve.

m) Operatori duhet të realizojë mjete të përshtatshme për trajtimin në terren për të siguruar trajtimin e sigurt të fluturimeve të tij.

n) Operatori duhet të sigurojë që aeroplanët e tij janë pajisur dhe ekuipazhet e tij janë të kualifikuar, siç kërkohet për sferën dhe tipin e operacionit.

o) Operatori duhet të përmbushë kërkesat e mirëmbajtjes, në pajtim me pjesën M, për të gjithë aeroplanët e operuar sipas termave të AOC-së së tij.

p) Operatori duhet t'i japë autoritetit një kopje të manualit të operacioneve, sipas specifikimit të nënpjesës P dhe të gjitha ndryshimet dhe rishikimet e saj.

q) Operatori duhet të realizojë instrumente të mbështetjes operacionale në bazën e tij kryesore, të përshtatshme për zonën dhe tipin e operacionit.

OPS 1.180

Lëshimi, ndryshimi dhe vazhdimësia e vlefshmërisë së një AOC-je

a) Një operatori nuk i miratohet një AOC ose një ndryshim i AOC-së dhe ajo AOC nuk mbetet në fuqi përveç kur:

1. aeroplanët e operuar kanë një certifikatë standarde të përshtatshmërisë për fluturim të lëshuar në pajtim me udhëzimin e Ministrit nr.15, datë 14.10.2008 që përcakton rregullat e zbatuara për certifikimin e përshtatshmërisë së fluturimit dhe mjedisore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve përkatëse, si dhe për certifikimin e organizatës së disenjos dhe prodhimit nga Republika e Shqipërisë. Certifikatat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga një shtet anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të ndryshëm nga Republika e Shqipërisë për lëshimin e AOC-së do të pranohen pa i treguar ato më tej nëse lëshohen në pajtim me pjesën 21;

2. sistemi i mirëmbajtjes është aprovuar nga autoriteti në pajtim me pjesën M, nënpjesën G; dhe

3. ai ka bindur autoritetin që ka aftësinë të:

i) krijojë dhe mbajë një organizatë të përshtatshme;

ii) vendosë dhe mbajë një sistem cilësie në pajtim me OPS 1.035;

iii) përmbushë programet e kërkuara të trajnimit;

iv) Përmbushë kërkesat e mirëmbajtjes, në pajtim me natyrën dhe masën e operacioneve të specifikuara, duke përfshirë artikujt përkatës të parashikuara tek OPS 1.175 (g) deri (o); dhe

v) respektojë OPS 1.175.

b) Pavarësisht dispozitave të OPS 1.185(f), operatori duhet të njoftojë autoritetin sa më shpejt që të jetë e mundur për çdo ndryshim në informacionin e paraqitur në pajtim me OPS 1.185(a) më poshtë.

c) Nëse autoriteti është i bindur që kërkesat e nënparagrafit (a) të mësipërm përmbushen, autoriteti mund të kërkojë kryerjen e një ose më shumë fluturimeve demonstrimi, të operuara sikur të ishin fluturime të transportit ajror tregtar.

OPS 1.185

Kërkesa administrative

a) Një operator siguron që informacioni i mëposhtëm të përfshihet në kërkesën fillestare për një AOC dhe, sipas rastit, në çdo ndryshim apo rinovim të kërkuar:

1. emri zyrtar dhe emri i biznesit, adresa dhe adresa postare e kërkuesit;

2. një përshkrim të operacionit të propozuar;

3. një përshkrim të organizatës menaxheriale;

4. emrin e menaxherit përgjegjës;

5. emrat e titullarëve kryesorë, duke përfshirë atë që janë përgjegjës për operacionet e fluturimit, sistemin e mirëmbajtjes, trajnimin e ekuipazhit dhe operacionet në terren së bashku me kualifikimet dhe eksperiencën e tyre; dhe

6. Manuali i operacioneve.

b) Në lidhje me vetëm sistemin e mirëmbajtjes së operatorit, duhet të përfshihet informacioni i mëposhtëm në kërkesën fillestare për një AOC dhe, sipas rastit, për çdo ndryshim ose rinovim të kërkuar, dhe për çdo tip aeroplani që operohet:

1. ekspozimin e menaxhimit të vazhdimësisë së përshtatshmërisë për fluturim të operatorit;

2. programin(et) e mirëmbajtjes së aeroplanit të operatorit;

3. regjistrim teknik të aeroplanit;

4. sipas rastit, specifikimi(et) teknike të kontratës(ave) të mirëmbajtjes ndërmjet operatorit dhe çdo organizate mirëmbajtjeje të aprovuar sipas pjesës 145;

5. numrin e aeroplanëve.

c) Kërkesa për një lëshim fillestar të AOC-së duhet të paraqitet të paktën 90 ditë para datës së operacionit të synuar, përveç kur manuali i operacioneve mund të paraqitet më vonë por jo më vonë se 60 ditë para datës së operacionit të caktuar.

d) Kërkesa për një ndryshim të AOC-së duhet të paraqitet të paktën 30 ditë, ose siç bihet dakord ndryshe, para datës së operacionit të caktuar.

e) Kërkesa për një rinovim të AOC-së duhet të paraqitet të paktën 30 ditë, ose siç bihet dakord ndryshe, para datës së operacionit të caktuar.

f) Përveç se në rrethana përjashtimore, autoritetit duhet t'i bëhet një njoftim paraprak 10-ditor për një ndryshim të propozuar të një titullari të emëruar.

Shtojca 1 e OPS 1.175

Përmbajtja dhe kushtet e certifikatës së operatorit ajror

Një AOC specifikon:

a) Emrin dhe vendndodhjen (vendin kryesor të aktivitetit) e operatorit;

b) Datën e lëshimit dhe periudhën e vlefshmërisë;

c) Përshkrimin e tipit të operacioneve të autorizuara;

d) Tipin(at) e aeroplanit(ëve) të autorizuar për përdorim;

e) Shënimet e regjistrimit të aeroplanit(ëve) të autorizuar përveç kur operatorët mund të marrin aprovimin për një sistem për të informuar autoritetin në lidhje me shënimet e regjistrimit për aeroplanët e operuar sipas AOC-së së tij;

f) Sferat e autorizuara të operacionit;

g) Kufizimet e veçanta; dhe

h) Autorizimet/aprovimet e veçanta p.sh.;

- CAT II/CAT III (duke përfshirë nivelin minimal të aprovuar),
- (MNPS) Specifikimet minimale të funksionimit të navigimit;
- (ETOPS) Aeroplanët me dy motorë të operacioneve me gamë të gjerë;
- (RNAV) Navigimi hapësinor;
- (RVSM) Niveli minimal i ulur i ndarjes vertikale;
- Transporti i mallrave të rrezikshëm;
- Autorizimi për t'i dhënë ekuipazhit të kabinës trajnim fillestar dhe, sipas rastit, të lëshojë certifikimin e parashikuar në pjesën O, për ata operatorë të cilët ofrojnë këtë trajnim drejtpërdrejt ose jo.

Shtojca 2 e OPS 1.175

Menaxhimi dhe organizimi i një mbajtësi të AOC-së

a) Të përgjithshme

Një operator duhet të ketë një strukturë të shëndoshë dhe të efektshme menaxhimi për të siguruar kryerjen e sigurt të operacioneve. Titullarët e emëruar duhet të kenë kompetencë menaxheriale së bashku me kualifikimet e përshtatshme teknike/operacionale në aviacion.

b) Titullarët e emëruar

1. Një përshkrim i funksioneve dhe përgjegjësive të titullarëve të emëruar, duke përfshirë emrat e tyre, duhet të mbahen në manualin e operimeve dhe autoriteti duhet të njoftohet me shkrim për çdo ndryshim të synuar ose faktik të emërimeve apo funksioneve.

2. Operatori duhet të marrë masa për të siguruar vazhdimësinë e mbikëqyrjes në mungesë të titullarëve të emëruar.

3. Një person i emëruar si titullar nga mbajtësi i një AOC-je nuk duhet të emërohet si titullar nga mbajtësi i një AOC-je tjetër, përveç kur kjo pranohet nga Autoritetet përkatëse.

4. Personat e emëruar si titullarë duhet të kontraktohen për të punuar më orë të mjaftueshme për të përmbushur funksionet e tyre menaxheriale në lidhje me gamën dhe objektin e operacionit.

c) Përshtatshmëria dhe mbikëqyrja e personelit

1. Anëtarët e ekuipazhit. Operatori duhet të punësojë një ekuipazh të mjaftueshëm fluturimi dhe kabine për operacionin e planifikuar, të trajnuar dhe kontrolluar në pajtim me nënpjesën N dhe nënpjesën O, sipas rastit.

2. Personeli i terrenit

i) Numri i personelit të terrenit varet nga natyra dhe gama e operacioneve. Departamentet e trajtimit të operacioneve dhe veçanërisht në terren duhet të pajisen me personel të kualifikuar të cilët kanë njohuri të gjerë për përgjegjësitë e tyre brenda organizatës.

ii) Një operator që kontrakton organizata të tjera për të dhënë shërbime të ndryshme mban përgjegjësinë për mbajtjen e standardeve të duhura. Në këto rrethana, një titullari të emëruar duhet t'i caktohet detyra që të sigurojë që çdo kontraktor i angazhuar përmbush standardet e kërkuara.

3. Mbikëqyrja

i) Numri i mbikëqyrësve që duhet të emërohen varet nga struktura e operatorit dhe numri i personelit të punësuar.

ii) Detyrat dhe përgjegjësitë e këtyre mbikëqyrësve duhet të përcaktohen dhe, si dhe çdo detyrë të marrë për fluturim në mënyrë që ata të përmbushin përgjegjësitë e tyre mbikëqyrëse.

iii) Mbikëqyrja e anëtarëve të ekuipazhit dhe personeli në terren duhet të kryhet nga individë që kanë eksperiencën dhe cilësitë personale të mjaftueshme për të siguruar arritjen e standardeve të specifikuara në manualin e operacioneve.

d) Ambientet e sistemimit

1. Një operator duhet të sigurojë që ambientet e punës për çdo bazë operative janë të mjaftueshme për personelin për sa i takon sigurisë së operacioneve të fluturimit. Duhet të merren në konsideratë nevojat e personelit në terren, ata që janë të përfshirë me kontrollin operacional, ruajtjen dhe shfaqjen e regjistrave thelbësorë dhe planifikimin e fluturimeve nga ekuipazhi.

2. Shërbimet e zyrës duhet të jenë në gjendje, pa vonesë, të shpërndajnë udhëzime operacionale dhe informacione të tjera te të gjithë të interesuarit.

e) Dokumentacioni

Operatori duhet të marrë masa për përpilimin e manualeve, ndryshimeve dhe dokumentacionit tjetër.

NËNPJESA D
PROCEDURAT OPERACIONALE

OPS 1.192
Terminologjia

Termat që janë renditur më poshtë janë për përdorim në kontekstin e kësaj rregulloreje.

a) Aerodrom i përshtatshëm. Një aerodrom që operatori i konsideron të jetë i pranueshëm, duke marrë parasysh kërkesat e zbatueshme për funksionimin dhe karakteristikat e pistës; në kohën e pritshme të përdorimit, aerodromi do të jetë i disponueshëm dhe i pajisur me shërbimet e nevojshme shtesë si ATS-ja, ndriçim i mjaftueshëm, komunikimet, raportimi i motit, mjetet e navigimit dhe shërbimet e emergjencës.

b) ETOPS (aeroplanë me dy motorë për operacione me gamë të gjerë). Operacionet ETOPS janë ata me aeroplanë me dy motorë të aprovuar nga AAC-ja (aprovimi ETOPS), për të operuar te distanca prag të caktuar në pajtim me OPS 1.245(a) nga një Aerodrom i Përshtatshëm.

c) Aerodrom i përshtatshëm alternativ gjatë rrugës ETOPS. Një aerodrom i përshtatshëm, i cili si shtesë, në kohën e pritshme të përdorimit, ka një pajisje ATS dhe të paktën një procedurë të aplikimit të instrumenteve.

d) Aerodrom alternativ gjatë rrugës (ERA). Një aerodrom i përshtatshëm gjatë rrugës, që mund të kërkohet në fazën e planifikimit.

e) 3% ERA. Aerodrom alternativ gjatë rrugës i zgjedhur për qëllimet e uljes së karburantit të emergjencës në 3%.

f) Aerodrom i izoluar. Nëse është i pranueshëm për AAC-në, aerodromi i destinacionit mund të konsiderohet si një aerodrom i izoluar, nëse karburanti i kërkuar (shmangia plus përfundimtari) për tek aerodromi alternativ më i afërt i përshtatshëm i destinacionit është më shumë se:

Për aeroplanët me motorë me pistona, karburant për të fluturuar për 45 minuta plus 15% të kohës së fluturimit të planifikuar për t'u kaluar me shpejtësi të zakonshme ose dy orë, cilado të jetë më e vogël; ose

Për aeroplanët me motorë me turbinë, karburant për të fluturuar për dy orë me konsum të shpejtësisë së zakonshme mbi aerodromin e destinacionit, duke përfshirë karburantin përfundimtar rezervë.

g) Pozicioni ekuivalent. Një pozicion që mund të vendoset nga një distancë DME, një NDB ose VOR, SRE ose PAR e vendosur në mënyrë të përshtatshme ose çdo fiksim tjetër i përshtatshëm ndërmjet tre dhe pesë miljeve nga pragu që përcakton në mënyrë të pavarur pozicionin e aeroplanit.

h) Fazat kritike të fluturimit. Fazat kritike të fluturimit janë lëvizja e shkëputjes, fluturimi i shkëputjes, pozicionimi përfundimtar, ulja, duke përfshirë lëvizjen pas uljes, dhe çdo fazë tjetër të fluturimit në tagrin e komandantit.

i) Karburanti i emergjencës. Karburanti i kërkuar për të kompensuar faktorët e paparashikuar që mund të kenë një ndikim në konsumin e karburantit deri tek aerodromi i destinacionit, si shmangiet e një aeroplani individual nga të dhënat e pritshme të konsumit të karburantit, shmangiet për shkak të kushteve të parashikuara meteorologjike dhe shmangiet nga itineraret e planifikuara dhe/ose nivelet/lartësitë e shpejtësisë së zakonshme.

j) Pista të veçanta. Pista të veçanta në të njëjtin aerodrom që janë sipërfaqe të veçanta për ulje. Këto pista mund të mbivendosen ose kryqëzohen në mënyrë të tillë që nëse një prej pistave është e bllokuar, ajo nuk pengon tipin e planifikuar të operacioneve në pistën tjetër. Secila pistë ka një procedurë të veçantë trajtimi bazuar në një instrument të veçantë navigimi.

k) Shpejtësia inoperative e aprovuar për një motor. Për ETOPS-in, shpejtësia inoperative e aprovuar për një motor për zonën e destinuar të operacionit është një shpejtësi, brenda kufijve të certifikuar të aeroplanit, të zgjedhur nga një operator dhe aprovuar nga autoriteti rregullator.

l) Zona ETOPS. Një zonë ETOPS është një zonë që përmban një hapësirë ajrore brenda së cilës një aeroplan i aprovuar si ETOPS mbetet tej kohës së specifikuar të fluturimit në ajër të qete (kushte standarde) sipas shpejtësisë të aprovuar inoperative të zakonshme për një motor nga një aerodrom të përshtatshëm alternativ të itinerarit ETOPS.

m) Nisje. Niveli minimal i planifikimit ETOPS zbatohet deri në nisje. Nisje është momenti kur avioni lëviz fillimisht me fuqinë e vet për qëllimin e shkëputjes.

OPS 1.195
Kontrolli operacional

Një operator:

a) vendos dhe ruan një metodë për ushtrimin e kontrollit operacional të aprovuar nga autoriteti; dhe

b) ushtron kontroll operacional mbi çdo fluturim të operuar sipas termave të AOC-së së tij.

OPS 1.200
Manuali i operacioneve

Një operator jep një manual të operacioneve në pajtim me nënpjesën P për përdorim dhe udhëzim të personelit të operacioneve.

OPS 1.205
Kompetenca e personelit të operacioneve

Një operator siguron që i gjithë personeli i caktuar ose i përfshirë drejtpërdrejt në operacionet në terren dhe fluturim të jetë i udhëzuar rregullisht, të kenë demonstruar aftësitë e tyre në detyra të veçanta dhe të jenë të ndërgjegjshëm për përgjegjësitë e tyre dhe lidhjen e këtyre detyrave me operacionin në tërësi.

OPS 1.210
Vendosja e procedurave

a) Një operator vendos procedura dhe udhëzime për çdo tip aeroplani, që përmban detyrat e personelit të terrenit dhe anëtarëve të ekuipazhit për të gjitha tipat e operacioneve në terren dhe në fluturim.

b) Një operator vendos një sistem me listë kontrolli për t'u përdorur nga anëtarët e ekuipazhit në të gjitha fazat e operimit të aeroplanit në kushte normale, jonormale dhe të emergjencës, sipas rastit, për të siguruar që të respektohen procedurat operacionale në manualin e operacioneve.

c) Një operator nuk i kërkon një anëtari të ekuipazhit të kryejë ndonjë aktivitet gjatë fazave kritike të fluturimit përveç atyre që kërkohen për operimin e sigurt të aeroplanit (shih OPS 1.192).

OPS 1.215
Përdorimi i shërbimeve të trafikut ajror

Një operator siguron që shërbimet e trafikut ajror të përdoren për të gjitha fluturimet kurdoherë që janë të disponueshme.

OPS 1.216
Udhëzimet operacionale gjatë fluturimit

Një operator siguron që udhëzimet e tij operacionale gjatë fluturimit duke përfshirë një ndryshim në planin e fluturimit në trafikun ajror, sipas rastit, të bashkërendohen me njësinë përkatëse të shërbimit të trafikut ajror para transmetimit tek një aeroplan.

OPS 1.220
Autorizimi i aerodromeve nga operatori
(shih OPS 1.192)

Një operator autorizon vetëm aerodromet që janë të përshtatshëm për tipin(et) e aeroplanëve dhe operacionin(et) përkatëse.

OPS 1.225
Niveli minimal i operimit të aerodromit

a) Një operator specifikon nivelin minimal të operimit të aerodromit, të vendosur në pajtim me OPS 1.430 për çdo aerodrom të nisjes, destinacionit ose alternativ të autorizuar për t'u përdorur në pajtim me OPS 1.220.

b) Një shtesë e vendosur nga autoriteti duhet të shtohet te niveli minimal i vendosur në pajtim me nënparagrafin (a) më sipër.

c) Niveli minimal për një tip specifik të procedurës së trajtimit dhe uljes konsiderohen të zbatueshme nëse:

1. Pajimet e terrenit të treguara në tabelën përkatëse të kërkuar për procedurën e destinuar janë funksionale;
2. Sistemet e aeroplanëve të kërkuara për tipin e trajtimit janë operativë;
3. Kriteret e funksionimit të kërkuara për aeroplanin përmbushen; dhe
4. Ekuipazhi është përkatësisht i kualifikuar.

OPS 1.230
Procedurat e largimit dhe mbërritjes bazuar në instrumente

a) Një operator siguron zbatimin e procedurave të largimit dhe mbërritjes bazuar në instrumente të vendosura nga Shteti në të cilin gjendet aerodromi.

b) Pavarësisht nënparagrafit (a) të mësipërm, një komandant mund të pranojë që një leje ATC të shmanget nga procedura e publikuar ose itinerari i mbërritjes, me kusht që të respektohen kriteret e kufizimeve të lartësisë së fluturimit dhe të merren plotësisht parasysh kushtet operacionale. Mbërritja përfundimtare duhet të kryhet vizualisht ose në pajtim me procedurat e vendosura të mbërritjes bazuar në instrumente.

c) Procedura të ndryshme nga ato që kërkohen për t'u përdorur në pajtim me nënparagrafin (a) të mësipërm mund të zbatohen nga një operator, me kusht që ato të jenë aprovuar nga Shteti në të cilin gjendet aerodromi, sipas rastit, dhe të jenë pranuar nga autoriteti.

OPS 1.235
Procedurat e zbutjes së zhurmës

Një operator vendos procedura të përshtatshme operative për largimin dhe mbërritjen/afrimin për çdo tip avioni në pajtim me sa më poshtë:

a) Operatori siguron që siguria të ketë prioritet ndaj zbutjes së zhurmës, dhe

b) Këto procedura përcaktohen të thjeshta dhe të sigurta për t'u operuar pa shtuar në mënyrë të konsiderueshme ngarkesën e punës së ekuipazhit gjatë fazave kritike të fluturimit; dhe

c) Për çdo tip aeroplani përcaktohen dy procedura largimi, në pajtim me ICAO Doc. 8168 (Procedurat për shërbimet e navigimit ajror, "PANS-OPS"), volumi I:

1. procedura e parë për zbutjen e zhurmës gjatë largimit (NADP 1), të destinuar të përmbushë objektivin e zbutjes së zhurmës afër; dhe

2. procedura e dytë për zbutjen e zhurmës gjatë largimit (NADP 1), të destinuar të përmbushë objektivin e zbutjes së zhurmës larg; dhe

3. përveç kësaj, çdo profil ngjitjeje NADP mund të ketë vetëm një sekuencë veprimesh.

OPS 1.240

Itineraret dhe zonat e operimit

a) Një operator siguron që operacionet kryhen vetëm në ato itinerare ose brenda atyre zonave, për të cilat:

1. Ofrohen pajisje dhe shërbime në terren, duke përfshirë shërbimet meteorologjike, të cilat janë të përshtatshme për operacionin e planifikuar;

2. Funksionimi i aeroplanit që destinohet të përdoret është i përshtatshëm për të përmbushur kërkesat minimale të lartësisë së fluturimit;

3. Pajimet e aeroplanit të destinuar për t'u përdorur përmbushin kërkesat minimale të operacionit të planifikuar;

4. Ofrohen harta dhe tabela të përshtatshme (referencat OPS 1.135(a)(9));

5. Nëse përdoren aeroplanë me dy motorë, ofrohen aerodrome të përshtatshme brenda kufizimeve të kohës/distancës së OPS 1.245;

6. Nëse përdoren aeroplanë me një motor, ofrohen sipërfaqe që lejojnë ekzekutimin e uljes së sforcuar të sigurt.

b) Një operator siguron që operacionet kryhen në pajtim me çdo kufizim në itineraret ose zonat e operimit, të vendosura nga AAC-ja.

OPS 1.241

Operimi në hapësirë ajrore të përcaktuar me nivel minimal të reduktuar të ndarjes vertikale (RVSM)

Një operator nuk operon një aeroplan në pjesë të përcaktuara të hapësirës ajrore nëse, bazuar në marrëveshje rajonale të navigimit ajror, zbatohet një nivel minimal ndarjeje vertikale prej 300 m (1 000 këmbë), përveç kur aprovohet për ta bërë këtë nga autoriteti (aprovimi RVSM). (Shih, gjithashtu, OPS 1.872.)

OPS 1.243

Operimi në zona me kërkesa të specifikuara të funksionimit të navigimit

a) Një operator siguron që një aeroplan i operuar në zona, ose përmes pjesëve të hapësirës ajrore, ose në itinerare ku kërkesat e funksionimit të navigimit janë specifikuar, të certifikohet në pajtim me këto kërkesa, dhe, sipas rastit, që autoriteti të ketë dhënë aprovimin operacional përkatës (Shih, gjithashtu, OPS 1.865 (c)(2), OPS 1.870 dhe OPS 1.872.).

b) Një operator i një aeroplani që operon në zonat e përmendura tek (a) siguron që procedurat e emergjencës, të specifikuara nga autoriteti përgjegjës për hapësirën ajrore përkatëse, të përfshihen në manualin e operacioneve.

OPS 1.245

Distanca maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm për aeroplanë me dy motorë pa një aprovim ETOPS

(Shih OPS 1.192)

a) Përveç kur aprovohet specifikisht nga autoriteti në pajtim me OPS 1.246 (a) (aprovimi ETOPS), një operator nuk operon një aeroplan në një itinerar i cili përmban një pikë tej një aerodromi të përshtatshëm (sipas kushteve standarde në ajër të qetë) përveçse në rastin e:

1. Aeroplanët e klasës së funksionimit A me:

i) një konfigurim për uljen e pasagjerëve të aprovuar maksimale prej 20 ose më shumë; ose

ii) një masë maksimale shkëputjeje prej 45 360 kg ose më shumë,

Distanca e përshkuar në 60 minuta me shpejtësi të zakonshme me një motor inoperativ të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (b) më poshtë;

2. Aeroplanët e klasës së funksionimit A me:

i) një konfigurim për uljen e pasagjerëve të aprovuar maksimale prej 19 ose më pak; ose

ii) një masë maksimale shkëputjeje më pak se 45 360 kg,

distanca e përshkruar në 120 minuta ose, nëse është e aprovuar nga autoriteti, deri në 180 minuta për aeroplanët me turbinë, me shpejtësi të zakonshme me një motor inoperativ të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (b) më poshtë;

3. Aeroplanët e klasës së funksionimit B dhe C:

i) distanca e përshkuar në 120 minuta me shpejtësi të zakonshme me një motor inoperativ të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (b) më poshtë; ose

ii) 300 milje nautike, cilado qoftë më pak.

b) Një operator përcakton një shpejtësi për llogaritjen e distancës maksimale për te një aerodrom i përshtatshëm për çdo tip aeroplani me dy motorë ose variant të operuar, që nuk kalon VMO-në, bazuar në shpejtësinë reale ajrore që mund të mbajë aeroplani me një motor inoperativ.

c) Një operator duhet të sigurojë që të dhënat e mëposhtme, specifike për çdo tip ose variant, të përfshihet në manualin e operacioneve:

1. shpejtësia e zakonshme me një motor inoperativ e përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (b) më sipër; dhe

2. distanca maksimale nga një aerodrom të përshtatshëm të përcaktuar në pajtim me nënparagrafët (a) dhe (b) më sipër.

Shënim. Shpejtësitë e përcaktuara më sipër synohen vetëm për t'u përdorur për të caktuar distancën maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm.

OPS 1.246

Operacionet me gamë të gjerë me aeroplanë me dy motorë (ETOPS)

(shih OPS 1.192)

a) Një operator nuk kryhen operacione tej distancës prag të vendosur në pajtim me OPS 1.245, përveç kur është aprovuar ta bëjë këtë nga autoriteti (aprovimi ETOPS).

b) Para kryerjes së fluturimit ETOPS, operatori siguron që të jetë i disponueshëm një alternativ gjatë rrugës ETOPS, brenda kohës së aprovuar të shmangies së operatorit ose një kohe të shmangies bazuar në statusin e funksionimit të gjeneruar MEL të aeroplanit, cilado të jetë më e shkurtër (Shih, gjithashtu, OPS 1.297 (d)).

OPS 1.250
Vendosja e lartësive minimale të fluturimit

a) Një operator vendos lartësitë minimale të fluturimit dhe metodat për të përcaktuar ato lartësi për të gjitha segmentet e itinerarit që duhet të përshkohet të cilat japin shikueshmërinë e kërkuar të terrenit duke marrë parasysh kërkesat e nënpjesëve F deri I.

b) Çdo metodë për caktimin e lartësive minimale të fluturimit duhet të aprovohen nga autoriteti.

c) Nëse lartësitë minimale të fluturimit të caktuara nga shtetet ku kalon fluturimi janë më të larta se ato të vendosura nga operatori, zbatohen kuotat më të larta.

d) Një operator merr parasysh faktorët e mëposhtëm gjatë caktimit të lartësive minimale të fluturimit:

1. Saktësinë me të cilën mund të përcaktohet pozicioni i aeroplanit;
2. Pasaktësitë e mundshme të leximit të matësve të lartësisë të përdorur;
3. Karakteristikat e terrenit (p.sh., ndryshimet e menjëhershme në ngritje) përgjatë itinerareve ose në zonat ku duhet të kryhen operacionet;
4. Mundësia e hasjes së kushteve të pafavorshme meteorologjike (p.sh., turbulenca të forta dhe korente zbritës të ajrit); dhe
5. Pasaktësi të mundshme në tabelat aeronautike.

e) Në përmbushjen e kërkesave të përshkruara te nënparagrafët (d) më sipër, duhet të merret parasysh:

1. Saktësitë e luhatjes së temperaturës dhe presionit nga kuotat standarde;
2. Kërkesat ATC; dhe
3. Çdo ngjarje e parashikuar gjatë itinerarit të planifikuar.

OPS 1.255
Politika e karburantit
(shih shtojcën 1 dhe shtojcën 2 të OPS 1.255)

a) Një operator duhet të vendosë një politikë karburanti për qëllimin e planifikimit të një fluturimi dhe riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që çdo fluturim ka karburant të mjaftueshëm për operacionin e planifikuar dhe rezerva për të mbuluar shmangiet nga operacioni i planifikuar.

b) Një operator siguron që planifikimi i fluturimeve bazohet të paktën te pikat 1 dhe 2 më poshtë:

1. Procedurat që gjenden te manuali i operacioneve dhe të dhënat e përftuara nga:

i) të dhënat e dhëna nga prodhuesi i aeroplanit; ose

ii) të dhënat e tashme specifike për aeroplanin të marra nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit.

2. Kushtet operative në të cilat duhet të kruhet fluturimi duke përfshirë:

i) të dhënat reale të konsumit të karburantit nga aeroplani;

ii) masat e parashikuara;

iii) kushtet e pritshme meteorologjike; dhe

iv) procedurat dhe kufizimet e ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror.

c) Një operator siguron që llogaritja para fluturimit e karburantit të konsumueshëm që duhet për një fluturim përfshin:

1. karburantin e lëvizjes në pistë; dhe
2. karburantin e udhëtimit; dhe
3. karburantin rezervë që përbëhet nga:

i) karburanti i për raste emergjente (shih OPS 1.192); dhe

ii) karburanti për raste alternative, nëse kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni (Kjo nuk përjashton zgjedhjen e aerodromit të nisjes si aerodrom alternativ destinacioni); dhe

iii) karburant i rezervës përfundimtare; dhe

iv) karburanti shtesë, nëse kërkohet nga tipi i operacionit (p.sh., ETOPS); dhe

4. karburant i shtuar, nëse kërkohet nga komandanti.

d) Një operator siguron që procedurat e riplanifikimit të fluturimit për llogaritjen e karburantit të përdorshëm që kërkohet kur një fluturim duhet të kryhet gjatë një itinerari ose te një aerodrom destinacioni të ndryshëm nga ai i planifikuar fillimisht përshin:

1. karburantin e udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit; dhe

2. karburantin rezervë që përbëhet nga:

i) karburanti i për raste emergjente (shih OPS 1.192); dhe

ii) karburanti për raste alternative, nëse kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni. (Kjo nuk përjashton zgjedhjen e aerodromit të nisjes si aerodrom alternativ destinacioni); dhe

iii) karburant i rezervës përfundimtare; dhe

iv) karburanti shtesë, nëse kërkohet nga tipi i operacionit (p.sh., ETOPS); dhe

4. karburant i shtuar, nëse kërkohet nga komandanti.

OPS 1.260

Mbartja e personave me lëvizshmëri të kufizuar

a) Një operator vendos procedura për mbartjen e personave me lëvizshmëri të kufizuar (PRMS).

b) Një operator siguron që PRMS nuk vendosen, dhe as zënë vende ku prania e tyre:

1. mund të pengonte ekuipazhin në detyrat e tyre;

2. mund të pengonin disponimin e pajimeve të emergjencës; ose

3. mund të pengonin evakuimin në rast emergjence të avionit.

c) Komandanti duhet të njoftohet nëse PRMS do të mbarten në bord.

OPS 1.265

Mbartja e pasagjerëve të papranueshëm, të depërtuarve ose personave të ndaluar

Një operator vendos procedura për transportimin e pasagjerëve të papranueshëm, të depërtuarve ose personave të ndaluar për të siguruar sigurinë e aeroplanit dhe personave në të. Komandanti duhet të njoftohet nëse personat e sipërpërmendur duhet të mbarten në bord.

OPS 1.270

Sistemimi i bagazhit dhe mallrave

(shih shtojcën 1 të OPS 1.270)

a) Një operator vendos procedura për të siguruar që në kabinën e pasagjerëve futet vetëm ai bagazh dore që mund të sistemohet në mënyrë të përshtatshme dhe të sigurt.

b) Një operator vendos procedura për të siguruar që i gjithë bagazhi dhe mallrat në bord, që mund të shkaktojnë dëmtime ose dëme, ose të pengojnë kalimet dhe daljet nëse zhvendosen, të vendosen në vende të destinuara për t'i mbajtur të palëvizura.

OPS 1.275

Qëllimisht bosh

OPS 1.280

Vendosja e pasagjerëve

Një operator vendos procedura për të siguruar që pasagjerët të kenë vendet atje ku, në rastin kur kërkohet një evakuim emergjence, ata të japin ndihmën më të mirë dhe të mos pengojnë evakuimin nga aeroplani.

OPS 1.285
Instruktimi i pasagjerëve

Një operator siguron që:

a) Të përgjithshme

1. Pasagjerëve t'u bëhet një instruktazh verbal për çështjet e sigurisë. Pjesë ose i gjithë instruktazhi mund të jepet nëpërmjet prezantimin audiovizual.

2. Pasagjerëve u jepet një kartë me instruktazh sigurie, tek e cila udhëzimet në formë pikturash tregojnë funksionimin e pajimeve të emergjencës dhe daljet që mund të përdoren nga pasagjerët.

b) Para shkëputjes

1. Pasagjerëve u bëhet instruktazh në lidhje me çështjet e mëposhtme sipas rastit:

i) rregullat për pirjen e duhanit;

ii) mbështetësja e sedijes të jetë në pozicionin vertikal dhe tavolina e palosur;

iii) vendndodhjen e daljeve të emergjencës;

iv) vendndodhja dhe përdorimi i shënimeve të drejtimit të shpëtimit në dysheme;

v) sistemimi i bagazhit të dorës;

vi) kufizimet për përdorimin e mjeteve portative elektronike; dhe

vii) vendndodhja dhe përmbajtja e kartës së instruktazhit për sigurinë; dhe

2. Pasagjerëve u bëhet një demonstrim, sa më poshtë:

i) përdorimin e rripave të sigurisë dhe/ose kapëseve të sigurisë, duke përfshirë si të mbërthehen dhe zbërthehen rripat e sigurisë dhe/ose kapëset e sigurisë;

ii) vendndodhjen dhe përdorimin e pajimeve të oksigjenit nëse kërkohet (referenca OPS 1.770 dhe OPS 1.775). Pasagjerët duhet të instruktohen të shuajnë të gjitha materialet tymosëse kur përdoret oksigjeni; dhe

iii) vendndodhjen dhe përdorimin e kompleteve të shpëtimit nëse kërkohet (referenca OPS 1.825).

c) Pas shkëputjes

1. Pasagjerëve u kujtohet sa më poshtë, sipas rastit:

i) rregullat për pirjen e duhanit;

ii) përdorimin e rripave të sigurisë dhe/ose kapëseve të sigurisë, duke përfshirë përfitimet e sigurisë e pasjes së mbërthyer të rripave gjatë qëndrimit ulur pavarësisht nëse shenja e rripit është e ndezur apo jo.

d) Para uljes

1. Pasagjerëve u bëhet instruktazh në lidhje me çështjet e mëposhtme, sipas rastit:

i) rregullat për pirjen e duhanit;

ii) përdorimin e rripave të sigurisë dhe/ose kapëseve të sigurisë;

iii) mbështetësja e sedijes të jetë në pozicionin vertikal dhe tavolina e palosur;

iv) sistemimi i bagazhit të dorës;

v) kufizimet për përdorimin e mjeteve portative elektronike.

e) Pas uljes

1. Pasagjerëve u rikujtohet sa më poshtë:

i) rregullat për pirjen e duhanit;

ii) përdorimin e rripave të sigurisë dhe/ose kapëseve të sigurisë.

f) Në rast emergjence gjatë fluturimit, pasagjerët udhëzohen për atë veprim në rast emergjence që mund të jetë i përshtatshëm sipas rrethanave.

OPS 1.290
Përgatitja për fluturim

a) Një operator siguron që një plan operacional fluturimi të jetë i përpiluar për çdo fluturim të planifikuar.

b) Komandanti nuk e nis fluturimin nëse ai/ajo nuk është i bindur që:

1. aeroplani është i përshtatshëm për fluturim;

2. aeroplani nuk operohet në kundërshtim me parashikimin e listës së konfigurimit të shmangies (CDL);

3. instrumentet dhe pajimet e kërkuara për kryerjen e fluturimit në pajtim me nënpjesët K dhe L janë të disponueshme;

4. instrumentet dhe pajimet janë në gjendje funksionale përveç sa parashikohet te MEL;

5. ato pjesë të manualit të operacioneve që kërkohen për kryerjen e fluturimit janë të disponueshme;

6. dokumentet, informacioni dhe formularët shtesë që duhet të jenë të disponueshme nga OPS 1.125 dhe OPS 1.135 janë në bord;

7. hartat, tabelat dhe dokumentacioni shoqërues apo i barasvlershëm aktual janë të disponueshme për të mbuluar operacionin e planifikuar të aeroplanit duke përfshirë çdo shmangie që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme. Kjo përfshin çdo tabelë konvertimi të nevojshme për të mbështetur operacionet nëse duhet të përdoren pozicionimet metrike, lartësitë dhe nivelet e fluturimit;

8. pajisjet dhe shërbimet në terren të planifikuara për fluturimin e planifikuar janë të disponueshëm dhe të përshtatshme;

9. dispozitat që gjenden në manualin e operacioneve në lidhje me kërkesat për karburantin, vajin dhe oksigjenin, lartësitë e sigurta minimale, niveli minimal i operimit të aerodromit dhe disponueshmëria e aerodromeve alternativë, sipas rastit, mund të përmbushen për fluturimin e planifikuar;

10. ngarkesa është e shpërndarë si duhet dhe siguruar rregullisht;

11. masa e aeroplanit, në fillim të lëvizjes së shkëputjes, do të jetë e tillë që fluturimi të kryhet në pajtim me nënpjesën F deri I, sipas rastit; dhe

12. çdo kufizim operacional, përveç atyre të mbuluara nga nënparagrafët 9-11 më sipër, mund të përmbushet.

OPS 1.295
Përzgjedhja e aerodromeve

a) Një operator vendos procedura për zgjedhjen e aerodromeve të destinacionit dhe/ose alternativë në pajtim me OPS 1.220 gjatë planifikimit të një fluturimi.

b) Një operator duhet të zgjedhë dhe specifikojë në planin operacional të fluturimit një aerodrom alternativ shkëputjeje nëse nuk do të ishte e mundur të kthehet tek aerodromi i nisjes për shkaqe meteorologjike ose funksionale. Aerodromi alternativ i shkëputjes, në lidhje me aerodromin e nisjes, gjendet brenda:

1. për aeroplanët me dy motorë, ose

i) një orë kohë fluturimi me një shpejtësi normale me një motor inoperativ sipas manualit të fluturimit të avionit (AFM) në kushte standarde me ajër të qetë bazuar në masën faktike të shkëputjes; ose

ii) koha e shmangies ETOPS e aprovuar e operatorit, në pajtim me çdo kufizim MEL, deri në një maksimum prej dy orësh, me shpejtësi normale me një motor inoperativ sipas AFM-së në kushte standarde të ajrit të qetë bazuar në masën faktike të shkëputjes për aeroplanët dhe ekuipazhet e autorizuar për ETOPS; ose

2. dy orë kohë fluturimi me një shpejtësi normale me një motor inoperativ sipas AFM-së në kushte standarde me ajër të qetë bazuar në masën faktike të shkëputjes për aeroplanët me tre dhe katër motorë; dhe

3. nëse AFM-ja nuk përmban një shpejtësi normale me një motor inoperativ, shpejtësia që duhet të përdoret për llogaritje duhet të jetë ajo që arrihet nëse motori(ët) tjetër vendoset më fuqinë e tij maksimale të vazhduar.

c) Një operator duhet të zgjedhë të paktën një alternativë destinacioni për çdo fluturim IFR, përveç kur:

1. të dyja:

i) kohëzgjatja e fluturimit të planifikuar nga shkëputja tek ulja ose, në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit në pajtim me OPS 1.255(d), koha e mbetur e fluturimit për në destinacion nuk i kalon gjashtë orë, dhe

ii) dy pista të veçanta (shih OPS 1.192) janë të disponueshme dhe të përdorshme në aerodromin e destinacionit dhe raportet apo parashikimet përkatëse të motit për aerodromin e destinacionit, ose një kombinim i tyre tregojnë që për periudhën nga një orë para dhe një orë pas kohës së pritshme të mbërritjes në aerodromin e destinacionit, kuota maksimale do të jetë të paktën 1 000 këmbë ose lartësi rrethore +500 këmbë, cilado të jetë më e madhe dhe pashmëria do të jetë të paktën 5 km; ose

2. aerodromi i destinacionit është i izoluar.

d) Një operator duhet të zgjedhë dy aerodromë alternativë destinacioni nëse:

1. raportet apo parashikimet përkatëse të motit për aerodromin e destinacionit, ose një kombinim i tyre tregojnë që për periudhën nga një orë para dhe një orë pas kohës së pritshme të mbërritjes, kushtet e motit do të jenë nën nivelin minimal të planifikuar dhe të zbatueshëm (shih OPS 1.297(b)); ose

2. nuk ka informacion meteorologjik.

e) Një operator specifikon çdo aerodrom alternativ të kërkuar në planin operacional të fluturimit.

OPS 1.297

Niveli minimal i planifikimit për fluturimet IFR

a) Niveli minimal i planifikimit për një aerodrom alternativ shkëputjeje. Një operator zgjedh vetëm një aerodrom si aerodrom alternativ shkëputjeje nëse raportet ose parashikimet përkatëse të motit apo një kombinim i tyre tregojnë që, gjatë një periudhe që fillon një orë para dhe që mbaron një orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes në aerodrom, kushtet e motit do të jenë në nivelin minimal të zbatueshëm ose mbi të, të specifikuar në pajtim me OPS 1.225. Niveli maksimal duhet të merret parasysh kur afrimet e mundshme janë afrime pa saktësi dhe/ose rrethore. Çdo kufizim në lidhje me operacionet me një motor jooperativ duhet të merret parasysh.

b) Niveli minimal i planifikimit për një aerodrom destinacioni (përveç aerodromeve me destinacion të izoluar). Një operator zgjedh vetëm aerodromin e destinacionit dhe kur:

1. raportet ose parashikimet përkatëse të motit apo një kombinim i tyre tregojnë që, gjatë një periudhe që fillon një orë para dhe që mbaron një orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes në aerodrom, kushtet e motit do të jenë në nivelin minimal të zbatueshëm ose mbi të, si më poshtë:

i) RVR/pashmëria e specifikuar në pajtim me OPS 1.225; dhe

ii) për një afrim të pa saktësi ose një afrim rrethor, niveli maksimal është MDH ose më i lartë; ose

2. zgjidhen dy aerodrome alternative destinacioni sipas OPS 1.295(d).

c) Niveli minimal i planifikimit për një:

Aeroport alternativ destinacioni, ose

Aerodrom të izoluar, ose

3% aerodrom ERA, ose

Aerodrom alternativ gjatë itinerarit i kërkuar gjatë fazës së planifikimit.

Një operator e zgjedh aerodromin vetëm për një prej këtyre qëllimeve nëse raportet ose parashikimet përkatëse të motit apo një kombinim i tyre tregojnë që, gjatë një periudhe që fillon një orë para dhe që mbaron një orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes në aerodrom, kushtet e motit do të jenë në nivelin minimal të zbatueshëm ose mbi të, sipas tabelës 1 të mëposhtme.

Tabela 1
Niveli minimal i planifikimit - Aerodromi alternativ i destinacionit, aerodromi i izoluar i destinacionit, 3% aerodrom alternativ gjatë itinerarit ERA

Tipi i afrimit	Niveli minimal i planifikimit
Kat II dhe III	Kat I (shënimi 1)
Kat	Pasaktësi (shënimet 1 dhe 2)
Pa saktësi	Pasaktësi (shënimet 1 dhe 2) plus 200 këmbë/1000 m
Rrethor	Rrethor
Shënimi 1. RVR Shënimi 2. Kufiri maksimal duhet të caktohet tek ose mbi MDH	

d) Niveli i planifikimit minimal për një aerodrom alternativ gjatë itinerarit ETOPS. Një operator zgjedh vetëm një aerodrom si aerodrom alternativ gjatë itinerarit ETOPS nëse raportet ose parashikimet përkatëse të motit apo një kombinim i tyre tregojnë që, gjatë një periudhe që fillon një orë para dhe që mbaron një orë pas kohës së parashikuar të uljes, do të ekzistojnë kushtet e llogaritura duke shtuar kufijtë shtesë të tabelës 2. Një operator përfshin në manualin e operacioneve metodën për përcaktimin e nivelit minimal të operimit në aerodromin e planifikuar alternativ gjatë itinerarit ETOPS.

Tabela 2
Niveli minimal i planifikimit – ETOPS

Instrumenti i afrimit	Niveli maksimal i pistës alternative	Niveli minimal i motit Pashmëria/RVR
Procedura e afrimit me saktësi	DH/DA i autorizuar plus një shtesë prej 200 këmbë	Pashmëria e autorizuar plus një shtesë prej 800 metrash
Afrimi pa saktësi dhe afrimi rrethor	MDH/MDA i autorizuar plus një shtesë prej 400 këmbë	Pashmëria e autorizuar plus një shtesë prej 1 500 metrash

OPS 1.300
Paraqitja e planit të fluturimit ATS

Një operator siguron që një fluturim të mos fillojë përveç kur është paraqitur një plan fluturimi ATS, është depozituar një informacion i përshtatshëm me qëllim që të aktivizohen shërbimet e alarmit nëse është e nevojshme.

OPS 1.305
Furnizimi/zbrazja e karburantit gatë hipjes së pasagjerëve, qenies në bord ose zbritjes së tyre
(shih shtojcën 1 të OPS 1.305)

Një operator duhet të sigurojë që asnjë aeroplan nuk furnizohet apo t'i zbrazet karburanti i tipit "Avgas" ose të tipit të profilit të gjerë (p.sh., Jet-B ose i barasvlershmi) apo nëse mund të bëhet një përzierje e këtyre tipave të karburantit, kur pasagjerët po hipin në bord, po qëndrojnë atje apo po zbresin

nga bordi. Në të gjitha rastet e tjera duhet të merren masat e nevojshme dhe aeroplani duhet të ketë personelin e kualifikuar të gatshëm për të filluar dhe drejtuar një evakuim të aeroplanit nëpërmjet mjeteve më praktike dhe të shpejta të mundshme.

OPS 1.307
Furnizimi/zbrazja e karburantit me profil të gjerë

Një operator vendos procedura për furnizimin/zbrazjen e karburantit me profil të gjerë (p.sh., "Jet B" ose të barasvlershmin), nëse kjo kërkohet.

OPS 1.308
Shtytja dhe tërheqja

a) Një operator siguron që të gjitha procedurat e shtytjes dhe tërheqjes të respektojnë standardet dhe procedurat e përshtatshme të aviacionit.

b) Një operator siguron që pozicionimi para ose pas lëvizjes në pistë i aeroplanëve të mos kryhet me rimorkim pa litar, përveç kur:

1. një aeroplan është i mbrojtur në saj të dizenjos së tij nga dëmtimi te sistemi i drejtimit në krye për shkak të operacionit të rimorkimit pa litar, ose

2. ofrohet një sistem/procedurë për të sinjalizuar personelin e fluturimit që një dëmtim i tillë mund ose ka ndodhur, ose

3. automjeti rimorkiues pa litar është i projektuar të parandalojë dëmin në tipin e aeroplanit.

OPS 1.310
Anëtarët e ekuipazhit në stacione

a) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit

1. Gjatë shkëputjes dhe uljes çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit që duhet të jetë me shërbim në kabinën e fluturimit është në vendin e tij/saj.

2. Gjatë të gjitha fazave të tjera të fluturimit, çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit që duhet të jetë me shërbim në kabinën e fluturimit mbetet në vendin e tij/saj, përveç kur mungesa e tij/saj është e nevojshme për përmbushjen e detyrave të tij/saj në lidhje me operacionin, ose për nevoja fiziologjike, me kusht që një pilot i kualifikuar si duhet qëndron në kontroll të aeroplanit gjatë gjithë kohës.

3. Gjatë të gjitha fazave të fluturimit, çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit që duhet të jetë me shërbim në kabinën e fluturimit dhe mbetet i gatshëm. Nëse haset mosgatishmëri, merren kundër-masat e nevojshme. Nëse ndjehet pafuqi e papritur, zbatohet një procedurë e kontrolluar pushimi, e organizuar nga komandanti, nëse këtë e lejon ngarkesa e punës. Pushimi i kontrolluar i marrë në këtë mënyrë nuk mund të konsiderohet asnjëherë si pjesë e periudhës së pushimit për qëllimet e llogaritjes së kufizimeve të kohës së fluturimit dhe nuk përdoret për të justifikuar periudhën e shërbimit.

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës. Në të gjithë hapësirën e aeroplanit që zihet nga pasagjerët, anëtarët e duhur të ekuipazhit të kabinës ulen në vendet e tyre gjatë fazave kritike të fluturimit.

OPS 1.311
Numri minimal i ekuipazhit të kabinës i kërkuar për të qenë në bordin e një aeroplani gjatë operacioneve në terren me pasagjerët

Një operator siguron që, kurdoherë kur në bordin e aeroplanit ka pasagjerë, numri minimal i ekuipazhit të kabinës i kërkuar në pajtim me OPS 1.990(a), (b), (c) dhe (d) janë të pranishëm në kabinën e pasagjerëve, përveç kur:

a) Kur aeroplani është në tokë në vendin e parkimit, numri i ekuipazhit të kabinës i pranishëm në kabinën e pasagjerëve mund të ulet tej numrit të përcaktuar nga OPS 1.990(a), (b) dhe (c). Numri minimal i ekuipazhit të kabinës i kërkuar në këto rrethana është një për çdo çift të daljeve të emergjencës në nivelin e dyshemesë në çdo ambient të pasagjerëve, ose një për 50, ose një fraksion i 50 pasagjerëve të pranishëm në bord, cilado të jetë më e madhe, me kusht që:

1. një operator ka vendosur një procedurë për evakuimin e pasagjerëve me atë numër të reduktuar të ekuipazhit të kabinës që është pranuar nga AAC-ja që siguron siguri të barasvlershme; dhe

2. nuk po kryhet furnizim/zbrazje e karburantit; dhe

3. anëtari më me eksperiencë i ekuipazhit të kabinës ka kryer instruktazhin e sigurisë para hipjes në bord për ekuipazhin e kabinës; dhe

4. anëtari më me eksperiencë i ekuipazhit të kabinës është i pranishëm në kabinën e pasagjerëve; dhe

5. janë kryer kontrollet e kabinës para imbarkimit.

Ky reduktim nuk lejohet nëse numri i ekuipazhit të kabinës përcaktohet duke përdorur OPS 1.990(d).

b) Gjatë zbarkimit, kur numri i pasagjerëve që mbetet në bord është më pak se 20, numri minimal i ekuipazhit të pranishëm në kabinën e pasagjerëve mund të reduktohet te numrit minimal të ekuipazhit të kabinës së kërkuar në pajtim me OPS 1.990(a), (b), (c) dhe (d), me kusht që:

1. operatori ka vendosur një procedurë për evakuimin e pasagjerëve me atë numër të reduktuar të ekuipazhit të kabinës që është pranuar nga autoriteti, që garanton siguri të barasvlershme; dhe

2. anëtari më me eksperiencë i ekuipazhit të kabinës është i pranishëm në kabinën e pasagjerëve.

OPS 1.313
Përdorimi i kufjeve

a) Çdo anëtari të ekuipazhit të fluturimit që i kërkohet të jetë me shërbim në kabinën e fluturimit vendos kufjet me mikrofon të lëvizshëm ose të ngjashëm të parashikuara nga OPS 1.650(p) dhe/ose 1.652(s) dhe e përdor atë si mjetin kryesor për të dëgjuar komunikimet me zë të shërbimeve të trafikut ajror:

- në terren;
- gjatë marrjes së lejes së nisjes ATC nëpërmjet komunikimit zanor;
- kur motorët janë ndezur;
- në fluturimet poshtë lartësisë së kalimit ose 10 000 këmbë, cilado të jetë më e lartë, dhe
- kurdoherë mendohet e nevojshme nga komandanti.

b) Në kushtet e paragrafit 1 të mësipërm, mikrofoni i lëvizshëm ose i ngjashëm është në një pozicion që lejon përdorimin e tij për komunikimet në radio me dy kahe.

OPS 1.315
Mjetet ndihmëse për evakuimin në rast emergjence

Një operator vendos procedura për të siguruar që para lëvizjes në pistë, shkëputjes dhe uljes, dhe nëse është e sigurt dhe praktike për ta bërë këtë, një mjet ndihmës për evakuimin në rast emergjence që vepron automatikisht të jetë mbrojtur.

OPS 1.320
Sediljet, rripat e sigurimit dhe kapëset

a) Anëtarët e ekuipazhit

1. Gjatë shkëputjes dhe uljes dhe kurdoherë që konsiderohet e nevojshme nga komandanti në interesin e sigurisë, çdo anëtar ekuipazhi sigurohet si duhet me rripat dhe kapëset përkatëse të sigurisë.

2. Gjatë fazave të tjera të fluturimit, çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit në kabinën e fluturimit e mban rripin e tij të sigurimit të vendosur, kur është në vendin e tij/saj.

b) Pasagjerët

1. Para shkëputjes dhe uljes dhe gjatë lëvizjes në pistë dhe nëse konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë, komandanti siguron që çdo pasagjer në bord të zërë një sedilje ose vend me rripin ose kapësen, sipas rastit, të vendosur rregullisht.

2. Një operator merr masa dhe komandanti siguron që ulja e disa personave në një sedilje mund të lejohet vetëm në vende të caktuara dhe lejohet vetëm nga një i rritur dhe një fëmijë i cili është i siguruar rregullisht nga një rrip shtesë ose mjet tjetër sigurimi.

OPS 1.325

Sigurimi i kabinës së pasagjerëve dhe kuzhinës(ave)

a) Një operator vendos procedura për të siguruar që para lëvizjes në pistë, shkëputjes dhe uljes të gjitha daljet dhe rrugët e emergjencës janë të lira.

b) Komandanti siguron që para shkëputjes dhe uljes, dhe kurdoherë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë, të gjitha pajisjet dhe bagazhi të jenë të siguruara si duhet.

OPS 1.330

Disponueshmëria e pajisjeve të emergjencës

Komandanti siguron që të gjitha pajisjet përkatëse të emergjencës të mbeten të disponueshme lirisht për përdorim të menjëhershëm.

OPS 1.335

Pirja e duhanit në bord

a) Komandanti siguron që asnjë person në bord nuk lejohet të pijë duhan:

1. kurdoherë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë;

2. ndërsa aeroplani është në tokë, përveç kur lejohet specifikisht në pajtim me procedurat e përcaktuara në manualin e operacioneve;

3. jashtë zonave të përcaktuara për të pirë duhan dhe në kalimet ndërmjet sediljeve dhe WC;

4. në hapësirat e mallrave dhe/ose zona të tjera ku mbartet mall i cili nuk gjendet në kontejnerë zjarrdurues ose nuk është mbuluar me mbulesë zjarrduruese; dhe

5. në ato zona të kabinës ku bëhet furnizimi me oksigjen.

OPS 1.340

Kushtet meteorologjike

a) Në një fluturim IFR, një komandant vetëm:

1. fillon shkëputjen; ose

2. vazhdon, tej pikës nga e cila zbatohet plani i rishikuar i fluturimit në rastin e një riplanifikimi gjatë fluturimit, nëse ofrohet informacion që tregon që kushtet e pritshme të motit, në momentin e mbërritjes, në aerodromin e destinacionit dhe/ose të tjerë të kërkuar alternativë të parashikuar tek OPS 1.295 janë në nivelin e planifikimit ose më lart, të parashikuara në OPS 1.297

b) Në një fluturim IFR, komandanti vazhdon drejt aerodromit të planifikuar të destinacionit vetëm nëse informacioni më i fundit i ofruar tregon që në kohën e parashikuar të mbërritjes, kushtet e motit në aerodromin e destinacionit ose të paktën në një aerodrom alternativ të destinacionit, janë në nivelin minimal të aplikuar të operimit në aerodrom ose më lart.

c) Në një fluturim IFR, një komandant vazhdon më tej:

1. vetëm pas pikës së vendimit kur zbatohet procedura e karburantit të reduktuar në rast emergjente (shih shtojcën 1 të OPS 1.255); ose

2. vetëm pas pikës së paracaktuar kur zbatohet procedura e pikës së paracaktuar (shih shtojca 1 e OPS 1.255), kur informacioni i dhënë tregon që kushtet e pritshme të motit, në momentin e mbërritjes, në aerodromin e destinacionit dhe/ose aerodromet alternativë të kërkuar, të parashikuar tek OPS 1.295, janë në nivelin minimal të zbatueshëm në operimin e aerodromit ose më të larta të parashikuara tek OPS 1.225.

d) Në një fluturim VFR, një komandant e fillon shkëputjen vetëm kur raportet ose parashikimet e përshtatshme të motit apo një kombinim i tyre tregojnë që kushtet meteorologjike gjatë itinerarit ose një pjese të itinerarit që duhet të përshkohet sipas VFR-së, në kohën e duhur, do të jenë të tilla që mundësojnë respektimin e këtyre rregullave.

OPS 1.345

Akulli dhe kontaminues të tjerë - procedurat në terren

a) Një operator vendos procedura për t'u respektuar nëse është i nevojshëm shkrirja e akullit në tokë ose masat kundër akullit dhe inspektimi përkatës i aeroplanit(ëve).

b) Një komandant nuk e fillon shkëputjen përveç kur sipërfaqet e jashtme nuk përmbajnë asnjë depozitë që mund të ndikonte negativisht funksionimin dhe/ose kontrollueshmërinë e aeroplanit, përveç kur lejohet në manualin e fluturimeve të aeroplanit.

OPS 1.346

Akulli dhe kontaminues të tjerë – procedura të fluturimit

a) Një operator vendos procedura për fluturimet në kushte me akull, faktike ose të pritshme.

b) Një komandant nuk e nis një fluturim dhe nuk fluturim i vetëdijshëm në kushte me akull, faktike ose të pritshme, përveç kur aeroplani është i certifikuar dhe i pajisur për të kaluar këto kushte.

OPS 1.350

Furnizimi me karburant dhe vaj

Një komandant e nis një fluturim ose e vazhdon atë në rastin e një riplanifikimi gjatë fluturimit nëse ai/ajo është i bindur që aeroplani mban të paktën sasinë e planifikuar të karburantit dhe vajit të përdorshëm për të përfunduar fluturimin i sigurt, duke marrë parasysh kushtet e pritshme operative.

OPS 1.355

Kushtet e shkëputjes

Para fillimit të një shkëputjeje, një komandant duhet të bindet që sipas informacionit të dhënë atij/asaj, moti në aerodrom dhe gjendja e pistës së destinuar për t'u përdorur nuk duhet të pengojnë një shkëputje dhe largim të sigurt.

OPS 1.360

Zbatimi i nivelit minimal të shkëputjes

Para fillimit të një shkëputjeje, një komandant duhet të bindet që RVR-ja ose pashmëria në drejtimin e shkëputjes për avionin është i barabartë ose më i mirë se niveli minimal i zbatueshëm.

OPS 1.365
Lartësitë minimale të fluturimit

Komandanti ose piloti të cilit i është deleguar fluturimi nuk fluturon nën lartësitë minimale të specifikuara, përveç kur kjo është e nevojshme për shkëputje dhe ulje.

OPS 1.370
Situata të simuluara jonormale gjatë fluturimit

Një operator vendos procedura për të siguruar që situatat jonormale dhe të emergjencës që kërkojë zbatimin e një pjese ose të gjithë procedurave për situatat jonormale dhe të emergjencës dhe simulimi i IMC-së me mjete artificiale nuk bëhet gjatë fluturimeve të transportit ajror tregtar.

OPS 1.375
Menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit

Një operator vendos një procedurë për të siguruar që kontrollet e karburantit gjatë fluturimit dhe menaxhimi i karburantit të kryhen në pajtim me kriteret e mëposhtme:

a) kontrollet e karburantit gjatë fluturimit.

1. një komandant duhet të sigurojë që gjatë fluturimit të kryhen kontrolle karburanti në intervale të rregullta. Karburanti i mbetur i përdorshëm duhet të regjistrohet dhe vlerësohet për të:

i) krahasuar konsumin faktik me konsumin e planifikuar;

ii) verifikuar që karburanti i mbetur i përdorshëm është i mjaftueshëm për të përfunduar fluturimin, në pajtim me paragrafin (b) "menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit" më poshtë; dhe

iii) përcaktuar karburantin e parashikuar të përdorshëm që mbetet me mbërritjen në aerodromin e destinacionit;

2. të dhënat përkatëse për karburantin duhet të regjistrohen.

b) menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit.

1. fluturimi duhet të kryhet në mënyrë të tillë që karburanti i planifikuar i përdorshëm që mbetet me mbërritjen në aerodromin e destinacionit të mos jetë më pak se:

i) karburanti i kërkuar alternativ plus karburanti final rezervë, ose

ii) karburanti final rezervë nëse nuk kërkohet aerodrom alternativ.

2. megjithatë, nëse si rezultat i një kontrolli të karburantit gjatë fluturimit, karburanti i pritshëm i përdorshëm që mbetet me mbërritjen në aerodromin e destinacionit është më pak se:

i) karburanti alternativ i kërkuar plus karburanti final rezervë, komandanti, në vendimin nëse të vazhdojë për në aerodromin e destinacionit apo të devijojë për të bërë një ulje të sigurt me jo më pak se karburanti final rezervë, duhet të marrë parasysh trafikun dhe kushtet operacionale që mbizotërojnë në aerodromin e destinacionit, në aerodromin alternativ të destinacionit dhe çdo aerodrom tjetër të përshtatshëm; ose

ii) karburanti final rezervë, nëse nuk kërkohet aerodrom alternativ, komandanti duhet të ndërmarrë veprimet e duhura dhe të vazhdojë për te një aerodrom i sigurt për të bërë zbritjen e sigurt, me jo më pak se gjysmën e karburantit final rezervë.

3. komandanti deklaron emergjencë nëse karburanti i llogaritur i përdorshëm në ulje, në aerodromin më të afërt të përshtatshëm ku mund të bëhet një ulje e sigurt, është më pak se karburanti final rezervë.

4. kushtet shtesë për procedura specifike.

i) Në një fluturim ku përdoret procedura RCF, me qëllim që të vazhdohet për tek aerodromi i destinacionit 1, komandanti duhet të sigurojë që karburanti i përdorshëm që mbetet në momentin e vendimit është të paktën totali i:

1. karburantit të udhëtimit nga momenti i vendimit tek aerodromi i destinacionit 1; dhe

2. karburantit të rasteve emergjente i barabartë me 5% të karburantit të udhëtimit nga momenti i vendimit tek aerodromi i destinacionit 1; dhe

3. karburantit alternativ të aerodromit të destinacionit 1, nëse kërkohet një aerodrom alternativ i destinacionit 1; dhe

4. karburantit final rezervë.

(ii) Në një fluturim ku përdoret procedura PDP, me qëllim që të vazhdohet për tek aerodromi i destinacionit komandanti duhet të sigurojë që karburanti i përdorshëm që mbetet te PDP-ja është të paktën totali i:

1. karburantit të udhëtimit nga PDP tek aerodromi i destinacionit; dhe

2. karburanti i rasteve të emergjencës nga PDP-ja tek aerodromi i destinacionit i llogaritur në pajtim me shtojcën 1 të OPS 1.255, paragrafi 1.3; dhe

3. karburantit që kërkohet sipas shtojcës 1 të OPS 1.255 paragrafi 3.1.d.

OPS 1.380
Lënë bosh qëllimisht

OPS 1.385
Përdorimi i oksigjenit shtesë

Një komandant siguron që anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që të përfshihen në përmbushjen e detyrave thelbësore për operimin e sigurt të një aeroplani në fluturim të përdorin oksigjen shtesë në vazhdimësi kurdoherë që kabina e kalon një lartësi prej 10 000 këmbë për një periudhë më të gjatë se 30 minuta dhe kurdoherë që pozicionimi i kabinës i kalon 13 000 këmbë.

OPS 1.390
Rrezatimi kozmik

a) Një operator merr parasysh ekspozimin gjatë fluturimit ndaj rrezatimit kozmik të të gjithë anëtarëve të ekuipazhit gjatë qenies me shërbim (duke përfshirë pozicionimin) dhe merr masat e mëposhtme për ata anëtarë të ekuipazhit që janë të detyruar t'i nënshtrohen ekspozimit për më shumë se 1 mSv në vit:

1. vlerëson ekspozimin e tyre;

2. merr parasysh ekspozimin e vlerësuar gjatë organizimit të grafikut të punës me qëllim uljen e dozës së anëtarëve të ekuipazhit tepër të ekspozuar;

3. informon anëtarët përkatës të ekuipazhit në lidhje me rrezikun shëndetësor që përfshin puna e tyre;

4. siguron që grafiku i punës për anëtaret femra, sapo ato të kenë njoftuar operatorin që ato janë shtatzana, e mban dozën ekuivalente te fetusi aq të ulët sa të arrihet në mënyrë të arsyeshme dhe në çdo rast siguron që doza nuk e kalon 1 mSv për pjesën e mbetur të shtatzënisë;

5. siguron që regjistrat individualë mbahen për ata anëtarë ekuipazhi që i nënshtrohen ekspozimit të lartë. Këto ekspozime duhet t'i njoftohen individit me bazë vjetore, po ashtu edhe në momentin e largimit nga operatori.

b) 1. një operator nuk e operon një aeroplan mbi 15 000 m (49 000 këmbë), përveç kur është funksional pajimi i përcaktuar tek OPS 1.680(a)(1), apo respektohet procedura e parashikuar tek OPS 1.680(a)(2).

2. komandanti ose piloti të cilit i është deleguar kryerja e fluturimit fillon një zbritje sa më shpejt të jetë praktike nëse kalohet norma e dozës së vlerave kufizuese të rrezatimit kozmik të përcaktuara te manuali i operacioneve.

OPS 1.395
Zbulimi i afërsisë me tokën

Nëse zbulohet një afërsi e papërshtatshme me tokën nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose nga një sistem i paralajmërimit të afërsisë me tokën, komandanti ose piloti të cilit i është deleguar kryerja e fluturimit siguron marrjen e masave korrigjuese menjëherë për të vendosur kushte të sigurta fluturimi.

OPS 1.398
Përdorimi i sistemit të mënjanimit të përplasjes ajrore (ACAS)

Një operator vendos procedura për të siguruar që:

a) kur një ACAS është i instaluar dhe funksional, ai të përdoret gjatë fluturimit në një mënyrë funksionimi që të mundësojë nxjerrjen e paralajmërimeve (RA) përveç kur një gjë e tillë nuk do të ishte e përshtatshme duke pasur parasysh kushtet e momentit.

b) nëse nga ACAS konstatohet një afërsi e parregullt me një avion tjetër (RA), komandanti ose piloti të cilit i është deleguar fluturimi duhet të sigurojë që të fillohet çdo veprim i treguar nga RA-ja, përveç kur kjo do të rrezikonte sigurinë e aeroplanit.

Veprimi korrigjues duhet:

i) të mos jetë asnjëherë në sensin e kundërt të asaj që tregohet nga RA-ja;

ii) të jetë në sensin e saktë të treguar nga RA-ja, edhe nëse kjo është në kundërshtim me elementin vertikal të një udhëzimi ATC;

iii) të jetë niveli minimal i mundshëm për të përmbushur treguesin RA.

c) të specifikohen komunikimet e parashikuara ACAS ATC.

d) kur konflikti zgjidhet, aeroplani kthehet menjëherë te termat e udhëzimeve ose lejes ATC.

OPS 1.400
Kushtet e afrimit dhe uljes

Para fillimit të një afrimi për ulje, komandanti duhet të bindet vetë që, sipas informacionit të dhënë atij/asaj, moti në aerodrom dhe gjendja e pistës së destinuar për t'u përdorur nuk duhet të pengojnë një afrim dhe ulje të sigurt, ose një afrim të pakryer, duke pasur parasysh informacionin e funksionimit të parashikuar në manualin e operacioneve.

OPS 1.405
Fillimi dhe vazhdimi i afrimit

a) Komandanti ose piloti të cilit i është deleguar kryerja e fluturimit mund të fillojë një afrim nëpërmjet instrumenteve, pavarësisht pashmërisë/RVR-së së raportuar, por afrimi nuk duhet të vazhdojë tej shënuesit të jashtëm apo pozicionimit të barasvlershëm, nëse pashmëria/RVR-ja e raportuar është më e vogël se niveli minimal i zbatueshëm (shih OPS 1.192).

b) Nëse RVR-ja nuk është e disponueshme, vlerat e RVR-së mund të merren nëpërmjet konvertimit të pashmërisë së raportuar në pajtim me shtojcën 1 të OPS 1.430, nënparagrafi (h).

c) Nëse, pas kalimit të shënimit të jashtëm ose pozicionit ekuivalent në pajtim me (a) më sipër, pashmëria/RVR e raportuar bie poshtë nivelit minimal të zbatueshëm, afrimi mund të vazhdohet te DA/H ose MDA/H.

d) Nëse nuk ekziston shënim i jashtëm ose pozicion ekuivalent, komandanti ose piloti të cilit i është deleguar kryerja e fluturimit merr vendimin për të vazhduar ose braktisur afrimin para rënies poshtë 1 000 këmbë mbi aerodrom në segmentin përfundimtar të afrimit. Nëse MDA/H është 1 000 këmbë ose më shumë mbi aerodrom, operatori vendos një lartësi për çdo procedurë afrimi, poshtë së cilës afrimi nuk vazhdon nëse RVR/pashmëria është më e ulët se niveli minimal i lejuar.

e) Afrimi mund të vazhdohet poshtë MA/H ose MDA/H dhe ulja mund të përfundohet, me kusht që referenca e kërkuar vizuale të vendoset te DA/H ose MDA/H dhe të mbahet.

f) Zona e takimit RVR është gjithmonë nën kontroll. Nëse raportohet dhe është e rëndësishme, pika e mesme dhe fundi i ndalimit RVR janë, gjithashtu, nën kontroll. Vlera minimale RVR për pikën e mesme është 125 m ose RVR-ja e kërkuar për zonën e takimit nëse është më pak, dhe 75 m për fundin e ndalimit. Për aeroplanët e pajisur me një sistem vëzhgimi dhe kontrolli të lëvizjes, vlera minimale RVR për pikën e mesme është 75 m.

Shënim. "I rëndësishëm" në këtë kontekst do të thotë pjesa e pistës që përdoret gjatë fazës me shpejtësi të lartë të uljes deri te një shpejtësi prej afërsisht 60 nyje.

OPS 1.410
Procedurat e operimit - lartësia e kalimit të pragut

Një operator duhet të vendosë procedura operacionale të destinuara për të siguruar që një aeroplan që përdoret për kryerjen e afrimeve me saktësi të kalojë pragun brenda një marzhi të sigurt, ku aeroplani është në konfigurim ose lartësi uljeje.

OPS 1.415
Regjistri i udhëtimit

Një komandant duhet të sigurojë që të mbushet regjistri i udhëtimit.

OPS 1.420
Raportimi i ngjarjeve

a) Terminologjia

1. "Incident". Një ngjarje, e ndryshme nga një aksident, e lidhur me operimin e një avioni që cenon ose mund të cenojë sigurinë e operacionit.

2. "Incident i rëndë". Një incident që përfshin rrethana të cilat tregojnë që gati sa nuk ndodhi një aksident.

3. "Aksident". Një ngjarje e lidhur me operimin e një avioni që ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në bordin e një avioni me qëllim fluturimi deri në atë moment që kanë zbritur të gjithë personat, në të cilin:

i) një person dëmtohet në mënyrë fatale ose rëndë si rezultat i:

A) qenies në një avion;

B) kontaktit të drejtpërdrejtë me një pjesë të avionit, duke përfshirë pjesë të cilat janë shkëputur nga avioni; ose

C) ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj emetimit të turbinës;

përveç kur dëmtimet janë nga shkaqe natyrore, të shkaktuara vetë ose nga persona të tjerë, ose kur dëmtimet janë te pasagjerët e fshehur larg zonave të ofruara normalisht për pasagjerët dhe ekuipazhin; ose

ii) avioni pëson dëmtim ose mosfunksionim strukturor që ndikon negativisht fuqinë strukturore, karakteristikat e funksionimit ose fluturimit të avionit, dhe normalisht do të kërkonte riparime ose zëvendësime të mëdha të pjesëve të prekura, përveç mosfunksionimit ose dëmit të motorit, kur dëmi është i kufizuar te motori, mbulesat ose aksesorët e tij; ose për dëmin e kufizuar te helikat, majat e krahëve, antenave, gomave, frenave, veshjeve, daljet ose vrimat e vogla të shpuara në mbulesën e avionit; ose

iii) avioni ka humbur ose është tërësisht i padisponueshëm.

b) Raportimi i incidenteve

Një operator vendos procedura për raportimin e incidenteve duke marrë parasysh përgjegjësitë e përshkruara më poshtë dhe rrethanat e përshkruara në nënparagrafin (d) më poshtë.

1. OPS 1.085(b) specifikon përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit për raportimin e incidenteve që rrezikon, ose mund të rrezikojë sigurinë e operacionit.

2. Komandanti ose operatori i një aeroplani i paraqet një raport AAC-së për çdo incident që rrezikon ose mund të rrezikojë sigurinë e operacionit.

3. Raportet duhet të dërgohen brenda 72 orëve nga koha kur është identifikuar incidenti, përveç kur këtë e parandalojnë rrethana të veçanta.

4. Një komandant siguron që të gjitha defektet teknike të njohura dhe të dyshuara dhe të gjitha tejkalimet e kufizimeve teknike që ndodhin kur ai/ajo është përgjegjës për fluturimin të regjistrohen në regjistrin teknik të avionit. Nëse defekti ose tejkalimi i kufizimeve teknike rrezikon ose mund të rrezikojë sigurinë e operacionit, komandanti apo ashtu duhet të fillojë paraqitjen e një raporti autoritetit në pajtim me paragrafin (b)(2) më sipër.

5. Në rastin e incidenteve të raportuar në pajtim me nënparagrafët (b)(1), (b)(2) dhe (b)(3) më sipër që rrjedhin nga ose në lidhje me një mosfunksionim, keqfunksionim ose defekt në aeroplan, pajimet e tij ose çdo artikull i pajisjeve të mbështetjes në terren ose që shkaktojnë ose mund të shkaktojnë efekte negative në përshtatshmërinë e vazhduar për fluturim të aeroplanit, operatori duhet që, gjithashtu, të informojë organizatën përgjegjëse për dizenjon ose furnitorin ose, sipas rastit, organizatën përgjegjëse për përshtatshmërinë e vazhduar për fluturim, në të njëjtin moment kur paraqitet raporti tek AAC-ja.

c) Raportimi i aksidenteve dhe incidenteve të rënda

Një operator vendos procedura për raportimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda, duke pasur parasysh përgjegjësitë e përshkruara më poshtë dhe rrethanat e përshkruara në nënparagrafin (d) më poshtë.

1. Një komandant njofton operatorin për çdo aksident ose incident serioz që ndodh ndërsa ai/ajo ishte përgjegjës për fluturimin. Në rastin kur komandanti nuk është në gjendje të bëjë një njoftim të tillë, kjo detyrë ndërmerret nga një anëtar tjetër i ekuipazhit nëse ai është në gjendje ta bëjë këtë, duke pasur parasysh kalimin e komandës të përcaktuar nga operatori.

2. Një operator siguron që AAC-ja në Republikën e Shqipërisë, autoriteti më i afërt i përshtatshëm (nëse nuk është AAC në Republikën e Shqipërisë), dhe çdo organizatë tjetër e kërkuar nga Republika e Shqipërisë për t'u informuar, njoftohen me mjetet më të shpejta të mundshme për çdo aksident ose incident të rëndë dhe në rastin e vetëm aksidenteve, të paktën para se aeroplani të lëvizet, përveç kur këtë e pengojnë rrethana të veçanta.

3. Komandanti ose operatori i aeroplanit i paraqet një raport Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar brenda 72 orëve nga koha kur ka ndodhur aksidenti ose incidenti i rëndë.

d) Raporte specifike

Ngjarjet për të cilat duhet të përdoren metoda të veçanta njoftimi dhe raportimi duhet të përdoren siç përshkruhen më poshtë:

1. Incidente të trafikut ajror. Një komandant njofton pa vonesë njësinë e shërbimit të trafikut ajror përkatës për incidentin dhe i informon ata për synimin e tij/saj për të paraqitur një raport të incidentit të trafikut ajror pasi të ketë mbaruar fluturimi kurdoherë që një avion është rrezikuar gjatë fluturimit nga:

i) një përplasje e ngushtë e mundshme me një mjet tjetër fluturues;

ii) procedura të mangëta të trafikut ajror ose mungesë të respektimit të procedurave të zbatueshme nga shërbimet e trafikut ajror ose nga ekuipazhi i fluturimit;

iii) mosfunksionimi i pajisjeve të shërbimeve të trafikut.

Përveç kësaj, komandanti njofton autoritetin për incidentin.

2. Mesazhi i sistemit të mënjanimit të përplasjes ajrore. Një komandant njofton njësinë e shërbimit të trafikut ajror përkatës dhe i paraqet një raport ACAS autoritetit kurdoherë që një avion në fluturim ka manovruar në përgjigje të një mesazhi ACAS.

3. Rreziqet dhe goditjet e zogjve

i) Një komandant njofton menjëherë njësinë e shërbimit të trafikut ajror lokal kurdoherë që vërehet një rrezik potencial nga zogjtë.

ii) Nëse ai/ajo është në dijeni që ka ndodhur një goditje zogu, komandanti i paraqet autoritetit një raport me shkrim për goditjen nga zogu pas uljes kurdoherë që një avion për të cilin ai/ajo është përgjegjës pëson një goditje zogu që rezulton në një dëmtim të konsiderueshëm në avion ose humbjen apo keqfunksionimin e çdo shërbimi thelbësor. Nëse goditja nga zogu zbulohet kur komandanti nuk është i disponueshëm, operatori është përgjegjës për paraqitjen e raportit.

4. Incidentet dhe aksidentet me mallra të rrezikshëm. Një operator i raporton autoritetit dhe autoritetit përkatës në shtetin ku ka ndodhur aksidenti ose incidenti, incidentet dhe aksidentet me mallra të rrezikshëm, sipas parashikimit në shtojcën 1 të OPS 1.1225. Raporti i parë dërgohet brenda 72 orëve nga ngjarja, përveç kur rrethana të veçanta e pengojnë këtë dhe përfshin hollësitë që janë të njohura në atë moment. Nëse është e nevojshme, një raport pasues duhet të bëhet sa më shpejt të jetë e mundur duke dhënë çdo informacion shtesë që është gjetur (shih, gjithashtu, OPS 1.225).

5. Ndërhyrje të paligjshme. Pas një veprimi të ndërhyrjes së paligjshme në bordin e një avioni, komandanti ose në mungesë të tij/saj, operatori i paraqet një raport sa më shpejt të jetë e mundur autoritetit lokal dhe Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar (shih, gjithashtu, OPS 1.1245).

6. Hasja e kushteve të rrezikshme potenciale. Një komandant njofton njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror sa më shpejt të jetë e mundur kurdoherë që një gjendje potencialisht e rrezikshme, siç është një parregullsi te një pajisje në terren ose navigimi, një fenomen meteorologjik ose një re hiri vullkanik haset gjatë fluturimit.

OPS 1.425
Rezervuar

Shtojca 1 e OPS 1.255
Politika e karburantit

Një operator duhet ta bazojë politikën e karburantit të shoqërisë, duke përfshirë llogaritjen e sasisë së karburantit që duhet të jetë në bord për nisje, mbi kriteret e mëposhtme të planifikimit:

1. Procedura bazë

Karburanti i përdorshëm që duhet të jetë në bord për nisje duhet të jetë shuma e:

1.1 Karburantit të lëvizjes në pistë, nuk është më pak se shuma që pritet për t'u përdorur para shkëputjes. Kushtet lokale në aerodromin e nisjes dhe konsumi APU merren parasysh;

1.2 Karburantit të udhëtimit që përfshin:

a) Karburantin për shkëputjen dhe ngjitjen nga lartësia e aerodromit te niveli/lartësia e shpejtësisë fillestare të zakonshme, duke marrë parasysh itinerarin e pritshëm të nisjes; dhe

b) karburantin nga maja e ngjitjes në majën e kurbës, duke përfshirë çdo hap të ngjitjes/kurbës; dhe

c) karburantin nga maja e kurbës te pika ku fillon afrimi, duke marrë parasysh procedurën e pritshme të mbërritjes; dhe

d) karburantin për afrimin dhe uljen në aerodromin e destinacionit;

1.3 Karburantin në rast emergjence, përveç nga sa është parashikuar në paragrafin 2 "Karburant i reduktuar për raste emergjente", që mund të jetë më (i) nga (a) Ose (b). Më poshtë:

a) Ose

i) 5% e karburantit të planifikuar për udhëtim ose, në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit, 5% e karburantit të udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit; ose

ii) Jo më pak se 3% të karburantit të planifikuar të udhëtimit, në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit, 3% e karburantit të udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit, me kusht që të jetë i disponueshëm një aerodrom alternativ gjatë itinerarit në pajtim me shtojcën 2 të OPS 1.255; ose

iii) Një sasi karburanti të mjaftueshëm për 20 minuta fluturim bazuar në konsumin e planifikuar të karburantit të udhëtimit, me kusht që operatori të ketë vendosur një program monitorimi për konsumin e karburantit për aeroplanët individualë dhe përdor të dhëna të vlefshme të përcaktuara nëpërmjet këtyre programeve për llogaritjen e karburantit; ose

iv) Një sasi karburanti bazuar në një metodë statistikore të aprovuar nga AAC i cili siguron një mbulim të përshtatshëm statistikor të shmangies nga karburanti i planifikuar te karburanti faktik i udhëtimit. Kjo metodë përdoret për të monitoruar konsumin e karburantit për çdo kombinim çifti qytetesh dhe aeroplani dhe operatori përdor këto të dhëna për analizën statistikore për të llogaritur karburantin e rasteve emergjente për atë kombinim çift qytetesh dhe aeroplan.

b) Një sasi për të fluturuar më shumë se pesë minuta me një shpejtësi ndalimi në 1 500 këmbë (450 m) mbi aerodromin e destinacionit në kushte standarde.

1.4. Karburanti alternativ, i cili:

a) përfshin:

i) karburantin për një afrim të kryer nga MDA/DH e zbatueshme në aerodromin e destinacionit në një lartësi të afrimit të pakryer, duke marrë parasysh procedurën e plotë të pakryer të afrimit; dhe

ii) karburantin për ngjitje nga lartësia e afrimit të pakryer në nivelin/lartësinë e shpejtësisë së zakonshme, duke marrë parasysh itinerarin e pritshëm të nisjes; dhe

iii) karburantin për shpejtësinë e zakonshme nga maja e ngjitjes te maja e kurbës, duke marrë parasysh itinerarin e pritshëm; dhe

iv) karburantin për uljen nga maja e kurbës në pikën ku fillon afrimi, duke marrë parasysh procedurën e pritshme të mbërritjes; dhe

v) karburantin për ekzekutimin e një afrimi dhe uljeje në aerodromin alternativ të destinacionit të zgjedhur në pajtim me OPS 1.295.

b) nëse në kërkohen dy aerodrome alternativë destinacionit në pajtim me OPS 1.295(d), është i mjaftueshëm për të vazhduar tek aerodromi alternativ që kërkon sasinë më të madhe të karburantit alternativ.

1.5 Karburanti final rezervë, i cili është:

a) për aeroplanët me motorë me pistona, karburant për të fluturuar 45 minuta; ose

(b) për aeroplanët me motorë turbinë, karburant për të fluturuar për 30 minuta në shpejtësi ndalimi në 1 500 (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, të llogaritur me masën e vlerësuar me mbërritjen në aerodromin alternativ të destinacionit ose në aerodromin e destinacionit, nëse nuk kërkohet aerodrom alternativ i destinacionit.

1.6 Karburanti minimal shtesë, që lejon:

a) aeroplanin të ulet rregullisht dhe të vazhdojë në një aerodrom të përshtatshëm alternativ në rastin e mosfunksionimit të motorit ose humbjes së presionit, cilado që të kërkojë sasinë më të madhe të karburantit bazuar në prezumimin që një mosfunksionim i tillë ndodh në pikën më kritike gjatë itinerarit; dhe

i) qëndrojë atje për 15 minuta në 1 500 këmbë (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde; dhe

ii) bëjë afrimin dhe uljen,

përveç se karburant shtesë kërkohet vetëm nëse sasia minimale e karburantit të llogaritur në pajtim me nënparagrafët 1.2 deri 1.5 më sipër nuk është i mjaftueshëm për aerodromin alternativ të destinacionit.

1.7 Karburant i shtuar, që është në tagrin e komandantit.

2. Procedura e karburantit të reduktuar për raste emergjence (RFC)

Nëse politika e karburantit e një operatori përfshin planifikimin parafluturimit te një aerodrom destinacioni 1 (destinacion tregtar) me një procedurë të karburantit të reduktuar në raste emergjente duke përdorur një moment vendimi gjatë itinerarit dhe një aerodrom destinacionit 2 (destinacionit opsional i furnizimit), shuma e karburantit të përdorshëm në bord për nisje është më e madhja e 2.1 ose 2.2 më poshtë:

2.1 Shuma e:

a) karburantit të lëvizjes në pistë; dhe

b) karburantit të udhëtimit për të aerodromin e destinacionit 1, nëpërmjet momentit të vendimit; dhe

c) karburantit në raste emergjence jo më pak se 5% e konsumit të vlerësuar të karburantit nga momenti i vendimit në aerodromin e destinacionit 1; dhe

d) karburantit alternativ ose pa karburant alternativ nëse momenti i vendimit është në më pak se gjashtë orë nga aerodromi i destinacionit 1 dhe kërkesat e OPS 1.295(c)(1)(ii) përmbushen; dhe

e) karburantit final rezervë; dhe

f) karburantit shtesë; dhe

g) karburantit të shtuar nëse kërkohet nga komandanti.

2.2 Shuma e:

a) karburantit të lëvizjes në pistë; dhe

b) karburantit të udhëtimit për të aerodromin e destinacionit 2, nëpërmjet momentit të vendimit; dhe

c) karburantit në raste emergjence jo më pak se shuma e llogaritur në pajtim me nënparagrafin 1.3 më sipër nga aerodromi i nisjes në aerodromin e destinacionit 2; dhe

d) karburantit alternativ, nëse kërkohet një aerodrom alternativ i destinacionit 2; dhe

e) karburantit final rezervë; dhe

f) karburantit shtesë; dhe

g) karburantit të shtuar nëse kërkohet nga komandanti.

3. Procedura e pikës së paracaktuar (PDP)

Nëse politika e karburantit të një operatori përfshin planifikimin për në një aerodrom alternativ, destinacionit ku distanca ndërmjet aerodromit të destinacionit dhe aerodromit alternativ të destinacionit është e tillë që itinerari i fluturimit mund të përcaktohet nëpërmjet një pike të paracaktuar për te një prej këtyre aerodromeve, sasia e karburantit të përdorshëm në bord për nisje është më e madhja e 3.1 ose 3.2, më poshtë:

3.1 Shuma e:

a) karburantit të lëvizjes në pistë; dhe

b) karburantit të udhëtimit nga aerodromi i nisjes në aeroportin e destinacionit, nëpërmjet një pike të paracaktuar; dhe

c) karburantit të rasteve emergjente të llogaritur në pajtim me nënparagrafin 1.3 më sipër; dhe

d) karburantit shtesë, nëse kërkohet, por jo më pak se:

i) për aeroplanët me motorë me pistona, karburant për të fluturuar 45 minuta plus 15% të kohës së fluturimit të planifikuar për t'u harxhuar në nivel shpejtësie të zakonshme ose për dy orë, cilado të jetë më e ulëta; ose

ii) për aeroplanët me motorë me turbinë, karburant për të fluturuar për dy orë me konsum shpejtësie normale tej aerodromit të destinacionit.

Kjo nuk është më e vogël se karburanti final rezervë; dhe

e) karburant i shtuar nëse kërkohet nga komandanti; ose

3.2 Shuma e:

a) karburantit të lëvizjes në pistë; dhe

b) karburantit të udhëtimit nga aerodromi i nisjes në aeroportin alternativ të destinacionit, nëpërmjet një pike të paracaktuar; dhe

c) karburantit të rasteve emergjente të llogaritur në pajtim me nënparagrafin 1.3. më sipër; dhe

d) karburantit shtesë, nëse kërkohet, por jo më pak se:

i) për aeroplanët me motorë me pistona, karburant për të fluturuar 45 minuta; ose

ii) për aeroplanët me motorë me turbinë, karburant për të fluturuar 30 minuta me shpejtësi ndalimi në 1 500 këmbë (450 m) në lartësinë e aerodromit alternativ të destinacionit në kushte standarde.

Kjo nuk është më e vogël se karburanti final rezervë; dhe

e) Karburant i shtuar nëse kërkohet nga komandanti;

4. Procedura e aerodromit të izoluar

Nëse politika e karburantit të operatorit përfshin planifikimin për te një aerodrom i izoluar, pika e fundit e mundshme e shmangies për te një aerodrom alternativ i disponueshëm gjatë itinerarit përdoret si pika e paracaktuar. Shih paragrafin 3 më sipër.

Shtojca 2 për OPS 1.255

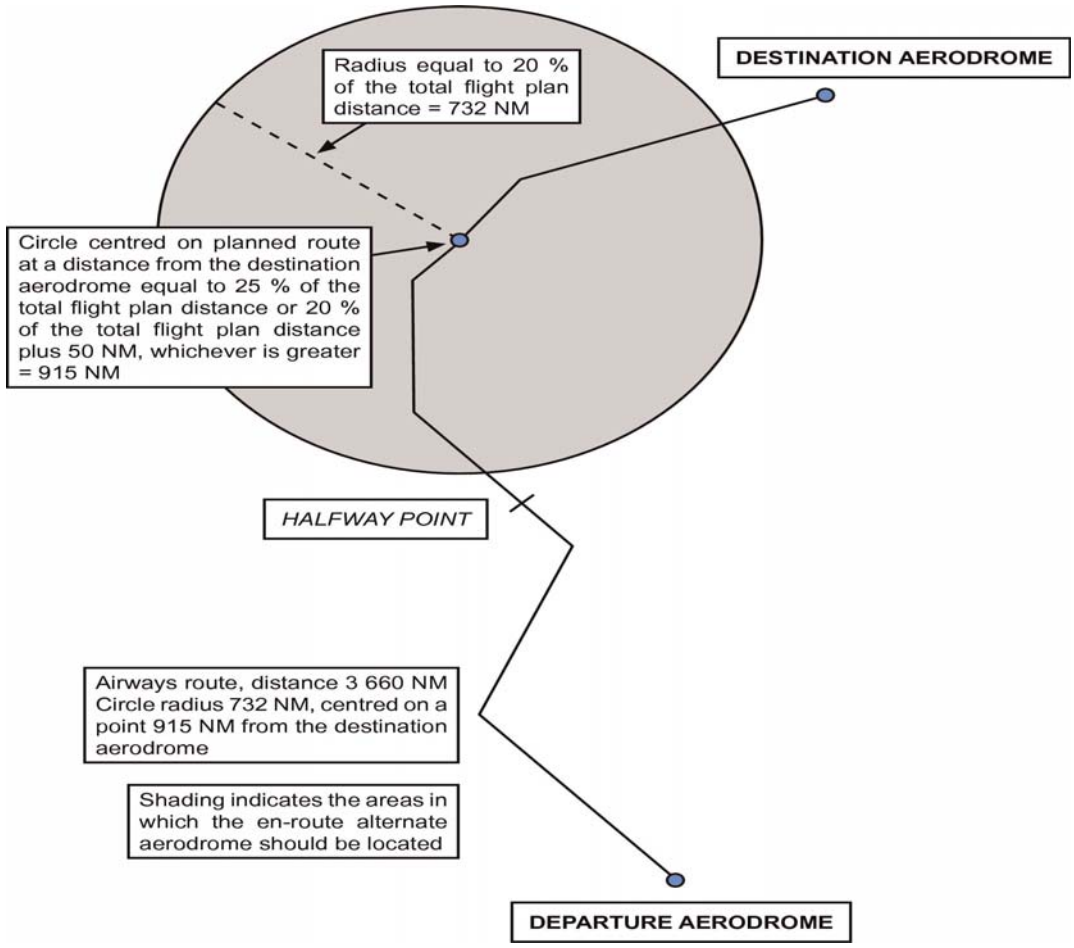
Politika e karburantit

Vendndodhja e aerodromit alternativ (3% ERA) Gjatë-itinerarit 3% për qëllimet e reduktimit të karburantit të rasteve emergjente në 3% (shih shtojcën 1 të OPS 1.255 (1.3)(a)(ii) dhe OPS 1.192).

Aerodromi ERA 3% e ka vendndodhjen brenda një rrethi që ka një rreze të barabartë me 20% të distancës së plotë të planit të fluturimit, qendra e të cilit gjendet në itinerarin e planifikuar në një distancë nga aerodromi i destinacionit prej 25% të distancës së plotë të planit të fluturimit, ose të paktën 20% të distancës së plotë të planit të fluturimit plus 50 nm, cilado të jetë më e madhe, ku të gjitha distancat llogariten në kushte ajri të qetë (shih figurën 1).

Figura 1

Vendndodhja e aerodromit alternativ (3% ERA) gjatë itinerarit për qëllimet e reduktimit të karburantit të emergjencës në 3%



Shtojca 1 e OPS 1.270

Sistemimi i bagazhit dhe mallrave

Procedurat e vendosura nga një operator për të siguruar që bagazhi i dorës dhe mallrat të sistemohen si duhet dhe të sigurta duhet të marrin parasysh sa më poshtë:

1. çdo artikull i mbartur në kabinë duhet të sistemohet vetëm në një vend që mund ta mbajë të pa lëvizur atë;

2. kufizimet e masës të vendosura mbi ose pranë vendeve të sistemimit nuk duhet të tejkalohen;

3. vendet e sistemimit nën sedilje nuk duhet të përdoren përveç kur sedilja është e pajisur me një shufër mbajtëse dhe bagazhi është i një madhësie të tillë që mund të mbahet i pa lëvizur nga kjo pajisje;

4. artikujt nuk duhet të sistemohen në WC ose në faqe ballore që nuk janë në gjendje për të mbajtur artikujt të pa lëvizur kundrejt lëvizjeve para, anash dhe lart, dhe përveç kur faqja ballore ka një etiketë që tregon masën më të madhe që mund të vendoset atje;

5. bagazhi dhe mallrat e vendosura në sirtarë të mbyllur duhet të jenë të një madhësie të tillë që të lejojnë dyert me brava të mbyllen të sigurta;

6. bagazhi dhe mallrat nuk duhet të vendosen atje ku mund të pengohet marrja e pajimeve të emergjencës; dhe

7. kontrollet duhet të bëhen para shkëputjes, para uljes dhe kurdoherë që shenjat e rripave të sigurimit janë të ndezura ose kur kjo urdhërohet për të siguruar që bagazhi është i sistemuar atje ku nuk pengon evakuimin nga avioni dhe nuk shkakton dëmtim nëpërmjet rënies (ose lëvizjeve të tjera) që mund të jetë e përshtatshme sipas fazës së fluturimit.

Shtojca 1 e OPS 1.305

Furnizimi/zbrazja e karburantit gjatë imbarkimit, qenies në bord ose zbarkimit të pasagjerëve

Një operator duhet të vendosë procedura operacionale për furnizimin/zbrazjen e karburantit gjatë imbarkimit, qenies në bord ose zbarkimit të pasagjerëve për të siguruar që merren masat e mëposhtme paraprake:

1. Një person i kualifikuar duhet të qëndrojë në një vend të caktuar gjatë operacioneve të furnizimit me pasagjerët në bord. Ky person i kualifikuar duhet të jetë në gjendje të trajtojë procedurat e emergjencës në lidhje me mbrojtjen nga zjarri dhe shuarjen e zjarrit, trajtimin e komunikimeve dhe fillimit dhe drejtimit të një evakuimi.

2. Vendoset një komunikim me dy kahe dhe mbetet i disponueshëm nga sistemi i ndër-komunikimit të aeroplanit ose mjete të tjera të përshtatshme ndërmjet ekuipazhit të terrenit që mbikëqyrin furnizimin dhe personelit të kualifikuar në bordin e aeroplanit.

3. Ekuipazhi, personeli dhe pasagjerët duhet të paralajmërohen që do të kryhet furnizimi/zbrazja e karburantit.

4. Shenjat "Vendosni rripat e sigurimit" duhet të jetë e fikur.

5. Shenjat "NDALOHET DUHANI" duhet të jenë të ndezura, së bashku me ndriçimin e brendshëm për të mundësuar identifikimin e daljeve të emergjencës.

6. Pasagjerët duhet të udhëzohen të heqin rripat e sigurimit dhe të mos pinë duhan.

7. Numri minimal i kërkuar i ekuipazhit të kabinës i specifikuar nga OPS 1.990 duhet të jetë në bord dhe të jetë i përgatitur për një evakuim të menjëhershëm emergjence.

8. Nëse prania e avullit të karburantit konstatohet brenda aeroplanit ose shfaqet ndonjë rrezik tjetër gjatë furnizimit/zbrazjes së karburantit, furnizimi duhet të ndalohet menjëherë.

9. Pjesa e terrenit nën daljet e emergjencës e destinuar për evakuim emergjence dhe pjesët ku hapen rrëshqitëset duhet të mbahen të lira; dhe

10. Duhet të sigurohet një evakuim i sigurt dhe i shpejtë.

Shtojca 1 e OPS 1.311

Numri minimal i ekuipazhit të kabinës që kërkohet të jetë në bordin e një aeroplani gjatë operacioneve në terren me pasagjerët

Gjatë operimit sipas OPS 1.311, një operator vendos procedura operacionale për të siguruar që:

1. energjia elektrike është e disponueshme në aeroplan;

2. një mjet për të filluar evakuimin është në diskonim të anëtarit të vjetër të ekuipazhit të kabinës, ose të paktën një anëtar i ekuipazhit të fluturimit është në kabinën e fluturimit;

3. vendet e punës së ekuipazhit të kabinës dhe detyrat përkatëse janë specifikuar në manualin e operacioneve; dhe

4. ekuipazhi i kabinës mbetet në dijeni të pozicionit të automjeteve të shërbimit dhe ngarkimit te dhe pranë daljeve.

NËNPJESA E
OPERACIONET PËR ÇDO LLOJ MOTI

OPS 1.430

Nivelet minimale të operimit të aerodromit – të përgjithshme

(shih shtojcën 1 (e vjetra) dhe shtojcën 1 (e reja) e OPS 1.430)

a) 1. Një operator vendos për çdo aerodrom të planifikuar për t'u përdorur nivelet minimale operativ të aerodromit të cilat nuk janë më të ulëta se vlerat e dhëna në shtojcën 1 (e vjetra) ose shtojcën 1 (e reja), sipas rastit. Metoda e përcaktimit të këtyre niveleve duhet të jetë e pranueshme për autoritetin. Këto nivele minimale nuk janë më të ulëta se çdo nivel i përcaktuar për këta aerodrome nga shteti në të cilin ndodhet aerodromi, përveç kur aprovohet specifikisht nga ai shtet. Përdorimi i HUD-it, HUDLS-it ose EVS-së mund të lejojë operacione me pashmëri më të ulëta se ato që normalisht shoqërohen me nivelet minimale operative të aerodromit. Shtetet të cilat shpallin nivele minimale operative të aerodromit mund të shpallin edhe rregullore për nivelet e ulura të pashmërisë të shoqëruara me përdorimin e HUD-it ose EVS-së.

a) 2. Pavarësisht paragrafit (a)1 më sipër, llogaritja gjatë fluturimit të nivelit minimal për përdorim në aerodromet alternative të paplanifikuara dhe/ose për afrimet që përdorin EVS-në kruhen në pajtim me një metodë të pranueshme nga autoriteti.

b) Në vendosjen e niveleve minimale të aerodromit, të cilat zbatohen për çdo operacion të veçantë, një operator duhet të marrë plotësisht parasysh:

1. tipin, karakteristikat funksionale dhe të trajtimit të aeroplanit;

2. dimensionet e ekuipazhit të fluturimit, kompetencën dhe eksperiencën e tyre;

3. dimensionet dhe karakteristikat e pistave që mund të zgjidhen për përdorim;

4. përshtatshmërinë dhe funksionimin e mjeteve vizuale dhe jovizuale të disponueshme në terren (shih shtojcën 1 (e re) të OPS 1.430 tabela 6a);

5. pajisjet e disponueshme në aeroplan për qëllimin e navigimit dhe/ose kontrollit të gjurmës së fluturimit, sipas rastit, gjatë shkëputjes, afrimit, ndriçimit, uljes, lëvizjes në pistë dhe afrimit të pakryer;

6. pengesat në zonat e afrimit, afrimit të pakryer dhe zonat e ngjitjes që kërkohen për të ekzekutuar procedurat e emergjencës dhe qartësisë së duhur;

7. lartësia e kalimit të pengesave për procedurat e afrimit nëpërmjet instrumenteve;

8. mjetet për të përcaktuar dhe raportuar kushtet meteorologjike; dhe

9. teknika e fluturimit që duhet të përdoret gjatë afrimit final.

c) Kategoritë e aeroplanëve të referuara në këtë nënpjesë duhet të përftohen në pajtim me metodën e dhënë në shtojcën 1 të OPS 1.430(c).

d) 1. Të gjitha afrimet kryhen si afrime të stabilizuara (Sap), përveç kur aprovohet ndryshe nga autoriteti për një afrim të caktuar në një pistë të caktuar.

d) 2. Të gjitha afrimet pa saktësi kryhen duke përdorur teknikat e afrimeve finale të zbritjes së vazhdueshme (CDFA), përveç kur aprovohet ndryshe nga autoriteti për një afrim të caktuar në një pistë të caktuar. Gjatë llogaritjes së niveleve minimale në pajtim me Shtojcën 1 (e re), operatori siguron që niveli minimal i zbatueshëm RVR të rritet me 200 metra (m) për aeroplanët e kategorisë A/B dhe me 400 m për aeroplanët e kategorisë C/D për afrimet që nuk kryhen duke përdorur teknikën CDFA, me kusht që vlerat e përftuara RVR/CMV nuk kalojnë 5 000 m.

d) 3. Pavarësisht kërkesave te (d)2 më sipër, AAC mund të përjashtojë një operator nga kërkesa për të rritur RVR-në, nëse nuk zbaton teknikën CDFA.

d) 4. Përjashtimet e përshkruara në paragrafin (d)3 duhet të kufizohen te vendndodhjet ku ka një interes të qartë publik për të mbajtur operacionin faktik. Përjashtimet duhet të bazohen në eksperiencën e operatorit, programin e trajnimit dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit. Përjashtimet duhet të rishikohen në intervale të rregullta dhe duhet të ndërpriten sapo instrumentet përmirësohen për të lejuar zbatimin e teknikës CDFA.

e) 1. Një operator duhet të sigurojë që të zbatohet shtojca 1 (e vjetër) ose shtojca 1 (e re) e OPS 1.430. Megjithatë, një operator duhet të sigurojë që shtojca 1 (e re) e OPS 1.430 të zbatohet jo më vonë se tre vjet pas datës së publikimit.

e) 2. Pavarësisht kërkesave të (e)1 më sipër, autoriteti mund të përjashtojë një operator nga kërkesa për të rritur RVR-në te 1 500 m (aeroplanët e kategorisë A/B) dhe mbi 2 400 m (për aeroplanët e kategorisë C/D), gjatë aprovimit të një operacioni për një pistë të caktuar nëse nuk është praktike për të kryer një afrim duke përdorur teknikën CDFA ose nëse kriteret e paragrafit (c) të shtojcës 1 (e re) të OPS 1.430 nuk mund të përmbushen.

e) 3. Përjashtimet e përshkruara në paragrafin (e)2 duhet të kufizohen në vendndodhjet ku ka një interes të qartë publik për të mbajtur operacionet faktike. Përjashtimet duhet të bazohen në eksperiencën e operatorit, programin e trajnimit dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit. Përjashtimet duhet të rishikohen në intervale të rregullta dhe duhet të ndërpriten sapo instrumentet përmirësohen për të lejuar zbatimin e teknikës CDFA.

OPS 1.435
Terminologjia

Termat e përdorur në këtë nënpjesë kanë kuptimet e mëposhtme:

1. “Rrethim”. Faza vizuale e afrimit me instrument për të sjellë një avion në pozicion për ulje në një pistë që nuk është e vendosur në mënyrë të përshtatshme për një afrim të drejtpërdrejtë.

2. “Procedurat e pashmërisë së ulët (LVP)”. Procedurat e zbatuara në një aerodrom për qëllimin e sigurimit të operacioneve të sigurta gjatë afrimeve më të ulëta se kategoria 1, të ndryshme nga kategoria standarde II, kategoria II dhe III dhe shkëputjeve me pashmëri të ulët.

3. “Shkëputje me pashmëri të ulët (LVTO)”. Një shkëputje ku gama vizuale e pistës (RVR) është më pak se 400 m.

4. “Sistemi i kontrollit të fluturimit”. Një sistem që përfshin një sistem të uljes automatike dhe/ose një sistem të uljes hibride.

5. “Sistem i kontrollit të fluturimit me dështim pasiv”. Një sistem kontrolli fluturimi është me dështim pasiv nëse, në rastin e mosfunksionimit, nuk ka ndonjë gjendje të përkeqësuar ose devijim të gjurmës së fluturimit apo lartësisë, por ulja nuk kryhet automatikisht. Për një sistem kontrolli automatik të fluturimit me dështim pasiv, piloti merr nën kontroll aeroplanin pas mosfunksionimit.

6. “Sistem i kontrollit të fluturimit me dështim operativ”. Një sistem kontrolli i fluturimit është me dështim operativ nëse, në rastin e një mosfunksionimi nën lartësinë e alarmit, afrimi, ndriçimi dhe ulja mund të kryhen automatikisht. Në rastin e një dështimi, sistemi i uljes automatike operon si një sistem me dështim pasiv.

7. “Sistem uljeje hibrid me dështim operativ”. Një sistem i cili përbëhet nga një sistem primar uljeje automatik me dështim pasiv dhe një sistem dytësor i pavarur drejtimi që i jep mundësi pilotit të përfundojë uljen manualisht pas dështimit të sistemit primar.

8. “Afrimi vizual”. Një afrim ku një pjesë ose e gjitha e një procedure të afrimit me instrumente nuk përfundohet dhe afrimi ekzekutohet me referencë vizuale në terren.

9. “Afrim final me ulje të vazhdueshme (CDFA)”. Një teknikë specifike për kryerjen e fluturimit në segmentin e afrimit final të një procedure afrimi me instrumente pa saktësi si një ulje e vazhdueshme, pa balancim, nga një lartësi në ose mbi lartësinë e Fiksuar për Afrimin Final te një pikë afërsisht 15 m (50 këmbë) mbi pragun e pistës së uljes ose pikës ku duhet të fillojë manovra e ndriçimit për tipin e avionit që operohet.

10. “Afrim i stabilizuar (SAp)”. Një afrim që kryhet në një mënyrë të kontrolluar dhe të përshtatshme në kuptimin e konfigurimit, energjisë dhe kontrollit të gjurmës së dritës nga një pikë ose lartësi e paracaktuar duke u ulur në një pikë 50 këmbë mbi pragun ose pika ku fillohet manovrimi i ndriçimit, nëse është më e lartë.

11. “Shfaqja e sinjalizimeve (HUD)”. Një sistem shfaqjeje që paraqet informacion fluturimi në fushën e pamjes së jashtme përpara të pilotit dhe që nuk kufizon në mënyrë të kufizueshme pamjen e jashtme.

12. “Sistem udhëzimi sinjalizues për uljen (HULDS)”. Sistemi i plotë ajror që jep udhëzime sinjalizimi për pilotin gjatë afrimit dhe uljes dhe/ose lëvizjes në mënyrë rrethore. Kjo përfshin të gjithë sensorët, kompjuterët, furnizimet me energji, treguesit dhe kontrollet. HULDS përdoret në mënyrë tipike për udhëzimin e afrimit primar në lartësitë e vendimit prej 50 këmbë.

13. “Sistemi hibrid i uljes me sinjalizues (HULDS hibrid)”. Një sistem që përbëhet nga një sistem primar i uljes automatike me dështim pasiv dhe një HUD/HUDLS dytësor të pavarur që i jep mundësi pilotit të përfundojë uljen manualisht pas dështimit të sistemit primar.

Shënim. Zakonisht, HUD/HUDLS-i i pavarur dytësor jep udhëzime që normalisht marrin formën e informacionit të komandës, por mund të jetë edhe informacion mbi situatën (ose devijimin).

14. “Sistemi i pashmërisë së shtuar (EVS”. Një mjet elektronik i shfaqjeve të imazhit në kohë reale të pamjes së jashtme nëpërmjet përdorimit të sensorëve të imazheve.

15. “Pashmëri e konvertuar meteorologjike (CMV)”. Një vlerë (e barasvlershme me një RVR) që përftohet nga pashmëria meteorologjike e raportuar, e konvertuar në pajtim me kërkesat e kësaj nënpjese.

16. “Operacioni më i ulët se kategoria standarde I”. Një afrim me instrument i kategorisë I dhe operacion uljeje që përdor kategorinë I DH, më një RVR më të ulët nga sa do të shoqërohej me DH-në e zbatueshme.

17. “Operacioni i ndryshëm nga kategoria standarde II”. Një afrim me instrument i kategorisë II dhe operacion uljeje në një pistë ku disa ose të gjithë elementet e sistemit të ndriçimit të kategorisë II të afrimit me saktësi të aneksit 14 ICAO nuk janë të disponueshëm.

18. “Sistemi i uljes GNSS (GLS)”. Një operacion afrimi që përdor informacionin e shtuar GNSS për t’i dhënë udhëzime një avioni mbi pozicionimin e tij lateral dhe vertikal GNSS. (Ai përdor referencën gjeometrike të lartësisë për zbritjen gjatë afrimit final.)

OPS 1.440

Operacionet me pashmëri të ulët - Rregullat operative të përgjithshme

(shih shtojcën 1 të OPS 1.440)

a) Një operator nuk kryhen operacionet e Kategorisë II, të ndryshme nga kategoria standarde II ose III, përveç kur:

1. Çdo aeroplan përkatës certifikohet për operacionet me lartësi vendimi nën 200 këmbë ose pa lartësi vendimi, dhe pajiset në pajtim me CS-AWO për operacionet në çdo lloj moti ose të barasvlershme të pranueshme nga autoriteti;

2. Një sistem i përshtatshëm për regjistrimin e suksesit ose dështimit të afrimit dhe/ose uljes automatike vendoset dhe mbahet për të monitoruar sigurinë e përgjithshme të operacionit;

3. Operacionet aprovohen nga AAC;

4. Ekuipazhi i fluturimit përbëhet nga të paktën dy pilotë; dhe

5. Lartësia e vendimit përcaktohet nëpërmjet një altimetri radio.

b) Një operator nuk kryhen shkëputje me pashmëri të ulët në më pak se 150 m RVR (aeroplanët e kategorive A, B dhe C) ose 200 m RVR (aeroplanët e kategorisë D), përveç kur aprovohen nga autoriteti.

c) Një operator nuk kryhen operacione më të ulëta nga kategoria standarde I, përveç kur aprovohet nga autoriteti.

OPS 1.445

Operacionet me pashmëri të ulët - Konsideratat për aerodromin

a) Një operator nuk përdor një aerodrom për operacionet e Kategorive II dhe III, përveç kur aerodromi është aprovuar për këto operacione nga shteti në të cilin ndodhet aerodromi.

b) Një operator verifikon që të jenë vendosur procedurat e pashmërisë së ulët (LVP) dhe këto të zbatohen në ato aerodrome ku duhet të kryhen operacione me pashmëri të ulët.

OPS 1.450

Operacionet me pashmëri të ulët - Trajnimi dhe kualifikimet

(shih shtojcën 1 të OPS 1.450)

Një operator siguron që, para kryerjes së shkëputjes me pashmëri të ulët, operacione ose afrime më të ulët se kategoria standarde I, të ndryshme nga kategoria standarde II, kategoria II dhe III duke përdorur EVS-në:

1. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit:

i) përmbush kërkesat e trajnimit dhe të kontrollit të parashikuara në shtojcën 1, duke përfshirë trajnimin me simulator fluturimi në operimin brenda vlerave kufizuese RVR/CMV dhe lartësinë e vendimit të përshtatshme me aprovimin e operatorit; dhe

ii) është i kualifikuar në pajtim me shtojcën 1;

2. Trajnimi dhe kontrolli kryhet në pajtim me një program të hollësishëm të aprovuar nga autoriteti dhe përfshihet në manualin e operimeve. Ky trajnim i shtohet atij të parashikuar te nënpjesa N; dhe

3. Kualifikimi i ekuipazhit të fluturimit është specifik për tipin e operimit dhe të aerodromit.

OPS 1.455

Operacionet me pashmëri të ulët - procedurat e operimit

(shih shtojcën 1 të OPS 1.455)

a) Një operator duhet të vendosë procedura dhe udhëzime për t'u përdorur për shkëputjen me shikueshmëri të ulët, afrimet që zbatojnë EVS-në, operacionet më të ulëta se kategoria standarde I, të ndryshme nga kategoria standarde II, kategoria II dhe III. Këto procedura duhet të përfshihen në manualin e operimit dhe përmbajnë detyra për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit gjatë lëvizjes në pistë, shkëputjes, afrimit, ndriçimit, uljes, lëvizjes në tokë dhe afrimit të dështuar, sipas rastit.

b) Komandanti bindet që:

1. Statusi i instrumenteve vizuale dhe jovizuale është i mjaftueshëm para fillimit të një shkëputjeje me pashmëri të ulët, një afrim që përdor EVS-në, një afrim më të ulët se kategoria standarde I, një tjetër nga kategoria standarde II, ose kategoria II ose III;

2. LVP-të përkatëse kanë në fuqi sipas informacionit të marrë nga shërbimet e trafikut ajror para fillimit të një shkëputjeje me pashmëri të ulët, një afrim që përdor EVS-në, një afrim më të ulët se kategoria standarde I, një tjetër nga kategoria standarde II, ose kategoria II ose III;

3. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë të kualifikuar si duhet para fillimit të një shkëputjeje me shikueshmeri të ulët në një RVR me më pak se 150 m (aeroplanët e kategorisë A, B dhe C) ose 200 m (për aeroplanët e kategorisë D), një afrim që përdor EVS-në, një afrim më të ulët se kategoria standarde I, një tjetër nga kategoria standarde II, ose kategoria II ose III.

OPS 1.460

Operacionet me pashmëri të ulët - pajisjet minimale

a) Një operator duhet të përfshijë në manualin e operacioneve pajimet minimale që duhet të jenë funksionale në fillim të një shkëputjeje me pashmëri të ulët, një afrim më të ulët se kategoria standarde I, një afrim tjetër nga kategoria standarde II, një afrim që përdor EVS-në, ose një afrim të kategorisë II ose III në pajtim me AFM-në ose dokument tjetër të aprovuar.

b) Komandanti bindet që statusi i aeroplanit dhe i sistemeve përkatëse ajrore është i përshtatshëm për operacionin specifik që duhet të kryhet.

OPS 1.465

Niveli minimal operues VFR

(Shih shtojcën 1 të OPS 1.465)

Një operator siguron që:

1. Fluturimet VFR kryhen në pajtim me rregullat vizuale të fluturimit dhe në pajtim me tabelën në shtojcën 1 të OPS 1.465.

2. Fluturimet e veçanta VFR nuk fillojnë nëse pashmëria është më pak se 3 km dhe në asnjë mënyrë nuk kryhet nëse pashmëria është më pak se 1.5 km.

Shtojca 1 (e vjetër) e OPS 1.430

Niveli minimal i operimit të aerodromit

a) Niveli minimal i shkëputjes

1. Të përgjithshme

i) Niveli minimal i shkëputjes i vendosur nga një operator duhet të shprehet si limite pashmërie ose RVR-je, duke marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës për çdo aerodrom të planifikuar për t'u përdorur dhe karakteristikat e aeroplanit. Nëse ka një nevojë të veçantë për të parë dhe mënjanuar pengesat gjatë nisjes dhe/ose për një ulje të detyruar, duhet të specifikohen kushtet shtesë (p.sh., niveli maksimal).

ii) Komandanti nuk e fillon shkëputjen përveç kur kushtet e motit në aerodromin e nisjes janë të barabarta ose më të mira se niveli minimal i zbatueshëm për uljen në atë aerodrom, përveç kur është i disponueshëm një aerodrom i përshtatshëm alternativ për shkëputjen.

iii) Nëse pashmëria meteorologjike e raportuar është më e ulët se ajo që kërkohet për shkëputjen dhe RVR-ja nuk raportohet, një shkëputje mund të fillohet nëse komandanti mund të përcaktojë që RVR-ja/pashmëria gjatë pistës së shkëputjes është e barabartë ose më e mirë se minimumi i kërkuar.

(iv) Nëse nuk ofrohet asnjë pashmëri e raportuar meteorologjike ose RVR, një shkëputje mund të fillohet vetëm atëherë nëse komandanti mund të përcaktojë që RVR-ja/pashmëria gjatë pistës së shkëputjes është e barabartë ose më e mirë se minimumi i kërkuar.

2. Referenca vizuale. Niveli minimal i shkëputjes duhet të zgjidhet për të siguruar udhëzim të mjaftueshëm për të kontrolluar aeroplanin në rastin e një shkëputjeje të ndërprerë në rrethana të pafavorshme dhe një shkëputje e vazhduar pas dështimit të njësisë kritike të fuqisë.

3. RVR/pashmëria e kërkuar

i) Për aeroplanët me disa motorë, funksionimi i të cilëve është i tillë që, në rastin e dështimit të njësisë së fuqisë kritike në çdo pikë gjatë shkëputjes, aeroplani mund të ndalojë ose vazhdojë shkëputjen në një lartësi prej 1 500 këmbë mbi aerodromin, duke pastruar pengesat brenda marzheve të kërkuara, niveli minimal i shkëputjes i caktuar nga operatori duhet të vendoset si vlera RVR/pashmërie jo më të ulëta se ato që jepen në tabelën 1 më poshtë, përveç kur parashikohet në paragrafin 4 më poshtë:

Tabela 1

RVR/pashmëria për shkëputjen

RVR/pashmëria e shkëputjes	
Instrumentet	**RVR/pashmëria (shënimi 3)**
Nil (vetëm ditën)	500 m
Ndriçimi i anës së pistës dhe/ose shënimi i mesit	250/300 m (shënimet 1 dhe 2)
Ndriçimi i anës dhe mesit të pistës	200/250 m (shënimi 1)
Ndriçimi i anës dhe mesit të pistës dhe informacioni i plotë RVR	150/200 m (shënimet 1 dhe 4)
Shënimi 1. Vlerat më të larta zbatohen vetëm për aeroplanët e kategorisë D Shënimi 2. Për operacionet gjatë natës të paktën kërkohen dritat e anës dhe fundit të pistës. Shënimi 3. Vlera RVR/pashmërisë së raportuar përfaqësuese e pjesës së parë të lëvizjes për shkëputje mund të zëvendësohet nga vlerësimi i pilotit. Shënimi 4. Vlera e kërkuar RVR mund të arrihet për të gjitha pikat raportuese përkatëse RVR me përjashtimin e dhënë në shënimin 3 më sipër.	

ii) Për aeroplanët me disa motorë, funksionimi i të cilëve është i tillë që ata nuk mund të përmbushin kushtet e funksionimit në nënparagrafin (a)(3)(i) më sipër në rastin e një dështimi të njësisë kritike të fuqisë, mund të jetë e nevojshme riulja e menjëhershme për të parë dhe mënjanuar pengesat në zonën e shkëputjes. Këta aeroplanë mund të operohen me nivelet minimale të mëposhtme për shkëputje me kusht që ata të jenë në gjendje të respektojnë kriteret e zbatueshme të qartësimit të pengesave, duke prezumuar dështimin e motorit në lartësinë e specifikuar. Niveli minimal i shkëputjes i caktuar nga një operator duhet të bazohet në lartësinë nga e cila mund të ndërtohet gjurma e fluturimit të shkëputjes me një motor inoperatov. Niveli minimal i përdorur nuk mund të jetë më i ulët se secila prej lerave të dhëna në tabelën 1 më sipër ose në tabelën 2 më poshtë.

Tabela 2

Lartësia e prezumuar e dështimit të motorit mbi pistë kundrejt RVR/pashmërisë

RVR/pashmëria e shkëputjes - gjurma e fluturimit	
Lartësia e prezumuar e dështimit të motorit mbi pistën e shkëputjes	**RVR/pashmëria (shënimi 2)**
< 50 këmbë	200 m
51-100 këmbë	300 m
101-150 këmbë	400 m
151-200 këmbë	500 m
201-300 këmbë	1000 m
> 300 këmbë	1 500 m (shënimi 1)
Shënimi 1. 1 500 m është, gjithashtu, i zbatueshëm nëse nuk mund të ndërtohet gjurmë fluturimi pozitive për shkëputjen. Shënimi 2. Vlera RVR/pashmërisë së raportuar përfaqësuese e pjesës së parë të lëvizjes për shkëputje mund të zëvendësohet nga vlerësimi i pilotit.	

iii) Nëse RVR-ja e raportuar ose pashmëria meteorologjike nuk është e disponueshme, komandanti nuk fillon shkëputjen, përveç kur ai/ajo mund të përcaktojë që kushtet faktike përmbushin nivelin minimal të zbatueshëm për shkëputjen.

4. Përjashtimet e paragrafit (a)(3)(i) më sipër:

i) Në pajtim me aprovimin e autoritetit dhe me kusht që kërkesat e paragrafëve (A) deri (E) më poshtë të jenë përmbushur, një operator mund të ulë nivelin minimal të shkëputjes në 125 m RVR (aeroplanët e kategorisë A, B dhe C) ose 150 m RVR (aeroplanët e kategorisë D) nëse:

A) Procedurat e pashmërisë së ulët janë në fuqi;

B) Dritat e vijës së qendrës së pistës me intensitet të lartë me largësi 15 m ose më pak dhe dritat e anës me intensitet të lartë me largësi 60 m ose më pak janë funksionale;

C) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit kanë përmbushur pozitivisht trajnimin në një simulator fluturimi;

D) Një segment vizual 90 m është i disponueshëm nga pika e komandimit në fillim të lëvizjes së shkëputjes; dhe

E) Vlera e kërkuar RVR është arritur për të gjitha pikat përkatëse të raportimit RVR.

ii) Në pajtim me aprovimin e autoritetit një operator i një avioni që përdor një sistem udhëzimi lateral të aprovuar për shkëputjen mund të ulë nivelin minimal të shkëputjes për një RVR në më pak se 125 m (aeroplanët e kategorisë A, B dhe C) ose 150 m RVR (aeroplanët e kategorisë D), por jo më poshtë se 75 m, me kusht që mbrojtja dhe instrumentet e pistës të barasvlershme me operacionet e uljes së kategorisë III të jenë të disponueshme.

b) Afrimi pa saktësi

1. Niveli minimal i sistemit

i) Një operator duhet të sigurojë që nivelet minimale të sistemit për procedurat e afrimit pa saktësi, të cilat janë bazuar në përdorimin e ILS-së pa gjurmë rrëshqitjeje (vetëm LLZ), VOR, NDB, SRA dhe VDF nuk janë më të ulëta se vlerat MDH të dhëna në tabelën 3 më poshtë.

Tabela 3

Nivelet minimale të sistemit për ndihmën për afrimin pasaktësi

Nivelet minimale të sistemit	
Instrumenti	**MDH-ja më e ulët**
ILS (pa gjurmë rrëshqitjeje – LLZ)	250 këmbë
SRA (që mbaron te 1/2 NM)	250 këmbë
SRA (që mbaron te 1 NM)	300 këmbë
SRA (që mbaron te 2 NM)	350 këmbë
VOR	300 këmbë
VOR/DME	250 këmbë
NDB	300 këmbë
VDF(QDM dhe QGH)	300 këmbë

2. Lartësia minimale për zbritje. Një operator duhet të sigurojë lartësinë minimale të zbritjes për një afrim pa saktësi të mos jetë më i ulët se:

i) OCH/OCL-ja për kategorinë e aeroplanit; ose

ii) Niveli minimal i sistemit.

3. Referenca vizuale. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë MDA/MDH-së përveç kur të paktën një prej referencave të mëposhtme vizuale për pistën e synuar është qartësisht e dukshme dhe e identifikueshme për pilotin:

i) elementet e sistemit të ndriçimit të afrimit;

ii) pragun;

iii) shënimet e pragut;

iv) dritat e pragut;

v) dritat e identifikimit të pragut;
vi) treguesi i pjerrësisë vizuale të rrëshqitjes;
vii) zona e takimit ose shënimet e zonës së takimit;
viii) dritat e zonës së takimit;
ix) dritat e anës së pistës; ose
x) referenca të tjera vizuale të pranueshme nga autoriteti.

4. RVR-ja e kërkuar. Nivelet minimale më të ulët që duhet të përdoren nga një operator për afrimet pa saktësi janë:

Tabela 4a
RVR-ja për afrimet pasaktësi - instrumentet e plota

Nivelet minimale të afrimit pasaktësi Instrumentet e plotë (shënimet 1, 5, 6 dhe 7)				
MDH	**RVR/kategoria e aeroplanit**			
	A	**B**	**C**	**D**
250-299 këmbë	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300-449 këmbë	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450-649 këmbë	1000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 këmbë dhe më lart	1 200 m	1400 m	1 400 m	1 800 m

Tabela 4b
RVR-ja për afrimet pasaktësi – instrumentet e ndërmjetme

Nivelet minimale të afrimit pasaktësi Instrumentet e ndërmjetme (shënimet 2, 5, 6 dhe 7)				
MDH	**RVR/kategoria e aeroplanit**			
	A	**B**	**C**	**D**
250-299 këmbë	1000 m	1 200 m	1 200 m	1 400 m
300-449 këmbë	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450-649 këmbë	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 këmbë dhe më lart	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabela 4c
RVR-ja për afrimet pasaktësi - instrumentet bazë

Nivelet minimale të afrimit pasaktësi Instrumentet bazë (shënimet 3, 5, 6 dhe 7)				
MDH	**RVR/kategoria e aeroplanit**			
	A	**B**	**C**	**D**
250-299 këmbë	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300-449 këmbë	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450-649 këmbë	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 këmbë dhe më lart	1 500 m	1500 m	2 000 m	2 000 m

Tabela 4d

RVR-ja për afrimet pasaktësi – instrumentet ndriçuese të afrimit Nil

Nivelet minimale të afrimit pasaktësi Instrumentet ndriçuese të afrimit Nil (shënimet 4, 5, 6 dhe 7)				
MDH	**RVR/kategoria e aeroplanit**			
	A	**B**	**C**	**D**
250-299 këmbë	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300-449 këmbë	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450-649 këmbë	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 këmbë dhe më lart	1 500 m	1500 m	2 000 m	2 000 m

Shënimi 1. Instrumentet e plota përbëjnë shënimet e pistës. 720 m ose më shumë e dritave të afrimit HI/MI, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës. Dritat duhet të jenë të ndezura.

Shënimi 2. Instrumentet e ndërmjetme përbëjnë shënimet e pistës, 420-719 m të dritave të afrimit HI/MI, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës. Dritat duhet të jenë të ndezura.

Shënimi 3. Instrumentet bazë përbëjnë shënimet e pistës, <420 m të dritave të afrimit HI/MI, çdo gjatësi të dritave të afrimit LI, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës. Dritat duhet të jenë të ndezura.

Shënimi 4. Instrumentet me drita të afrimit Nil përbëjnë shënimet e pistës, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës ose pa drita fare.

Shënimi 5. Tabelat zbatohen vetëm për afrimet konvencionale me një pjerrësi rënieje nominale jo më të madhe se 4 gradë. Pjerrësitë më të mëdha të rënies kërkojnë zakonisht që të jetë i dukshëm edhe udhëzimi i pjerrësisë së rrëshqitjes vizuale (p.sh., PAPI) në lartësinë minimale të rënies.

Shënimi 6. Shifrat e mësipërme janë RVR e raportuar ose pashmëri meteorologjike të konvertuara në RVR si në nënparagrafin (h) më poshtë.

Shënimi 7. MDH-ja e përmendur në tabelën 4a, 4b, 4c dhe 4d i referohen llogaritjes fillestare të MDH-së. Në momentin e zgjedhjes së RVR-së, nuk është e nevojshme të merret parasysh rrumbullakimi te dhjetëshja më e afërt të masës këmbë, që mund të bëhet për qëllime operacionale, p.sh., konvertimi në MDA.

5. Operacionet gjatë natës. Për operacionet gjatë natës, të paktën dritat e anës së pistës, pragut dhe fundit të pistës duhet të jenë të ndezura.

c) Afrimi me saktësi - Operacionet e kategorisë I

1. Të përgjithshme. Një operacion i kategorisë I është një afrim dhe ulje me saktësi dhe instrument duke përdorur ILS, MLS ose PAR me një lartësi vendimi jo më të ulët se ajo që përdoret për një afrim saktësie të saktësisë I i cili nuk është më i ulët se:

i) Lartësia minimale e vendimit të specifikuar në manualin e fluturimit të avionit (AFM) nëse thuhet;

ii) Lartësia minimale për të cilën ndihma e afrimit me instrument mund të përdoret pa qenë nevoja e referencës vizuale;

iii) OCH/OCL për kategorinë e aeroplanit; ose

iv) 200 këmbë.

3. Referenca vizuale. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të kategorisë I, të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (c)2 më sipër, përveç kur të paktën një prej referencave të mëposhtme vizuale për pistën e synuar është qartësisht e dukshme dhe e identifikueshme për pilotin:

i) elementet e sistemit të ndriçimit të afrimit;

ii) pragu;

iii) shënimet e pragut;
iv) dritat e pragut;
v) dritat e identifikimit të pragut;
vi) treguesi i pjerrësisë vizuale të rrëshqitjes;
vii) zona e takimit ose shënimet e zonës së takimit;
viii) dritat e zonës së takimit; ose
ix) dritat e anës së pistës.
x) referenca të tjera vizuale të pranueshme nga autoriteti.

4. RVR-ja e kërkuar. Nivelet minimale më të ulët që duhet të përdoren nga një operator për operacionet e kategorisë I janë:

Tabela 5
RVR për afrimin e kategorisë I kundrejt instrumenteve dhe DH

Niveli minimal i kategorisë I				
Lartësia e vendimit (shënimi 7)	**Instrumentet/RVR (shënimi 5)**			
	I plotë (shënimet 1 dhe 6)	**I ndërmjetëm (shënimet 2 dhe 6)**	**Bazik (shënimet 3 dhe 6)**	**Nil (shënimet 4 dhe 6)**
200 këmbë	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-250 këmbë	600 m	700 m	800 m	1000 m
251-300 këmbë	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 këmbë dhe më lart	800 m	900 m	1000 m	1200 m

Shënimi 1. Instrumentet e plota përbëjnë shënimet e pistës. 720 m ose më shumë e dritave të afrimit HI/MI, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës. Dritat duhet të jenë të ndezura.

Shënimi 2. Instrumentet e ndërmjetme përbëjnë shënimet e pistës, 420-719 m të dritave të afrimit HI/MI, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës. Dritat duhet të jenë të ndezura.

Shënimi 3. Instrumentet bazë përbëjnë shënimet e pistës, <420 m të dritave të afrimit HI/MI, çdo gjatësi të dritave të afrimit LI, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës. Dritat duhet të jenë të ndezura.

Shënimi 4. Instrumentet me drita të afrimit Nil përbëjnë shënimet e pistës, dritat e anës së pistës, dritat e pragut dhe dritat fundore të pistës ose pa drita fare.

Shënimi 5. Shifrat e mësipërme janë RVR e raportuar ose pashmëri meteorologjike të konvertuara në RVR si në nënparagrafin (h).

Shënimi 6. Tabelat zbatohen vetëm për afrimet konvencionale me një kënd rënieje deri në dhe duke përfshirë 4 gradë.

Shënimi 7. DH-ja e përmendur në tabelën 5 i referohet llogaritjes fillestare të DH-së. Në momentin e zgjedhjes së RVR-së, nuk është e nevojshme të merret parasysh rrumbullakimi te dhjetëshja më e afërt të masës këmbë, që mund të bëhet për qëllime operacionale (p.sh., konvertimi në MDA).

5. Operacionet me një pilot. Për operacionet me një pilot, një operator duhet të llogarisë RVR-në minimale për të gjitha qëndrimet në pajtim me OPS 1.430 dhe këtë shtojcë. Një RVR me më pak se 800 m nuk lejohet përveç kur përdoret një autopilot i përshtatshëm i bashkuar me një ILS ose MLS, rast në të cilin zbatohen nivelet minimale. Lartësia e vendimit e zbatuar nuk duhet të jetë më pak se 1.25 x lartësinë minimale të përdorimit për autopilotin.

6. Operacionet gjatë natës. Për operacionet gjatë natës, të paktën dritat e anës së pistës, pragut dhe fundit të pistës duhet të jenë të ndezura.

d) Afrimi me saktësi - Operacionet e kategorisë II

1. Të përgjithshme. Një operacion i kategorisë II është një afrim dhe ulje saktësie me instrument duke përdorur ILS ose MLS me:

i) Një lartësi vendimi nën 200 këmbë, por jo më të ulët se 100 këmbë; dhe

ii) Një gamë vizuale të pistës jo më të vogël se 300 m.

2. Lartësia e vendimit. Një operator duhet të sigurojë që lartësia e vendimit për një operacion të kategorisë II nuk është më e ulët se:

i) Lartësia minimale e vendimit të specifikuar në AFM, nëse përcaktohet;

ii) Lartësia minimale për të cilën mund të përdoret ndihma e afrimit me saktësi mund të përdoret pa referencën vizuale të kërkuar;

iii) OCH/OCL-ja për kategorinë e aeroplanit;

iv) Lartësia e vendimit për të cilën ekuipazhi i fluturimit është i autorizuar të operojë; ose

v) 100 këmbë.

3. Referenca vizuale. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të kategorisë II, të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (d)2 më sipër, përveç kur referenca vizuale që përmban një segment prej të paktën tre drita të njëpasnjëshme që janë vija e qendrës e dritave të afrimit ose dritave të zonës së prekjes, ose drita të vijës së mesme të pistës, ose drita anësore, ose arrihet një kombinim i tyre dhe mund të mbahet. Kjo referencë vizuale duhet të përfshijë një element lateral të modelit të terrenit, p.sh., një pjesë e ndriçimit të afrimit ose pragu i uljes ose një pjesë e ndriçimit të zonës së prekjes.

4. RVR-ja e kërkuar. Nivelet minimale të përdorura nga një operator për operacionet e kategorisë II janë:

Tabela 6

RVR për afrimin e kategorisë II kundrejt DH

Niveli minimal i kategorisë II		
	Vetëbashkuar poshtë DH (shih shënimin 1)	
Lartësia e vendimit	**RVR/Aeroplani kategoria A, B dhe C**	**RVR/aeroplani kategoria D**
100 këmbë - 120 këmbë	300 m	300 m (shënimi 1)/350 m
121 këmbë -140 këmbë	400 m	400 m
141 këmbë dhe më lart	450 m	450 m
Shënimi 1. Referenca te "vetëbashkuar poshtë DH" në këtë tabelë do të thotë përdorim i vazhduar i sistemit të kontrollit automatik të fluturimit deri në një lartësi që nuk është më e madhe se 80% e DH-së së zbatueshme. Kështu kërkesat e përshtatshmërisë për fluturim, nëpërmjet lartësisë minimale të përfshirjes për sistemin e kontrollit automatik të fluturimit, mund të ndikojnë DH-në të zbatohet. Shënimi 2. 300 m mund të përdoren për një aeroplan të kategorisë D që kryhen një autoulje.		

e) Afrimi me saktësi - Operacionet e kategorisë III

1. Të përgjithshme. Operacionet e kategorisë III janë nën-ndarë si më poshtë:

i) Operacionet e kategorisë III A. Një afrim dhe ulje saktësie me instrument duke përdorur ILS ose MLS me:

A) Një lartësi vendimi më të ulët se 100 këmbë; dhe

B) Gamë vizuale të pistës jo më të vogël se 200 m.

ii) Operacionet e kategorisë III B. Një afrim dhe ulje saktësie me instrument duke përdorur ILS ose MLS me:

A) Një lartësi vendimi më të ulët se 50 këmbë, ose pa lartësi vendimi dhe

B) Gamë vizuale të pistës më të vogël se 200 m por jo më të vogël se 75 m.

Shënim. Nëse lartësia e vendimit (DH) dhe gama vizuale e pistës (RVR) nuk përfshihet në të njëjtën kategori, RVR-ja përcakton se në cilën kategori duhet të konsiderohet operacioni.

2. Lartësia e vendimit. Për operacionet në të cilat përdoret një lartësi vendimi, një operator duhet të sigurojë që lartësia e vendimit nuk është më e ulët se:

i) Lartësia minimale e vendimit të specifikuar në AFM, nëse përcaktohet;

ii) Lartësia minimale për të cilën mund të përdoret ndihma e afrimit me saktësi mund të përdoret pa referencën vizuale të kërkuar; ose

iii) Lartësia e vendimit për të cilën ekuipazhi i fluturimit është i autorizuar të operojë.

3. Operacionet pa lartësi vendimi. Operacionet pa lartësi vendimi mund të kryhen vetëm nëse:

i) Operacioni pa vendim lartësie autorizohet nga AFM-ja;

ii) Ndihma e afrimit dhe instrumentet e aerodromit mund të mbështesin operacionet pa lartësi vendimi; dhe

iii) Operatori ka një aprovim për operacionet CAT III pa lartësi vendimi.

Shënim. Në rastin e një piste të CAT III, mund të prezumohet që operacionet pa lartësi vendimi mund të mbështeten përveç kur kufizohen në mënyrë specifike siç publikohen tek IAP ose NOTAM.

4. Referenca vizuale:

i) Për operacionet e kategorisë IIIA dhe për operacionet e kategorisë IIIB me sisteme kontrolli fluturimi dështimi pasiv, një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (e)2 më sipër, përveç kur arrihet dhe mbahet referenca vizuale që përmban një segment prej të paktën tre drita të njëpasnjëshme që janë vija e qendrës e dritave të afrimit ose dritave të zonës së prekjes, ose drita të vijës së mesme të pistës, ose drita anësore, ose një kombinim i tyre.

ii) Për operacionet e kategorisë IIIB me sisteme kontrolli fluturimi dështimi pasiv që përdorin një lartësi vendimi, një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (e)2 më sipër, përveç kur arrihet dhe mbahet referenca vizuale që përmban të paktën një dritë të vijës së qendrës.

iii) Për operacionet e kategorisë III pa vendim lartësie, nuk ka kërkesë për kontakt vizual me pistën para prekjes.

5. RVR-ja e kërkuar. Nivelet minimale të përdorura nga një operator për operacionet e kategorisë III janë:

Tabela 7

RVR-ja për afrimin CAT III kundrejt DH dhe sistemit të kontrollit/drejtimit të lëvizjes në tokë

Niveli minimal i kategorisë III			
Kategoria e afrimit	**Lartësia e vendimit (këmbë) (shënimi 2)**	**Sistemi i kontrollit/drejtimit të lëvizjes në tokë**	**RVR (M)**
III A	Më pak se 100 këmbë	Nuk kërkohet	200 m
III B	Më pak se 100 këmbë	Dështim pasiv	150 m (shënimi 1)
III B	Më pak se 50 këmbë	Dështim pasiv	125 m
III B	Më pak se 50 këmbë ose pa lartësi vendimi	Operacional -dështim	75 m
Shënimi 1. Për aeroplanët e certifikuar në pajtim me CS-AWO për operacionet në çdo lloj moti 321(b)(3). Shënimi 2. Mosfunksionimi i sistemit të kontrollit të fluturimit përcaktohet sipas CS-AWO për operacionet në çdo lloj moti nga lartësia minimale e certifikuar e vendimit.			

f) Lëvizja rrethore

1. Nivelet minimale që duhet të përdoren nga një operator për lëvizjen rrethore janë:

Tabela 8
Pashmëria dhe MDH-ja për lëvizjen rrethore kundrejt kategorisë së aeroplanit

	Kategoria e aeroplanit			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH	400 këmbë	500 këmbë	600 këmbë	700 këmbë
Pashmëria meteorologjike minimale	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Lëvizja rrethore me gjurmë të përcaktuar është procedura e pranuar brenda kuptimit të këtij paragrafi.

g) Afrimi vizual. Një operator nuk përdor një RVR më të ulët se 800 m për një afrim vizual.

h) Konvertimi i pashmërisë së raportuar meteorologjike për RVR-në

1. Një operator duhet të sigurojë që një pashmëri meteorologjike ndaj konvertimit RVR nuk përdoret për të llogaritur nivelin minimal të shkëputjes, nivelin minimal të kategorisë II ose III ose kur ofrohet një RVR e raportuar.

Shënim. Nëse RVR-ja raportohet të jetë mbi vlerën maksimale të vlerësuar nga operatori i aerodromit, p.sh., "RVR më shumë se 1 500 m", nuk konsiderohet të jetë një RVR e raportuar në këtë kontekst dhe duhet të përdoret tabela e konvertimit.

2. Gjatë konvertimit të pashmërisë meteorologjike në RVR në të gjitha rrethanat përveç atyre të nënparagrafit (h)1 më sipër, një operator duhet të sigurojë që të përdoret tabela e mëposhtme:

Tabela 9
Konvertimi i pashmërisë në RVR

Elementet e ndriçimit në operim	**RVR - Pashmëria e raportuar meteorologjike x**	
	Ditën	**Natën**
Afrimi HI dhe ndriçimi i pistës	1,5	2,0
Çdo tip instalimi i ndriçimit i ndryshëm nga më sipër	1,0	1,5
Pa ndriçim	1,0	Nuk zbatohet

Shtojca 1 (e re) e OPS 1.430
Niveli minimal i operimit të aerodromit

a) Niveli minimal i shkëputjes

1. Të përgjithshme

i) Niveli minimal i shkëputjes i vendosur nga një operator duhet të shprehet si limit pashmërie ose RVR-je, duke marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës për çdo aerodrom të planifikuar për t'u përdorur dhe karakteristikat e aeroplanit. Nëse ka një nevojë të veçantë për të parë dhe mënjanuar pengesat gjatë nisjes dhe/ose për një ulje të detyruar, duhet të specifikohen kushtet shtesë (p.sh., niveli maksimal).

ii) Komandanti nuk e fillon shkëputjen përveç kur kushtet e motit në aerodromin e nisjes janë të barabarta ose më të mira se niveli minimal i zbatueshëm për uljen në atë aerodrom, përveç kur është i disponueshëm një aerodrom i përshtatshëm alternativ për shkëputjen.

iii) Nëse pashmëria meteorologjike e raportuar është më e ulët se ajo që kërkohet për shkëputjen dhe RVR-ja nuk raportohet, një shkëputje mund të fillohet nëse komandanti mund të përcaktojë që RVR-ja/pashmëria gjatë pistës së shkëputjes është e barabartë ose më e mirë se minimumi i kërkuar.

iv) Nëse nuk ofrohet asnjë pashmëri e raportuar meteorologjike ose RVR, një shkëputje mund të fillohet vetëm atëherë nëse komandanti mund të përcaktojë që RVR-ja/pashmëria gjatë pistës së shkëputjes është e barabartë ose më e mirë se minimumi i kërkuar.

2. Referenca vizuale. Niveli minimal i shkëputjes duhet të zgjidhet për të siguruar udhëzim të mjaftueshëm për të kontrolluar aeroplanin në rastin e një shkëputjeje të ndërprerë në rrethana të pafavorshme dhe një shkëputje e vazhduar pas dështimit të njësisë kritike të fuqisë.

3. RVR/pashmëria e kërkuar

i) Për aeroplanët me disa motorë, funksionimi i të cilëve është i tillë që, në rastin e dështimit të njësisë së fuqisë kritike në çdo pikë gjatë shkëputjes, aeroplani mund të ndalojë ose vazhdojë shkëputjen në një lartësi prej 1 500 këmbë mbi aerodromin, duke pastruar pengesat brenda marzheve të kërkuara, niveli minimal i shkëputjes i caktuar nga operatori duhet të vendoset si vlera RVR-je/pashmërie jo më të ulëta se ato që jepen në tabelën 1 më poshtë, përveç kur parashikohet në paragrafin 4 më poshtë:

Tabela 1

RVR/pashmëria për shkëputjen

RVR/pashmëria e shkëputjes	
Instrumentet	**RVR/pashmëria (shënimi 3)**
Nil (vetëm ditën)	500 m
Ndriçimi i anës së pistës dhe/ose shënimi i mesit	250/300 m (shënimet 1 dhe 2)
Ndriçimi i anës dhe mesit të pistës	200/250 m (shënimi 1)
Ndriçimi i anës dhe mesit të pistës dhe informacioni i plotë RVR	150/200 m (shënimet 1 dhe 4)
Shënimi 1. Vlerat më të larta zbatohen vetëm për aeroplanët e kategorisë D Shënimi 2. Për operacionet gjatë natës të paktën kërkohen dritat e anës dhe fundit të pistës. Shënimi 3.Vlera RVR/pashmërisë së raportuar përfaqësuese e pjesës së parë të lëvizjes për shkëputje mund të zëvendësohet nga vlerësimi i pilotit. Shënimi 4. Vlera e kërkuar RVR mund të arrihet për të gjitha pikat raportuese përkatëse RVR me përjashtimin e dhënë në shënimin 3 më sipër.	

ii) Për aeroplanët me disa motorë, funksionimi i të cilëve është i tillë që ata nuk mund të përmbushin kushtet e funksionimit në nënparagrafin (a)(3)(i) më sipër në rastin e një dështimi të njësisë kritike të fuqisë, mund të jetë e nevojshme riulja e menjëhershme për të parë dhe mënjanuar pengesat në zonën e shkëputjes. Këta aeroplanë mund të operohen me nivelet minimale të mëposhtme për shkëputje me kusht që ata të jenë në gjendje të respektojnë kriteret e zbatueshme të qartësimit të pengesave, duke prezumuar dështimin e motorit në lartësinë e specifikuar. Niveli minimal i shkëputjes i caktuar nga një operator duhet të bazohet në lartësinë nga e cila mund të ndërtohet gjurma e fluturimit të shkëputjes me një motor inoperatov. Niveli minimal RVR i përdorur nuk mund të jetë më i ulët se secila prej vlerave të dhëna në tabelën 1 më sipër ose në tabelën 2 më poshtë.

Tabela 2

Lartësia e prezumuar e dështimit të motorit mbi pistë kundrejt RVR/Pashmërisë

RVR/pashmëria e shkëputjes	
Lartësia e prezumuar e dështimit të motorit mbi pistën e shkëputjes	**RVR/pashmëria (shënimi 2)**
<50 këmbë	200 m
51-100 këmbë	300 m
101-150 këmbë	400 m

151-200 këmbë	500 m
201-300 këmbë	1000 m
>300 këmbë	1 500 m (shënimi 1)
Shënimi 1. 1 500 m është, gjithashtu, i zbatueshëm nëse nuk mund të ndërtohet gjurmë fluturimi pozitive për shkëputjen. Shënimi 3. Vlera RVR/pashmërisë së raportuar përfaqësuese e pjesës së parë të lëvizjes për shkëputje mund të zëvendësohet nga vlerësimi i pilotit.	

iii) Nëse RVR-ja e raportuar ose pashmëria meteorologjike nuk është e disponueshme, komandanti nuk fillon shkëputjen, përveç kur ai/ajo mund të përcaktojë që kushtet faktike përmbushin nivelin minimal të zbatueshëm për shkëputjen.

4. Përjashtimet e paragrafit (a)(3)(i) më sipër:

i) Në pajtim me aprovimin e autoritetit dhe me kusht që kërkesat e paragrafëve (A) deri (E) më poshtë të jenë përmbushur, një operator mund të ulë nivelin minimal të shkëputjes në 125 m RVR (aeroplanët e kategorisë A, B dhe C) ose 150 m RVR (aeroplanët e kategorisë D) nëse:

A) Procedurat e pashmërisë së ulët janë në fuqi;

B) Dritat e vijës së qendrës së pistës me intensitet të lartë me largësi 15 m ose më pak dhe dritat e anës me intensitet të lartë me largësi 60 m ose më pak janë funksionale;

C) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit kanë përmbushur pozitivisht trajnimin në një simulator fluturimi;

D) Një segment vizual 90 m është i disponueshëm nga pika e komandimit në fillim të lëvizjes së shkëputjes; dhe

E) Vlera e kërkuar RVR është arritur për të gjitha pikat përkatëse të raportimit RVR.

ii) Në pajtim me aprovimin e autoritetit një operator i një aeroplani që përdor:

A) Një sistem udhëzimi lateral të aprovuar; ose

B) Një HUD/HUDLS të aprovuar për shkëputje mund të ulë nivelin minimal të shkëputjes në një RVR më të ulët se 125 m (aeroplanët e kategorisë A, B dhe C) ose 150 m (aeroplanët e kategorisë D), por jo më poshtë se 75 m, me kusht që mbrojtja dhe instrumentet e pistës të barasvlershme me operacionet e uljes së kategorisë III të jenë të disponueshme.

b) Operacionet e kategorisë I, APV dhe afrimit pa saktësi

1. Një operacion i afrimit të kategorisë I është një afrim dhe ulje saktësie me instrumente duke përdorur ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) ose PAR me një lartësi vendimi jo më të ulët se 200 këmbë dhe me një RVR jo më pak se 550 m, përveç kur pranohet nga autoriteti.

2. Një operacion afrimi pa saktësi (NPA) është një afrim instrumenti që përdor një prej instrumenteve të përshkruar në tabelën 3 (niveli minimal i sistemit), me një MDH ose DH jo më të ulët se 250 këmbë dhe një RVR/CMV jo më pak se 750 m, përveç kur pranohet nga autoriteti.

3. Një operacion APV është një afrim instrumenti i cili përdor udhëzime laterale dhe vertikale, por nuk përmbush kërkesat e vendosura për operacionet e saktësisë për afrim dhe ulje, me një DH jo më të ulët se 250 këmbë dhe një gamë vizuale të pistës jo më të vogël se 600 m përveç kur aprovohet nga autoriteti.

4. Lartësia e vendimit (DH). Një operator duhet të sigurojë që lartësia e vendimit që duhet të përdoret për një afrim nuk është më i ulët se:

i) lartësia minimale në të cilën mund të përdoret ndihma e afrimit pa qenë e nevojshme referenca e kërkuar vizuale; ose

ii) OCH-ja për kategorinë e aeroplanit; ose

iii) lartësia e publikuar e vendimit për procedurën e afrimit, sipas rastit; ose

iv) 200 këmbë për operacionet e afrimit të kategorisë I; ose

v) niveli minimal i sistemit në tabelën 3; ose

vi) lartësia më e ulët e vendimit e specifikuar në manualin e fluturimit të aeroplanit (AFM) ose në një dokument të barasvlershëm, nëse deklarohet;

cilado të jetë më e larta.

5. Lartësia minimale e zbritjes (MDH). Një operator duhet të sigurojë që lartësia minimale e zbritjes për një afrim nuk është më i ulët se:

i) OCH-ja për kategorinë e aeroplanit; ose

ii) niveli minimal i sistemit në tabelën 3; ose

iii) lartësia minimale e zbritjes e specifikuar në manualin e fluturimit të aeroplanit (AFM), nëse deklarohet;

cilado të jetë më e larta.

6. Referenca vizuale. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë MDA/MDH-së përveç kur të paktën një prej referencave të mëposhtme vizuale për pistën e synuar është qartësisht e dukshme dhe e identifikueshme për pilotin:

i) elementet e sistemit të ndriçimit të afrimit;

ii) pragu;

iii) shënimet e pragut;

iv) dritat e pragut;

v) dritat e identifikimit të pragut;

vi) treguesi i pjerrësisë vizuale të rrëshqitjes;

vii) zona e takimit ose shënimet e zonës së takimit;

viii) dritat e zonës së takimit;

ix) dritat e anës së pistës; ose

x) referenca të tjera vizuale të pranueshme nga autoriteti.

Tabela 3

Niveli minimal i sistemit kundrejt instrumenteve

Niveli minimal i sistemit	
Instrumenti	**DH/MDH më e ulët**
Lokalizues me ose pa DME	250 këmbë
SRA (që mbaron në 1/2 NM)	250 këmbë
SRA (që mbaron në 1 NM)	300 këmbë
SRA (që mbaron në 2 NM ose më shumë)	350 këmbë
RNAV/LNAV	300 këmbë
VOR	300 këmbë
VOR/DME	250 këmbë
NDB	350 këmbë
NDB/DME	300 këmbë
VDF	350 këmbë

c) Kriteret për të vendosur RVR/pashmërinë e konvertuar meteorologjike (Ref tabela 6)

1. Për t'u kualifikuar për vlerat më të ulëta të lejuara të RVR/CMV të detajuara në tabelën 6 (të zbatueshme për çdo grupim afrimi) afrimi me instrument përmbush të paktën kërkesat e mëposhtme të instrumenteve dhe kushtet përkatëse:

i) Afrimet me instrument me profil të përcaktuar vertikal deri në dhe duke përfshirë 4.5 gradë për aeroplanët e kategorisë A dhe B, ose 3,77 gradë për aeroplanët e kategorisë C dhe D, përveç kur autoriteti aprovon kënde të tjerë afrimi, ku instrumentet janë:

A) ILS/MLS/GLS/PAR; ose

B) APV; dhe

kur gjurma e afrimit final kompensohet me jo më shumë se 15 gradë për aeroplanët e kategorisë A dhe B, ose jo më shumë se 5 gradë për aeroplanët e kategorisë C dhe D.

ii) Afrimet me instrument që kryhen duke përdorur teknikën CDFA me një me profil nominal vertikal deri në dhe duke përfshirë 4.5 gradë për aeroplanët e kategorisë A dhe B, ose 3,77 gradë për aeroplanët e kategorisë C dhe D, përveç kur autoriteti aprovon kënde të tjerë afrimi, ku instrumentet janë NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ose RNAV/LNAV, me një segment afrimi final prej të paktën 3NM, që përmbush, gjithashtu, kriteret e mëposhtme:

A) Gjurma e afrimit final kompensohet me jo më shumë se 15 gradë për aeroplanët e kategorisë A dhe B, ose jo më shumë se 5 gradë për aeroplanët e kategorisë C dhe D, dhe

B) FAF ose një mjet tjetër i përshtatshëm që është i disponueshëm kur fillon zbritja, ose një distancë për në THR ofrohet nga FMS/RNAV ose DME; dhe

C) Nëse MAPt përcaktohet me kohë, distanca nga FAF në THR është ≤ 8 NM.

iii) Afrimet me instrument ku instrumentet janë NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ose RNAV/LNAV, që nuk përmbushin kriteret në paragrafin (c)i.(ii) më sipër, ose me një MDH ≥ 1 200 këmbë.

2. Afrimi i pakryer, pasi një afrim është kryer duke përdorur teknikën CDFA, ekzekutohet pasi të jetë arritur lartësia e vendimit ose MAPT, cilado të ndodhë në fillim. Pjesa laterale e procedurës së afrimit të pakryer duhet të kryhet nëpërmjet MAPT, përveç kur thuhet ndryshe në grafikun e afrimit.

d) Përcaktimi i nivelit minimal të RVR/CMV/pashmërisë për kategorinë I, APV dhe operacionet e afrimit pa saktësi

1. Niveli minimal i RVR/CMV/pashmërisë është vlera më e lartë e përftuar nga tabela 5 ose tabela 6, por jo më i madh se vlerat e treguara në tabelën 6, sipas rastit;

2. Vlerat në tabelën 5 përftohen nga formula e mëposhtme.

RVR/pashmëria e kërkuar (m) = [(DH/MDH(këmbë) x 0,3048)/tan α] - gjatësia e dritave të afrimit (m)

Shënim 1. α është këndi i llogaritjes, që është vlera e munguar e 3,00 gradëve që rriten gradualisht.

3. Me aprovimin e autoritetit, formula mund të përdoret me pjerrësinë faktike të afrimit dhe/ose gjatësinë faktike të dritave të afrimit për një pistë të caktuar.

4. Nëse afrimi kryhet me një segment fluturimi të nivelit në ose mbi MDA/H, shtohen 200 metra për aeroplanët e kategorisë A dhe B dhe 400 metra për aeroplanët e kategorisë C dhe D në vlerën minimale RVR/CMD që rezulton nga zbatimi i tabelave 5 dhe 6.

Shënim. Vlera e shtuar përputhet me kohën/distancën e kërkuar për të vendosur aeroplanin në zbritjen finale.

5. Një RVR prej më pak se 750 m siç tregohet në tabelën 5 mund të përdoret:

i) për operacionet e afrimit të kategorisë I në pista me fals (shih më oshtë), drita të zonës së prekjes në pistë (RTZL) dhe drita të vijës qendrore të pistës (RCLL) me kusht që DH të mos jetë më shumë se 200 këmbë; ose

ii) për operacionet e afrimit të kategorisë I në pista pa RTLS dhe RCLL duke përdorur një HULDS të aprovuar, ose sistem të aprovuar të barasvlershëm, ose gjatë kryerjes së një afrimi të bashkuar ose afrim të drejtuar nga të drejtat në një DH të barabartë ose më të madhe se 200 këmbë. ILS nuk duhet të shpallet si një instrument i kufizuar; ose

iii) për operacionet e afrimit APV në pista me FALS, RTZL dhe RCLL gjatë përdorimit të një HUD të aprovuar.

6. Autoriteti mund të aprovojë vlerat RVR më të ulëta se ato të dhëna në tabelën 5, për operacionet HULDS dhe vetëtokësore në pajtim me paragrafin (e) të kësaj shtojce.

7. Mjetet vizuale përbëhen nga shënimet për ditën të pistës standarde dhe ndriçimit të afrimit dhe pistës (dritat anësore të pistës, dritat e pragut, dritat fundore të pistës dhe në disa raste edhe dritat e zonës së prekjes dhe/ose vijës qendrore të pistës). Konfigurimet e dritave të afrimit të pranuara janë klasifikuar dhe listuar në tabelën 4 më poshtë.

8. Pavarësisht kërkesave në paragrafin (d)7 më sipër, autoriteti mund të aprovojë që vlerat RVR në lidhje me sistemin bazë të ndriçimit për afrimin (BALS) të përdoren në pista ku dritat e afrimit janë të kufizuara në gjatësinë më pak se 210 m për shkak të terrenit ose ujit, por të paktën një segment tërthor është i disponueshëm.

9. Për operacionet gjatë natës ose për çdo operacion ku kërkohen dritat e pistës dhe afrimit, dritat duhet të jenë të ndezura dhe funksionale, përveç kur parashikohet ndryshe në tabelën 6a.

Tabela 4
Sistemi i ndriçimit të afrimit

Klasa OPS e instrumentit	**Gjatësia, konfigurimi dhe intensiteti i dritave të afrimit**
FALS (sistem i plotë ndriçimi i afrimit)	ICAO: Sistem ndriçimi CAT I i afrimit me saktësi (HIALS 720 m ≥) vijë qendre e koduar, vijë qendre Barette
IALS (sistem i ndërmjetëm ndriçimi i afrimit)	ICAO: Sistem i thjeshtë ndriçimi afrimi (HIALS 420-719 m) burim i vetëm, Barette
BALS (sistem bazë ndriçimi i afrimit)	Sistem tjetër ndriçimi afrimi (HIALS, MIALS ose ALS <210-419m) m)
NALS (mungesë sistemi ndriçimi afrimi)	Sistem tjetër ndriçimi afrimi (HIALS, MIALS ose ALS <210 m) ose pa drita afrimi

Tabela 5
RVR/CMS (shih tabelën 11) kundrejt DH/MDH

DH ose MDH			**Klasa e instrumentit ndriçues**			
			FALS	**IALS**	**BALS**	**NALS**
			Shih paragrafët (d)5, (d)6 dhe (d)10 në lidhje me RVR < 750 m			
Këmbët			**Metrat**			
200	-	210	550	750	1000	1200
211	-	220	550	800	1000	1200
221	-	230	550	800	1000	1200
231	-	240	550	800	1000	1200
241	-	250	550	800	1000	1300
251	-	260	600	800	1100	1300
261	-	280	600	900	1100	1300
281	-	300	650	900	1200	1400
301	-	320	700	1000	1200	1400
321	-	340	800	1100	1300	1500
341	-	360	900	1200	1400	1600
361	-	380	1000	1300	1500	1700
381	-	400	1100	1400	1600	1800
401	-	420	1200	1500	1700	1900
421	-	440	1300	1600	1800	2000
441	-	460	1400	1700	1900	2100
461	-	480	1500	1800	2000	2200
481	-	500	1500	1800	2100	2300

501	-	520	1600	1900	2100	2400
521	-	540	1700	2000	2200	2400
541	-	560	1800	2100	2300	2500
561	-	580	1900	2200	2400	2600
581	-	600	2000	2300	2500	2700
601	-	620	2100	2400	2600	2800
621	-	640	2200	2500	2700	2900
641	-	660	2300	2600	2800	3000
661	-	680	2400	2700	2900	3100
681	-	700	2500	2800	3000	3200
701	-	720	2600	2900	3100	3300
721	-	740	2700	3000	3200	3400
741	-	760	2700	3000	3300	3500
761	-	800	2900	3200	3400	3600
801	-	850	3100	3400	3600	3800
851	-	900	3300	3600	3800	4000
901	-	950	3600	3900	4100	4300
951	-	1000	3800	4100	4300	4500
1001	-	1100	4100	4400	4600	4900
1101	-	1200	4600	4900	5000	5000
1201 dhe më lart			5000	5000	5000	5000

Tabela 6

RVR/pashmëria e konvertuar meteorologjike minimale dhe maksimale e aplikuar (shih tabelën 11) për të gjitha afrimet me instrument deri te niveli minimal CAT 1 (kufijtë prerës të sipërm dhe të poshtëm)

Instrumenti/kushtet	**RVR/CMV(m)**	**Kategoria e aeroplanit**			
		A	**B**	**C**	**D**
ILS, MLS, GLS, PAR dhe APV	**Min**	**Sipas tabelës 5**			
	Mak	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV me një procedurë që përmbush kriteret e paragrafit (c)l(ii):	Min	750	750	750	750
	Mak	1500	1500	2400	2400
Për NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: - që nuk përmbush kriteret në paragrafin (c)l.(ii) më sipër, ose - me një DH ose MDH ≥1200 këmbë	Min	1000	1000	1200	1200
	Mak	Sipas tabelës 5 nëse kryhet duke përdorur teknikën CDFA, përndryshe zbatohet një shtesë prej 200/400 m për vlerat në tabelën 5 por që nuk duhet të rezultojë në një vlerë që kalon 5 000 m.			

Tabela 6a

Pajisje që nuk funksionojnë plotësisht ose pjesërisht - efekti mbi nivelin minimal të uljes

<table>
<tr><th rowspan="2">Pajisje që nuk funksionojnë plotësisht ose pjesërisht</th><th colspan="5">Efekti mbi nivelin minimal të uljes</th></tr>
<tr><th>CAT IIIB (shënimi 2)</th><th>CAT IIIA</th><th>CAT II</th><th>CAT I</th><th>Pasaktësi</th></tr>
<tr><td>Transmetues i gatshëm ILS</td><td colspan="2">Nuk lejohet</td><td colspan="3">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Shënues i jashtëm</td><td colspan="4">Pa efekt nëse zëvendësohet nga pozicioni i barasvlershëm i publikuar</td><td>I pazbatueshëm</td></tr>
<tr><td>Shënues i mesëm</td><td colspan="4">Pa efekt</td><td>Pa efekt përveç kur përdoret si MAPT</td></tr>
<tr><td>Sistemi i vlerësimit RVR të zonës së prekjes</td><td colspan="3">Mund të zëvendësohet përkohësisht me pikën e mesit RVR nëse aprovohet nga Shteti i aerodromit. RVR mund të raportohet nga vëzhgimi njerëzor</td><td colspan="2">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Pika e mesit ose fundi RVR</td><td colspan="5">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Anemometër për pistën në përdorim</td><td colspan="5">Pa efekt nëse ka të disponueshëm burim tjetër tokësor</td></tr>
<tr><td>Celiometër</td><td colspan="5">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Drita afrimi</td><td colspan="2">Nuk lejohet për operacionet me DH > 50 këmbë</td><td colspan="2">Nuk lejohet</td><td>Nivel minimal si për instrumentet nil</td></tr>
<tr><td>Drita afrimi përveç 210 m e fundit</td><td colspan="2">Pa efekt</td><td colspan="2">Nuk lejohet</td><td>Nivel minimal si për instrumentet nil</td></tr>
<tr><td>Drita afrimi përveç 420 m të fundit</td><td colspan="3">Pa efekt</td><td colspan="2">Nivel minimal si për instrumentet e ndërmjetme</td></tr>
<tr><td>Energji e gatshme për dritat e afrimit</td><td colspan="5">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>I gjithë sistemi i ndriçimit të pistës</td><td colspan="3">Nuk lejohet</td><td colspan="2">Ditën - Nivel minimal si për instrumentet nil
Natën - nuk lejohet</td></tr>
<tr><td>Drita anësore</td><td colspan="5">Vetëm ditën; Natën – nuk lejohet</td></tr>
<tr><td>Drita të vijës qendrore</td><td colspan="2">Ditën - RVR 300 m
Natën - Nuk lejohet</td><td colspan="2">Ditën - RVR 300 m
Natën - 550 m</td><td>Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Largësia e dritave të vijës qendrore rritur në 30 m</td><td colspan="3">RVR 150 m</td><td colspan="2">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Drita të zonës së takimit</td><td colspan="2">Ditën - RVR 200 m
Natën - 300 m</td><td colspan="2">Ditën - RVR 300 m
Natën - 550 m</td><td>Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Energji e gatshme për dritat e pistës</td><td colspan="3">Nuk lejohet</td><td colspan="2">Pa efekt</td></tr>
<tr><td>Sistemi i ndriçimit të rrugës së lëvizjes në pistë</td><td colspan="5">Pa efekt - përveç vonesave për shkak të normës së ulët të lëvizjes</td></tr>
</table>

Shënim 1. Kushtet e zbatueshme për tabelën 6a:

a) mosfunksionime të përsëritura të dritave të pistës të ndryshme nga sa tregohet në tabelën 6a nuk janë të pranueshme

b) mangësitë e dritave të afrimit dhe pistës trajtohen veçmas

c) operacionet e kategorive II ose III. Një kombinim i mangësive në dritat e pistës dhe pajimet e vlerësimit RVR nuk lejohet.

d) mosfunksionimi i ndryshëm nga ILS ndikon vetëm RVR dhe jo DH.

Shënim 2. Për operacionet CAT IIIB pa DH, një operator siguron që, për aeroplanët e autorizuar të kryejnë operacione DH me kufizimet më të ulëta RVR, sa më poshtë zbatohet për përmbajtjen e tabelës 6a:

a) RVR. Të paktën një vlerë RVR duhet të ofrohet në aerodrom;

b) dritat e pistës:

i) pa drita anësore të pistës, ose pa drita qendrore - Ditën RVR 200 m, natën - nuk lejohet;

ii) pa drita TDZ - pa kufizim;

iii) pa energji të gatshme për dritat e pistës - Ditën RVR 200 m, natën - nuk lejohet.

10. Operacionet me një pilot. Për operacionet me një pilot, një operator duhet të llogarisë RVR/pashmërinë minimale për të gjitha afrimet në pajtim me OPS 1.430 dhe këtë shtojcë.

i) Një RVR me më pak se 800 metra siç tregohet në tabelën 5 mund të përdoret për afrimet e kategorisë I, me kusht që një sa më poshtë përdoret të paktën deri në DH-në e zbatuar:

A) një autopilot i përshtatshëm, i bashkuar me një ILS ose MLS që nuk është i shpallur ose i kufizuar; ose

B) një HULDS të aprovuar (duke përfshirë, sipas rastit, EVS), ose një sistem të aprovuar dhe të barasvlershëm.

ii) Nëse RTZL dhe RCLL nuk janë të disponueshëm, RVR/CMV nuk është më pak se 600 m.

iii) Një RVR më e ulët se 800 metra siç tregohet në tabelën 5 mund të përdoret për operacionet APV në pistat me FALS, RTZL dhe RCLL nëse përdoret një HULDS të aprovuar, ose një sistem i aprovuar i barasvlershëm, ose nëse kryhet një afrim i bashkuar me një DH të barabartë me ose më të madhe se 250 këmbë.

e) Operacionet më të ulëta se kategoria standarde I

1. Lartësia e vendimit

Një lartësi vendimi për operacionin më të ulët se kategoria standarde I nuk duhet të jetë më e ulët se:

i) lartësia minimale e vendimit të specifikuar në AFM, nëse shprehet, ose

ii) lartësia minimale për të cilën mund të përdoret mjeti i afrimit me saktësi pa referencën e kërkuar vizuale; ose

iii) OCH-ja për kategorinë e aeroplanit; ose

iv) lartësia e vendimit për të cilën ekuipazhi i fluturimit është i autorizuar të operojë; ose

v) 200 këmbë,

cilado të jetë më e lartë.

2. Tipi i instrumentit

Një ILS/MLS që mbështet një operacion më të ulët se kategoria standarde I duhet të jetë një instrument i pakufizuar me një kurs të drejtpërdrejtë (≤ 3 gradë kompensim) dhe ILS-ja duhet të certifikohet për:

i) klasa I/T/I për operacionet minimalisht prej 450 m RVR; ose

ii) klasa II/D/2 për operacionet më të ulëta se 450 m RVR.

Instrumentet e vetme ILS janë të pranueshme vetëm nëse sigurohet funksionimi i nivelit 2.

3. RVR/CMV-ja e kërkuar

Niveli minimal më i ulët që përdoret nga një operator për operacionet më të ulëta se kategoria standarde I është i parashikuar në tabelën 6b më poshtë:

Tabela 6b

Niveli minimal RVR/CMV më i ulët se kategoria standarde I kundrejt sistemit me drita të afrimit

Niveli minimal më i ulët se kategoria standarde I						
			Klasa e instrumentit të ndriçimit			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (metra)			
200		210	400	500	600	750
211		220	450	550	650	800
221		230	500	600	700	900
231		240	500	650	750	1000
241		249	550	700	800	1100
Shënim 1. Ndihma vizuale përbëhet nga shënimet standarde ditore të pistës, ndriçimi i afrimit, dritat anësore të pistës, dritat e pragut, dritat fundore të pistës dhe, për operacionet poshtë 450 m, përfshin dritat e zonës së takimit dhe/ose vijës qendrore të pistës						

4. Referenca vizuale. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit, përveç kur referenca vizuale që përmban një segment prej të paktën tre drita të njëpasnjëshme që janë vija e qendrës e dritave të afrimit ose dritave të zonës së prekjes, ose drita të vijës së mesme të pistës, ose drita anësore, ose arrihet një kombinim i tyre dhe mund të mbahet. Kjo referencë vizuale duhet të përfshijë një element lateral të modelit të terrenit, p.sh., një pjesë të ndriçimit të afrimit ose pragun e uljes ose një pjesë të ndriçimit të zonës së prekjes, përveç kur operacioni kryhet duke përdorur një HULDS të aprovuar të përdorshëm deri të paktën 150 këmbë.

5. Aprovimi

Për të kryer operacione më të ulëta se kategoria standarde I:

i) afrimi kryhet i vetëbashkuar me një ulje të automatizuar; ose një HULDS i aprovuar përdoret për të paktën 150 këmbë mbi pragun.

ii) aeroplani certifikohet në pajtim me CS-AWO për të kryer operacione të kategorisë II;

iii) sistemi i uljes së automatizuar aprovohet për operacionet e kategorisë IIIA;

iv) kërkesat e funksionimit përfundohen në pajtim me shtojcën 1 të OPS 1.440 paragrafi (h);

v) përfundohet trajnimi i specifikuar në shtojcën I të OPS 1.450 paragrafi (h); kjo përfshin trajnimin dhe kontrollin në një simulator fluturimi duke përdorur mjetet e përshtatshme tokësore dhe vizuale në RVR-në më të ulët të mundshme;

vi) Operatori duhet të sigurojë që të vendosen dhe të jenë funksionale procedurat e pashmërisë së ulët në aerodromin e synuar të uljes; dhe

vii) Operatori aprovohet nga autoriteti.

f) Afrimi me saktësi - Operacionet e kategorisë II dhe të ndryshme nga kategoria standarde II

I. Të përgjithshme

i) Një operacion i kategorisë II është një afrim dhe ule me instrument saktësie që përdor ILS ose MLS me:

A) një lartësi vendimi poshtë 200 këmbë, por jo më poshtë se 100 këmbë; dhe

B) një gamë vizuale të pistës prej jo më pak se 300 m.

ii) Një operacion tjetër nga kategoria standarde II është një afrim dhe ulje me instrument saktësie duke përdorur ILS ose MLS që përmbush kërkesat e instrumentit të përcaktuara në paragrafin (iii) më poshtë me:

A) një lartësi vendimi poshtë 200 këmbë por jo më poshtë se 100 këmbë (shih tabelën 7b më poshtë) dhe

B) një gamë vizuale të pistës prej jo më pak se 350/400 m. (Shih tabelën 7b më poshtë)

iii) ILS/MLS që mbështet një operacion tjetër nga kategoria standarde II është një instrument i pakufizuar me një kurs të drejtpërdrejtë (≤ 3 gradë kompensim) dhe ILS-ja certifikohet për:

A) Klasa I/T/I për operacionet deri në 450m RVR dhe te një DH prej 200 këmbë ose më shumë; ose,

B) Klasa II/D/2 për operacionet në RVR me më pak se 450 m ose në një DH me më pak se 200 këmbë.

Instrumente të veçanta ILS janë të pranueshme vetëm nëse sigurohet funksionimi i nivelit 2.

2. Lartësia e vendimit. Një operator duhet të sigurojë që lartësia e vendimit për:

i) Operacionet e ndryshme nga kategoria standarde II dhe kategoria II nuk është më e ulët se:

A) Lartësia minimale e vendimit të specifikuar në AFM, nëse përcaktohet; ose

B) Lartësia minimale për të cilën mund të përdoret ndihma e afrimit me saktësi mund të përdoret pa referencën vizuale të kërkuar; ose

C) OCH-ja për kategorinë e aeroplanit; ose

D) Lartësia e vendimit për të cilën ekuipazhi i fluturimit është i autorizuar të operojë; ose

E) 100 këmbë.

cilado qoftë më e lartë.

3. Referenca vizuale. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të kategorisë II ose të ndryshme nga kategoria standarde II, të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (d)2, të mësipërm, përveç kur referenca vizuale që përmban një segment prej të paktën tre drita të njëpasnjëshme që janë vija e qendrës e dritave të afrimit ose dritave të zonës së prekjes, ose drita të vijës së mesme të pistës, ose drita anësore, ose arrihet një kombinim i tyre dhe mund të mbahet. Kjo referencë vizuale duhet të përfshijë një element lateral të modelit të terrenit, p.sh., një pjesë të ndriçimit të afrimit ose pragun e uljes ose një pjesë të ndriçimit të zonës së prekjes, përveç kur operacioni kryhet duke përdorur një HULDS të aprovuar deri në prekje.

4. i) RVR-ja e kërkuar. Niveli minimal më i ulët që duhet të përdoret nga një operator për operacionet e kategorisë II janë:

Tabela 7a

RVR për operacionet e CAT II kundrejt DH

Niveli minimal i kategorisë II		
DH (këmbë)	**Vetëbashkuar/HULDS e aprovuar me DH-në më poshtë (shënimi 1a)**	
	RVR Aeroplanë të kategorive A, B dhe C	**RVR Aeroplanë të kategorisë D**
100-120	300 m	300/350 m (shënimi 2a)
121-140	400 m	400 m
141 e lart	450 m	450 m

Shënimi 1a: Referenca te "vetëbashkuar me poshtë DH/HULDS i aprovuar" në këtë tabelë do të thotë përdorim i vazhduar i sistemit automatik të kontrollit të fluturimit ose HULDS-it poshtë një lartësie prej 80% të DH-së. Kërkesat për përshtatshmërinë për fluturim, nëpërmjet lartësisë së angazhimit minimal për sistemin automatik të kontrollit të fluturimit, bëjnë që të zbatohet DH-ja.

Shënimi 2a. 300 m mund të përdoren për një aeroplan të kategorisë D që kryen një vetëulje.

ii) RVR-ja e kërkuar. Nivelet minimale më të ulëta që përdoren nga një operator për operacionet e ndryshme nga kategoria standarde II janë:

Tabela 7b

RVR minimale e ndryshme nga kategoria e standardit II kundrejt sistemit të ndriçimit të afrimit

Niveli minimal i ndryshëm nga kategoria standarde II					
	HULDS për vetëulje ose të aprovuar që përdoret për prekjen				
	Klasa e instrumentit të ndriçimit				
	FALS		IALS	BALS	NALS
	shih par (d)5, (d)6 dhe (d)10, në lidhje me RVR < 750				
	CAT A-C	CAT D	CAT A-D	CAT A-D	CAT A-D
DH (këmbë)	Metrat RVR				
100-120	350	400	450	600	700
121-140	400	450	500	600	700
141-160	450	500	500	600	750
161-199	450	500	550	650	750

Shënim. Mjetet vizuale që kërkohen për operacionet e ndryshme nga kategoria standarde II përbëhen nga shënimet standarde të pistës për ditën, dhe ndriçimi i afrimit dhe pistës (dritat anësore, dritat e pragut, dritat fundore të pistës). Për operacionet në një RVR prej 400 m ose më pak, duhet të jenë të disponueshme dritat qendrore. Konfigurimet e dritave të afrimit klasifikohen në tabelën 4 më sipër.

ii) Për të kryer operacionet e ndryshme nga kategoria standarde II, operatori duhet të sigurojë që të vendosen dhe të jenë funksionale procedurat e përshtatshme për pashmëri të ulët në aerodromin e destinuar për ulje.

g) Afrimi me saktësi - operacionet e kategorisë III

1. Të përgjithshme. Operacionet e kategorisë III janë nënndarë si më poshtë:

i) Operacionet e kategorisë III A. Një afrim dhe ulje saktësie me instrument duke përdorur ILS ose MLS me:

A) një lartësi vendimi më të ulët se 100 këmbë; dhe

B) gamë vizuale të pistës jo më të vogël se 200 m.

ii) Operacionet e kategorisë III B. Një afrim dhe ulje saktësie me instrument duke përdorur ILS ose MLS me:

A) Një lartësi vendimi më të ulët se 50 këmbë, ose pa lartësi vendimi dhe

B) gamë vizuale të pistës më të vogël se 200 m por jo më të vogël se 75 m.

Shënim. Nëse lartësia e vendimit (DH) dhe gama vizuale e pistës (RVR) nuk përfshihet në të njëjtën kategori, RVR-ja përcakton se në cilën kategori duhet të konsiderohet operacioni.

2. Lartësia e vendimit. Për operacionet në të cilat përdoret një lartësi vendimi, një operator duhet të sigurojë që lartësia e vendimit nuk është më e ulët se:

i) lartësia minimale e vendimit të specifikuar në AFM, nëse përcaktohet;

ii) lartësia minimale për të cilën mund të përdoret ndihma e afrimit me saktësi mund të përdoret pa referencën vizuale të kërkuar; ose

iii) lartësia e vendimit për të cilën ekuipazhi i fluturimit është i autorizuar të operojë.

3. Operacionet pa lartësi vendimi. Operacionet pa lartësi vendimi mund të kryhen vetëm nëse:

i) Operacioni pa vendim lartësie autorizohet nga AFM-ja; dhe

ii) Ndihma e afrimit dhe instrumentet e aerodromit mund të mbështesin operacionet pa lartësi vendimi; dhe

iii) Operatori ka një aprovim për operacionet CAT III pa lartësi vendimi.

Shënim. Në rastin e një piste të CAT III, mund të prezumohet që operacionet pa lartësi vendimi mund të mbështeten përveç kur kufizohen në mënyrë specifike siç publikohen tek IAP ose NOTAM.

4. Referenca vizuale

i) Për operacionet e kategorisë IIIA dhe për operacionet e kategorisë IIIB me sisteme kontrolli fluturimi dështimi pasiv, ose me përdorimin e një HULDS-i të miratuar, një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (g)2 më sipër, përveç kur arrihet dhe mbahet referenca vizuale që përmban një segment prej të paktën tre drita të njëpasnjëshme që janë vija e qendrës e dritave të afrimit ose dritave të zonës së prekjes, ose drita të vijës së mesme të pistës, ose drita anësore të pistës, ose një kombinim i tyre.

ii) Për operacionet e kategorisë IIIB me sisteme kontrolli fluturimi dështimi pasiv që përdorin një lartësi vendimi, ose me një sistem uljeje hibrid me dështim operacional, një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim më poshtë lartësisë së vendimit të përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (e)2 më sipër, përveç kur arrihet dhe mbahet referenca vizuale që përmban të paktën një dritë të vijës së qendrës.

5. RVR-ja e kërkuar. Nivelet minimale më të ulëta që përdoren nga një operator për operacionet e kategorisë III janë:

Tabela 8

RVR-ja për operacionet e CAT III kundrejt DH dhe sistemit të kontrollit/drejtimit të lëvizjes në tokë

Niveli minimal i kategorisë III			
Kategoria	**Lartësia e vendimit (këmbë) (shënimi 2)**	**Sistemi i kontrollit/drejtimit të lëvizjes në tokë**	**RVR (m)**
III A	Më pak se 100 këmbë	Nuk kërkohet	200 m
III B	Më pak se 100 këmbë	Dështim pasiv	150 m (shënimi 1)
III B	Më pak se 50 këmbë	Dështim pasiv	125 m
III B	Më pak se 50 këmbë ose pa lartësi vendimi	Operacional-dështim	75 m
Shënimi 1. Për aeroplanët e certifikuar në pajtim me CS-AWO, ose të barasvlershëm. Shënimi 2. Mosfunksionimi i sistemit të kontrollit të fluturimit përcaktohet sipas CS-AWO nga lartësia minimale e certifikuar e vendimit. Shënimi 3. Sistemi me dështim operacional i referuar mund të përbëhet nga një sistem hibrid me dështim operacional.			

h) Sistemet me pamje të shtuar

1. Një pilot që përdor një sistem me pamje të shtuar të certifikuar për qëllimin e këtij paragrafi dhe të përdorur në pajtim me procedurat dhe kufizimet e manualit të aprovuar të fluturimit, mund të:

i) vazhdojë një afrim postë DH-së ose MDH-së deri në 100 këmbë mbi lartësinë e pragut të pistës, me kusht që një prej referencave të mëposhtme të tregohet dhe identifikohet në sistemin e pamjes së shtuar:

A) elementet e ndriçimit të afrimit; ose

B) pragun e pistës, të identifikuar nga të paktën një prej sa më poshtë: fillimi i sipërfaqes së uljes në pistë, dritat e pragut, dritat e identifikimit të pragut dhe zona e prekjes, e identifikuar nga të paktën një prej sa më poshtë: sipërfaqja e prekjes së zonës së takimit në pistë, dritat e zonës së takimit, shënimet e zonës së takimit dhe dritat e pistës;

ii) reduktojë RVR/CMV-në e llogaritur për afrimin nga vlera në kolonën I të tabelës 9 më poshtë në vlerën e kolonës 2.

Tabela 9

Afrim duke përdorur reduktimin EVS RVR/CMV kundrejt RVR/CMV-së normale

RVR/CMV-ja e kërkuar normalisht	RVR/CMV për afrimin që përdor EVS-në
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
1800	1200
1900	1300
2000	1300
2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600
2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500
3900	2600
4000	2600
4100	2700
4200	2800
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100
4800	3200
4900	3200
5000	3300

2. Paragrafi (h)l më sipër mund të përdoret vetëm për operacionet ILS, MLS, PAR, GLS dhe APV me një DH jo më të ulët se 200 këmbë për një afrim që kryhet duke përdorur udhëzimin e gjurmës së aprovuar të fluturimit vertikal me një MDH ose DH jo më të ulët se 250 këmbë.

3. Një pilot nuk mund të vazhdojë një afrim poshtë 100 këmbë mbi lartësinë e pragut të pistës së destinuar, përveç kur është qartësisht i dukshëm një prej referencave vizuale të mëposhtme për pilotin pa u mbështetur në sistemin e pamjes së shtuar:

A) Dritat ose shënimet e pragut; ose

B) Dritat ose shënimet e zonës së prekjes:

i) Lënë qëllimisht bosh;

j) Lëvizja rrethore.

1. Lartësia minimale e rënies (MDH). MDH-ja për lëvizjen rrethore është më e larta nga:

i) OCH-ja e lëvizjes rrethore e publikuar për kategorinë e aeroplanit; ose

ii) lartësia minimale e lëvizjes rrethore që përftohet nga tabela 10 më poshtë; ose

iii) DH/MDH-ja e procedurës pararendëse të afrimit me instrument.

2. Lartësia minimale e rënies nga niveli i detit (MDA). MDA-ja për lëvizjen rrethore llogaritet duke i shtuar MDH-së lartësinë e publikuar të aerodromit, siç përcaktohet nga pika 1 më lart.

3. Pashmëria. Pashmëria minimale për lëvizjen rrethore është më e larta e:

i) pashmërisë së lëvizjes rrethore për kategorinë e aeroplanit, nëse është publikuar; ose

ii) pashmëria minimale e përftuar nga tabela 10 më poshtë; ose

iii) RVR/CMV-ja e përftuar nga tabelat 5 dhe 6 për procedurën pararendëse të afrimit me instrument.

4. Pavarësisht kërkesave të nënparagrafit 3 më sipër, autoriteti mund të përjashtojë një operator nga kërkesa për të rritur pashmërinë tej asaj që përftohet nga tabela 10.

5. Përjashtimet e përshkruara në nënparagrafin 4 duhet të kufizohen në vendndodhjet ku ka një interes të qartë publik për të mbajtur operacionet faktike. Përjashtimet duhet të bazohen në eksperiencën e operatorit, programin e trajnimit dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit. Përjashtimet duhet të rishikohen në intervale të rregullta.

Tabela 10

Pashmëria minimale dhe MDH-ja për lëvizjen rrethore kundrejt kategorisë së aeroplanit

	Kategoria e aeroplanit			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH (këmbë)	400	500	600	700
Pashmëria minimale meteorologjike (m)	1500	1600	2400	3600

2. Lëvizja rrethore në një gjurmë të parashikuar është një procedurë e pranuar brenda kuptimit të këtij paragrafi.

k) Afrimi vizual. Një operator nuk përdor një RVR më të ulët se 800 m për një afrim vizual.

l) Konvertimi i pashmërisë së raportuar meteorologjike në RVR/MCV.

1. Një operator duhet të sigurojë që një pashmëri meteorologjike në konvertimin RVR/CMV nuk përdoret për shkëputjen, për llogaritjen e çdo niveli minimal RVR më të ulët se 800 m, ose kur RVR-ja është e disponueshme.

Shënim. Nëse RVR-ja raportohet të jetë mbi vlerën e nivelit maksimal të vlerësuar nga operatori i aerodromit, p.sh., “RVR më shumë se 1 500 metra”, nuk konsiderohet të jetë një vlerë e raportuar për qëllimin e këtij paragrafi.

2. Gjatë konvertimit të pashmërisë meteorologjike në RVR në çdo rrethanë të ndryshme nga ato në nënparagrafit (l)l më sipër, një operator duhet të sigurojë që të përdoret tabela e mëposhtme:

Tabela 11
Konvertimi i pashmërisë meteorologjike në RVR/CMV

Elementet e ndriçimit në operim	RVR/CMV – Pashmëria e raportuar meteorologjike	
	Ditën	Natën
Afrimi HI dhe ndriçimi i pistës	1.5	2.0
Çdo tip instalimi ndriçues i ndryshëm nga më sipër	1.0	1.5
Pa ndriçim	1.0	Nuk zbatohet

Shtojca 2 e OPS 1.430 (c)
Kategoritë e aeroplanit - Operacione në çdo lloj moti

a) Klasifikimi i aeroplanëve

Kriteret që merren parasysh për klasifikimin e aeroplanëve me kategori është shpejtësia ajrore e treguar në prag (VAT) që është e barabartë me shpejtësinë ndaluese (VSO) e shumëzuar me 1.3 ose VSIG e shumëzuar me 1.23 në konfigurimin e uljes në masën maksimale të certifikuar të uljes. Nëse janë të dyja të disponueshme, VSO-ja dhe VSIG-u, përdoret VAT-i më i lartë që rezulton. Kategoritë e aeroplanëve që përputhen me vlerat e VAT-it jepen në tabelën më poshtë:

Kategoria e aeroplanit	VAT
A	Më pak se 91 kt
B	Nga 91 tek 120 kt
C	Nga 121 tek 140 kt
D	Nga 141 tek 165 kt
E	Nga 166 tek 210 kt

Konfigurimi i uljes që duhet të merret parasysh përcaktohet nga operatori ose nga prodhuesi i aeroplanit.

b) Ndryshimi i përhershëm i kategorisë (masa maksimale e uljes)

1. Një operator mund të vendosë një masë uljeje të përhershme dhe më të ulët, dhe ta përdorë këtë masë për të përcaktuar VAT-in, nëse aprovohet nga autoriteti.

2. Kategoria e përcaktuar për një aeroplan të caktuar është një vlerë e përhershme dhe në këtë mënyrë e pavarur nga kushtet në ndryshim të operacioneve të përditshme.

Shtojca 1 për OPS 1.440
Operacionet me pashmëri të ulët - Rregulla të përgjithshme operacionale

a) Të përgjithshme. Procedurat e mëposhtme zbatohen për paraqitjen dhe aprovimin e operacioneve të pashmërisë.

b) Demonstrimi operacional. Qëllimi i demonstrimit operacional është përcaktimi ose vlefshmëria e përdorimit dhe efektivitetit të sistemeve të zbatueshme të drejtimit të fluturimit të një avioni, duke përfshirë HULDS-in, sipas rastit, trajnimin, procedurat e ekuipazhit të fluturimit, programin e mirëmbajtjes dhe manualet që zbatohen për programin e kategorisë II/III që aprovohet.

1. Të paktën 30 afrime dhe ulje duhet të kryhen në operacionet që përdorin sistemet e Kategorisë II/III të instaluar në çdo lloj avioni nëse DH-ja e kërkuar është 50 këmbë ose më e lartë. Nëse DH-ja është më pak se 50 këmbë, të paktën 100 afrime dhe ulje duhet të kryhen përveç kur aprovohet ndryshe nga autoriteti.

2. Nëse operatori ka variante të ndryshme të të njëjtit tip avioni që përdor të njëjtët sisteme bazë të kontrollit të fluturimit dhe sinjalizimit, ose sisteme të ndryshme bazë të kontrollit të fluturimit dhe

sinjalizimit në të njëjtin tip avioni, operatori duhet të tregojë që variantet e ndryshme kanë funksionim të pranueshëm, por operatori nuk ka nevojë të kryejë një demonstrim të plotë operacional për çdo variant. Autoriteti mund të pranojë, gjithashtu, një reduktim të numrit të afrimeve dhe uljeve bazuar në kriteret e dhëna për eksperiencën e fituar nga një operator tjetër me një AOC të lëshuar në pajtim me OPS I që përdor të njëjtin tip aeroplani apo variant dhe procedura.

3. Nëse numri i afrimeve të pasuksesshme kalon 5% të totalit (p.sh., ulje të pasuksesshme, shkëputje të sistemit), programi i vlerësimit duhet të zgjerohet në hapa prej të paktën 10 afrime dhe ulje derisa norma e përgjithshme e dështimit të mos kalojë 5%.

c) Mbledhja e të dhënave për demonstrime operacionale. Çdo aplikues duhet të zhvillojë një metodë për mbledhjen e të dhënave (p.sh., një formular që duhet të përdoret nga i gjithë ekuipazhi i fluturimit) për të regjistruar funksionimin e afrimit dhe uljes. Të dhënat rezultuese dhe një përmbledhje e të dhënave të demonstrimit i jepen autoritetit për vlerësim.

d) Analiza e të dhënave. Afrimet dhe/ose uljet automatike të mangëta dokumentohen dhe analizohen.

e) Monitorim i vazhdueshëm

1. pas marrjes së autorizimit fillestar, operacionet duhet të monitorohen vazhdimisht nga operatori për të zbuluar tendencat e padëshirueshme para se të bëhen të rrezikshme. Raportet e ekuipazhit të fluturimit mund të përdoren për të arritur këtë.

2. Informacioni i mëposhtëm duhet të mbahet për një periudhë prej 12 muajsh:

i) numri total i afrimeve, sipas tipit të avionit, ku pajimet ajrore të kategorisë II dhe III janë përdorur për të bërë afrime të pranueshme, faktike ose praktike, brenda nivelit minimal të kategorisë II dhe III; dhe

ii) raportet e afrimeve dhe/ose uljeve automatike të mangëta, sipas regjistrimit të aerodromit dhe aeroplanit, në kategoritë e mëposhtme:

A) mangësitë në pajisjet ajrore;

B) vështirësitë e instrumenteve në terren;

C) afrimet e dështuara për shkak të udhëzimeve ATC; ose

D) shkaqe të tjera.

3. Një operator duhet të vendosë një procedurë për të monitoruar funksionimin e sistemit automatik të uljes ose të HULDS-it në realizimin e prekjes, sipas rastit, për çdo aeroplan.

f) Periudha tranzitore

1. Operatorët pa eksperiencë të mëparshme të kategorisë II ose III

i) Një operator pa eksperiencë operacionale të mëparshme të kategorisë II dhe III mund të aprovohet për operacionet e kategorisë II ose III, pas përftimit të një eksperience minimale prej gjashtë muajsh në operacionet e kategorisë I për tipin e avionit.

ii) Pas përfundimit të gjashtë muajve të operacioneve të kategorisë II ose IIIA për tipin e avionit, operatori mund të aprovohet për operacionet e kategorisë IIIB. Në momentin e dhënies së një aprovimit të tillë, autoriteti mund të vendosë nivele minimale më të larta se më të ulëtit e zbatueshëm për një periudhë kohe. Rritja e nivelit minimal normalisht i referohet RVR-së dhe/ose një kufizimi ndaj operacioneve pa lartësi vendimi dhe duhet të zgjidhen të tillë që të mos kërkojnë ndryshimin e procedurave operacionale.

2. (i) Operatorët me eksperiencë të mëparshme të kategorisë II dhe III. Një operator që ka eksperiencë të mëparshme II dhe III mund të marrë autorizim për një periudhë më të shkurtër tranzicioni duke i bërë kërkesë autoritetit.

ii) Një operator i autorizuar për operacionet e kategorisë II dhe III që përdor procedura të vetë-bashkuara të afrimit, me ose pa vetëulje, dhe më vonë prezanton operacione duke përfshirë ata që kryhen manualisht të kategorisë II ose III duke përdorur HULDS-in konsiderohet të jetë "Operator i kategorisë së re II/III" për qëllimet e dispozitave të periudhës së demonstrimit.

g) Mirëmbajtja për pajimet e kategorisë II, kategorisë III dhe LVTO. Udhëzimet për mirëmbajtje për sistemet e udhëzimit në bord duhet të caktohen nga operatori, në bashkëpunim me prodhuesin dhe të

përfshihen në programin e operatorit për mirëmbajtjen e aeroplanit të parashikuar në pjesën M, paragrafi M.A.302 që duhet të aprovohet nga autoriteti.

h) Aerodromet dhe pistat e pranueshme

1. Çdo kombinim tip aerodromi/pistë duhet të verifikohet nëpërmjet përfundimit me sukses të të paktën një afrimi dhe uljeje në kushtet e kategorisë II ose më të mira, para se të fillohen operacionet e kategorisë III.

2. Për pistë me terren të parregullt para pragut ose mangësi të tjera të njohura ose të parashikueshme, çdo kombinim tip aerodromi/pistë duhet të verifikohet nëpërmjet operacioneve në kushtet e kategorisë standarde I ose më të mira, para fillimit të operacioneve më të ulëta se kategoria standarde I, kategoria II, ose të ndryshme nga kategoria standarde II ose kategoria III.

3. Nëse një operator ka variante të ndryshme të të njëjtit aeroplan në pajtim me nënparagrafin 4 më poshtë, duke përdorur të njëjtët sisteme bazë të kontrollit të fluturimit dhe sinjalizimit, ose sisteme të ndryshme bazë të kontrollit të fluturimit dhe sinjalizimit në të njëjtin tip aeroplani në pajtim me nënparagrafin 4 më poshtë, operatori duhet të tregojë që variantet e ndryshëm kanë funksionim operacional të pranueshëm, por operatori nuk ka nevojë të kryejë një demonstrim të plotë operacional për çdo kombinim variant/pistë.

4. Për qëllimin e paragrafit (h), një tip aeroplani ose një variant i një tipi aeroplani konsiderohet të jetë i njëjti tip/variant aeroplani nëse ai tip/variant ka të njëjtë ose të ngjashme:

i) Nivelin e teknologjisë, duke përfshirë:

A) FGS-në dhe sinjalizimet dhe kontrollet përkatëse;

B) FMS-në dhe nivelin e integrimit të FGS-së;

C) përdorimin e HULDS-it.

ii) Procedurat operacionale, duke përfshirë:

A) lartësinë e alarmit;

B) ulje manuale/ulje automatike;

C) pa operacione me vendim lartësie;

D) përdorimi i HUD/HULDS në operacionet hibride.

iii) Karakteristikat e trajtimit, duke përfshirë:

A) ulje manuale nga afrimi automatik ose i drejtuar nga HULDS-i;

B) lëvizje rrethore manuale nga afrimi automatik;

C) lëvizje në terren automatike/manuale.

5. Operatorët që përdorin të njëjtin tip/klasë aeroplani ose variant të një tipi në pajtim me nënparagrafin 4 më sipër mund të përfitojnë nga eksperienca dhe regjistrat e njëri-tjetrit në respektimin e këtij paragrafi.

6. Operatorët që kryejnë operacione të tjera nga kategoria standarde II respektojnë shtojcën I të OPS 1.440 - Operacionet me pashmëri të ulët - rregullat e përgjithshme operacionale të zbatueshme për operacionet e kategorisë II.

Shtojca 1 për OPS 1.450

Operacionet me pashmëri të ulët - Trajnimi dhe kualifikimet

a) Të përgjithshme. Një operator duhet të sigurojë që programet e trajnimit për anëtarët e personelit të fluturimit për operacionet me pashmëri të ulët të përfshijnë kurse të strukturuara për trajnimin në terren, simulator fluturimi dhe/ose fluturim. Operatori duhet të shkurtojë përmbajtjen e kurseve të parashikuara nga nënparagrafët 2 dhe 3 më poshtë, me kusht që përmbajtja e kursit të shkurtuar të jetë i pranueshëm për autoritetin.

1. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit pa eksperiencë të kategorisë II ose kategorisë III duhet të përfundojnë programin e plotë të trajnimit të parashikuar në nënparagrafët (b), (c) dhe (d) më poshtë.

2. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit me eksperiencë në kategorinë II ose kategorinë III me një tip të ngjashëm operimi (vetëbashkuar/vetëulje, HULDS/HULDS hibrid ose EVS) ose kategorinë II me ulje manuale, sipas rastit, me një operator tjetër të ZPEA-së, operatori duhet të ndërmarrë një:

i) Kurs të shkurtuar të trajnimit në terren nëse operon një tip/klasë të ndryshme nga ai që është përftuar eksperienca e mëparshme e kategorisë II ose kategorisë III;

ii) Kurs të shkurtuar trajnimi në terren, simulator fluturimi dhe/ose fluturim nëse operon të njëjtin tip/klasë dhe variant të të njëjtit tip ose klasë ku është përftuar eksperienca e mëparshme e kategorisë II ose kategorisë III. Kursi i shkurtuar duhet të përfshijë të paktën kërkesat e nënparagrafëve (d)1, (d)2(i) ose (d)2(ii) sipas rastit dhe (d)3(i). Me aprovimin e autoritetit, operatori mund të reduktojë numrin e afrimeve/uljeve të kërkuara nga nënparagrafi (d)2(i) nëse tipi/klasa ose varianti i tipit ose klasës ka të njëjtën ose të ngjashme:

A) nivelin e teknologjisë - sistemin e kontrollit/drejtimit të fluturimit (FGS); dhe

B) procedurat operacionale;

C) karakteristikat e trajtimit (shih paragrafin 4 më poshtë).

Si tipi ose klasa e operuar më parë, përndryshe duhet të përmbushet plotësisht kërkesa e (d)2(i).

D) përdorimi i HULDS/HULDS hibrid;

E) përdorimi i EVS-së.

3. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit me eksperiencë në kategorinë II ose kategorinë III tek operatori mund të ndërmarrin një kurs të shkurtuar trajnimi në terren, simulator fluturimi dhe/ose fluturimi.

Kursi i shkurtuar nëse ndryshon:

i) tipi/klasa e aeroplanit duhet të përfshijë të paktën kërkesën e paragrafëve (d)1, (d)2(i) ose (d)2(ii), sipas rastit dhe (d)3(i);

ii) në një variant të ndryshëm aeroplani brenda të njëjtit vlerësim tipi ose klase që ka të njëjtë ose të ngjashme:

A) nivelin e teknologjisë - sistemin e kontrollit/drejtimit të fluturimit (FGS); dhe

B) procedurat operacionale - integriteti;

C) karakteristikat e trajtimit (shih paragrafin 4 më poshtë);

D) përdorimin e HULDS/HULDS hibrid;

E) përdorimin e EVS-së.

Si tipi ose klasa e operuar më parë, një kurs për ndryshimin ose familjarizimin e përshtatshëm për ndryshimin e variantit përmbush kërkesat e kursit të shkruar.

iii) në një variant të ndryshëm aeroplani brenda të njëjtit vlerësim tipi ose klase që ka tepër të ndryshme:

A) nivelin e teknologjisë - sistemin e kontrollit/drejtimit të fluturimit (FGS); dhe

B) procedurat operacionale - integriteti;

C) karakteristikat e trajtimit (shih paragrafin 4 më poshtë);

D) përdorimin e HULDS/HULDS hibrid;

E) përdorimin e EVS-së.

Kërkesat e nënparagrafëve (d)1, (d)2(i) ose (d)2(ii) sipas rastit dhe (d)3(i) duhet të përmbushen. Me aprovimin e autoritetit, operatori mund të reduktojë numrin e afrimeve/uljeve të kërkuara nga nënparagrafi (d)2(i).

4. Një operator duhet të sigurojë gjatë ndërmarrjes së operacioneve të kategorisë II ose kategorisë III me variante të ndryshme të aeroplanit brenda të njëjtit vlerësim tipi ose klase që diferencat dhe/ose ngjashmëritë e aeroplanëve përkatës i justifikojnë këto operacione, duke marrë në konsideratë të paktën sa më poshtë:

i) Nivelin e teknologjisë, duke përfshirë:

A) FGS-në dhe sinjalizimet dhe kontrolle përkatëse;

B) Sistemin e menaxhimit të fluturimit dhe integrimi i tij ose jo në FGS;

C) përdorimin e HUD/HULDS me sistemet hibride dhe/ose EVS;

ii) Procedurat operacionale, duke përfshirë:

A) dështimin pasiv/dështimin operacional, lartësinë e alarmit;

B) ulje manuale/ulje automatike;

C) pa operacione me lartësi vendimi;

D) përdorimi i HUD/HULDS me sistemet hibride;

iii) Karakteristikat e trajtimit, duke përfshirë:

A) ulje manuale nga HULDS automatik dhe/ose afrimi i drejtuar EVS;

B) lëvizje rrethore manuale nga afrimi automatik;

C) lëvizje automatike/manuale në terren.

b) Trajnim në terren. Një operator duhet të sigurojë që kursi fillestar i trajnimit në terren për operacionet me pashmëri të ulët të mbulojë të paktën:

1. karakteristikat dhe kufizimet e ILS-së dhe/ose MLS-së;

2. karakteristikat e mjeteve ndihmëse vizuale;

3. karakteristikat e mjegullës;

4. aftësitë dhe kufizimet operacionale të sistemit të veçantë ajror për të përfshirë simbolikën HUD dhe karakteristikat EVS, sipas rastit;

5. efektet e precipitimit, shtimi i akullit, lëvizjet e papritura të erës dhe turbulencat në nivel të ulët;

6. efektet e mosfunksionimeve specifike të aeroplanit/sistemit;

7. përdorimi dhe kufizimet e sistemeve të vlerësimit RVR;

8. parimet e kërkesave të kalimit të pengesave;

9. njohja dhe veprimet që ndërmerren në rastin e mosfunksionimit të pajimeve në terren;

10. procedurat dhe masat paraprake që respektohen në lidhje me lëvizjen në sipërfaqe gjatë operacioneve kur RVR-ja është 400 m ose më pak dhe çdo procedurë shtesë e kërkuar për shkëputjen në kushtet nën 150 m (200 m për aeroplanët e kategorisë D);

11. rëndësia e lartësive të vendimit bazuar në altimetrat radio dhe efektet e profilit të terrenit në zonën e afrimit mbi leximet e altimetrit radio dhe mbi sistemet e afrimit/uljes automatike;

12. rëndësia e lartësisë së alarmit, sipas rastit, dhe veprimi në rastin e ndonjë dështimi mbi ose nën lartësinë e alarmit;

13. kërkesat për kualifikime për pilotët për të marrë dhe mbajtur aprovimin për të kryer shkëputje me pashmëri të ulët dhe operacione të kategorisë II ose III; dhe

14. rëndësinë e uljes së rregullt dhe pozicionimit të syve.

c) Trajnimi në simulator fluturimi dhe/ose trajnim në fluturim

1. Një operator duhet të sigurojë që trajnimi në simulatorin e fluturimit dhe/ose në fluturim për operacionet me pashmëri të ulët të përfshijë:

i) Kontrollet e funksionimit të pranueshëm të pajimeve, si në terren ashtu edhe në fluturim;

ii) Efektet mbi nivelet minimale të shkaktuara nga ndryshimet në statusin e instalimeve tokësore;

iii) Monitorimin e:

A) sistemeve të kontrollit automatik të fluturimit dhe treguesve të statusit të vetëuljes duke theksuar veprimin që duhet ndërmarrë në rastin e dështimit të këtyre sistemeve; dhe

B) statusit dhe treguesve të udhëzuesve HUD/HUDLS/EVS, sipas rastit, për të përfshirë sinjalizimet e poshtme;

iv) Veprimet që duhet të ndërmerren në rastin e mosfunksionimit të p.sh., motorëve, sistemeve elektrike, sistemeve hidraulike dhe të kontrollit të fluturimit;

v) Efektit të mosfunksionimeve të ditura dhe përdorimi i listave të pajimeve minimale;

vi) Kufizimet operacionale që rrjedhin nga certifikimi i përshtatshmërisë për fluturim;

vii) Udhëzim mbi sinjalet vizuale që kërkohen në lartësinë e vendimit së bashku me informacionin mbi devijimin maksimal që lejohet nga gjurma e rrëshqitjes ose lokalizuesi; dhe

viii) Rëndësinë e lartësisë së sinjalizimit, sipas rastit, dhe veprimi në rastin e një dështimi mbi dhe nën lartësinë e vendimit.

2. Një operator duhet të sigurojë që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit të trajnohet për të përmbushur detyrat e tij/saj dhe të udhëzohet mbi bashkërendimin e kërkuar me anëtarët e tjerë të ekuipazhit. Duhet të bëhet përdorimi maksimal i simulatorëve të fluturimit.

3. Trajnimi duhet të ndahet në faza që mbulon operimin normal pa mosfunksionime të aeroplanit ose pajisjeve, por duke përfshirë kushtet për çdo lloj moti, që mund të hasen dhe skenarë të hollësishëm të mosfunksionimit të aeroplanit dhe pajimeve që mund të ndikojnë operacionet e kategorisë II ose III. Nëse sistemi i aeroplanit përfshin përdorimin e sistemeve hibride ose të tjera speciale (si HUD/HUDLS ose pajisjet për pamje të përforcuar), anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të ushtrohen në përdorimin e atyre sistemeve në mënyra normale dhe jonormale gjatë fazës së simulatorit të fluturimit në trajnim.

4. Praktikohen procedurat në raste mospërmbushjeje të përshtatshme për operacionet në lidhje me shkëputjen me pashmëri të ulët dhe e kategorisë II dhe III.

5. Për aeroplanët pa simulator fluturimi të disponueshëm për të përfaqësuar atë aeroplan specifik, operatorët duhet të sigurojnë që faza e trajnimit të fluturimit specifik për skenarët vizualë të operacioneve të kategorisë II të kryhet në një simulator fluturimi të aprovuar specifikisht. Ky trajnim duhet të përfshijë një nivel minimal të katër afrimeve. Trajnimi dhe procedurat që janë specifike për tipin praktikohen në aeroplan.

6. Trajnimi fillestar i kategorisë II dhe III përfshijnë të paktën ushtrimet e mëposhtme:

i) afrim duke përdorur udhëzimin e përshtatshëm të fluturimit, autopilotët dhe sistemet e kontrollit të instaluara në aeroplan, në lartësinë e duhur të fluturimit dhe për të përfshirë kalimin në fluturimin dhe uljen vizuale;

ii) afrimi me të gjithë motorët të ndezur duke përdorur sistemet e përshtatshme të udhëzimit të fluturimit, autopilotët, HULDS dhe/ose EVS dhe sistemet e kontrollit të instaluara në aeroplan deri në lartësinë e përshtatshme të vendimit të pasuar nga afrimi i dështuar; të gjitha pa referencë vizuale të jashtme;

iii) sipas rastit, afrimet që përdorin sistemet automatike të fluturimit për të dhënë sinjale, ulje dhe lëvizje automatike ne terren; dhe

iv) operimi normal i sistemit të zbatueshëm me dhe pa përftimin e sinjaleve vizuale në lartësinë e vendimit.

7. Fazat pasuese të trajnimit duhet të përfshijnë të paktën:

i) afrim me dështim motori në faza të ndryshme të afrimit;

ii) afrime me dështime kritike të pajimeve (p.sh., sistemet elektrike, sistemet e vetëfluturimit, sistemet tokësore dhe/ose ajrore ILS/MLS dhe monitorët e statusit);

iii) afrimet kur dështimet e pajimeve të vetëfluturimit dhe/ose HUD/HUDLS/EVS në një nivel të ulët kërkojnë:

A) kthimin në fluturimin manual për të kontrolluar sinjalin, uljen dhe lëvizjen ose afrimin e dështuar; ose

B) kthimin në fluturimin manual ose një metodë të reduktuar automatike për të kontrolluar afrimet e dështuara nga, në ose nën lartësinë e vendimit duke përfshirë ato që mund të rezultojnë në një prekje në pistë;

iv) dështimet e sistemeve që rezultojnë në shmangie të tepruar të lokalizuesit dhe/ose pjerrësisë së rrëshqitjes, mbi dhe nën lartësinë e vendimit, në kushtet minimale vizuale të autorizuara për operim. Përveç kësaj, një vazhdim në një ulje manuale duhet të praktikohet nëse një paraqitje sinjalizuese e sipërme përbën një metodë të reduktuar të sistemit automatik ose paraqitja sinjalizuese e sipërme përbën vetëm metodën e sinjalizimit; dhe

v) dështimet dhe procedurat specifike për tipin dhe variantin e aeroplanit.

8. Programi i trajnimit duhet të sigurojë praktikë për gabimet në trajtim që kërkojnë një kthim në një nivel minimal më të lartë.

9. Programi i trajnimit duhet të përfshijë trajtimin e aeroplanit nëse, gjatë një afrimi, dështimi pasiv i kategorisë III, gabimi bën që autopiloti të shkëpusë në ose nën lartësinë e vendimit kur RVR-ja e fundit e raportuar është 300 m ose më pak.

10. Nëse shkëputjet kryhen në RVR që janë 400 m ose më pak, trajnimi duhet të vendoset për të mbuluar dështimet e sistemit dhe dështimin e motorit që rezulton në shkëputje të vazhduara ose të refuzuara.

11. Programi i trajnimit duhet të përfshijë, sipas rastit, afrimet ku dështimet e pajisjeve HULDS dhe/ose EVS në nivel të ulët kërkojnë:

i) Kthimin në paraqitjen e poshtme të sinjaleve për të kontrolluar afrimin e pakryer; ose

ii) Kthimin në fluturim pa udhëzim HULDS ose të reduktuar për të kontrolluar afrimet e pakryera nga vendimi i lartësisë ose më poshtë, duke përfshirë ata që mund të rezultojnë në prekje me pistën.

12. Një operator siguron që kur ndërmerret një shkëputje me pashmëri të ulët, më të ulët se operacionet e kategorisë standarde I, të ndryshme nga kategoria standarde II, dhe kategoria II dhe III që përdorin HUD/HULDS ose HUD/HULDS hibride ose një EVS, programi i trajnimit dhe i kontrollit të përfshijë, sipas rastit, përdorimin e HUD/HULDS në operacionet normale gjatë të gjitha fazave të fluturimit.

d) Kërkesat e trajnimit të konvertimit për të kryer një shkëputje të pashmërisë së ulët, afrim më të ulët se kategoria standarde I, të ndryshme nga kategoria standarde II, që përdor operacionet EVS dhe të kategorisë II dhe III. Një operator siguron që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit përfundon trajnimin për procedurat e mëposhtme të pashmërisë së ulët, nëse konvertohet në një tip/klasë të re ose variant të aeroplanit në të cilin kryhet shkëputja e pashmërisë së ulët, afrimi më i ulët se kategoria standarde I, të ndryshme nga kategoria standarde II duke përdorur EVS-në me një RVR prej 800 m ose më pak dhe operacionet e kategorisë II dhe III. Kërkesat për eksperiencë të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për të kryer një kurs të përshpejtuar janë parashikuar në nënparagrafin (a)2, (a)3 dhe (a)4, më sipër:

1. Trajnim në terren. Kërkesat e përshtatshme të parashikuara në nënparagrafin (b) më sipër, duke marrë parasysh trajnimin dhe eksperiencën e kategorisë II dhe kategorisë III të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

2. Trajnim në simulator fluturimi dhe/ose trajnim në fluturim.

i) Një minimum prej gjashtë (tetë për HULDS me ose pa EVS) afrime dhe/ose ulje në një simulator fluturimi. Kërkesat për tetë afrime HUDLS mund të reduktohen në gjashtë gjatë kryerjes së operacioneve HUDLS Hibride. Shih nënparagrafin 4.(i) më poshtë.

ii) Nëse nuk disponohet simulatori i fluturimit për të përfaqësuar atë aeroplan specifik, një minimum prej tre (pesë për HUDLS dhe/ose EVS) afrimesh duke përfshirë të paktën një lëvizje rrethore kërkohen në aeroplan. Për operacionet HUDLS Hibride kërkohet një minimum prej tre afrimesh, duke përfshirë të paktën një lëvizje rrethore.

iii) Trajnim i përshtatshëm shtesë, nëse kërkohet pajisje speciale, si paraqitje sinjalesh të sipërme ose pajisje të pamjes së përforcuar. Nëse operacionet e afrimit që përdorin EVS-në kryhen me një RVR më të vogël se 800 m, një minimum prej pesë afrimesh, duke përfshirë një lëvizje rrethore, kërkohet në aeroplan.

3. Kualifikimi i ekuipazhit të fluturimit. Kërkesat për kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit janë specifike për operatorin dhe tipin e aeroplanit të operuar.

i) Operatori duhet të sigurojë që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit të përfundojë një kontroll para se të kryejë operacionet e kategorisë II ose III.

ii) Kontrolli i parashikuar në nënparagrafin (i) më sipër mund të zëvendësohet nga përfundimi me sukses i trajnimit me simulator fluturimi dhe/ose në fluturim i parashikuar në nënparagrafin (d)2 më sipër.

4. Fluturimi në linjë nën mbikëqyrje. Një operator duhet të sigurojë që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit të kryejë fluturimin e linjës së mëposhtme nën mbikëqyrje (LIFUS):

i) për kategorinë II nëse kërkohet një ulje manuale ose një afrim HUDLS, një minimum i:

A) tre ulje nga shkëputja e vetë-pilotit;

B) katër ulje me HUDLS që përdoren për takimin;

përveç se vetëm një ulje manuale (dy duke përdorur HUDLS për takimin) kërkohet nëse trajnimi i parashikuar në nënparagrafin (d)2 më sipër është kryer në një simulator fluturimi të kualifikuar për konvertimin zero të kohës së fluturimit.

ii) Për kategorinë III, një minimum prej dy vetëulje, përveç se:

A) kërkohet vetëm një vetëulje nëse trajnimi i kërkuar në nënparagrafin (d)2 më sipër është kryer në një simulator fluturimi të kualifikuar për konvertimin zero të kohës së fluturimit;

B) nuk kërkohet vetëulje gjatë LIFUS-it nëse trajnimi i kërkuar në nënparagrafin (d)2 më sipër është kryer në një simulator fluturimi të kualifikuar për konvertimin zero të kohës së fluturimit (ZFT) dhe anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka kaluar me sukses kursin e konvertimit të vlerësimit të tipit ZFT;

C) anëtari i ekuipazhit të fluturimit, i trajnuar dhe kualifikuar në pajtim me paragrafin (B) më sipër, është i kualifikuar të operojë gjatë kryerjes së LIFUS-it në DA(H) më të ulët të aprovuar dhe RVR të parashikuar në manualin e operacioneve.

iii) Për afrimet e kategorisë III që përdorin HUDLS për prekjen, një minimum prej katër afrimesh.

e) Eksperienca me tipin dhe komandën

1. Para fillimit të operacioneve të kategorisë II, kërkesat shtesë të mëposhtme janë të zbatueshme për komandantët ose pilotët të cilit i është deleguar fluturimi, të cilët janë të rinj për tipin/klasën e aeroplanit:

i) 50 orë ose 20 sektorë për tipin, duke përfshirë fluturimin në linjë nën mbikëqyrje; dhe

ii) 100 m duhet t'i shtohen nivelit minimal të zbatueshëm të RVR-së së kategorisë II nëse operacioni kërkon ulje manuale të kategorisë II ose përdorimin e HUDLS për prekje, derisa:

A) një total prej 100 orësh ose 40 sektorësh duke përfshirë LIFUS-in që është arritur për tipin; ose

B) një total prej 50 orësh ose 20 sektorësh duke përfshirë LIFUS-in që është arritur për tipin nëse anëtari i ekuipazhit të fluturimit është kualifikuar më parë për operacionet e uljes manuale të kategorisë II me një operator të ZPEA-së;

C) për operacionet HUDLS kërkesat e sektorit në paragrafin (e)1 dhe (e)2 (i) janë gjithmonë të zbatueshme, orët për tipin/klasën nuk përmbushin kërkesën.

2. Para fillimit të operacioneve të kategorisë III, kërkesat e mëposhtme shtesë janë të zbatueshme për komandantët ose pilotët të cilëve u është deleguar kryerja e fluturimit, ose janë të rinj për tipin e aeroplanit:

i) 50 orë ose 20 sektorë për tipin, duke përfshirë fluturimin në linjë nën mbikëqyrje; dhe

ii) 100 m duhet t'i shtohen nivelit minimal të zbatueshëm të RVR-së së kategorisë II ose kategorisë III përveç kur ai është kualifikuar më parë për operacionet e kategorisë II ose III te një operator i ZPEA-së, deri sa të arrihet një total prej 100 orësh ose 40 sektorësh për tipin, duke përfshirë fluturimin në linjë nën mbikëqyrje.

3. Autoriteti mund të autorizojë reduktimin në kërkesat e mësipërme për eksperiencën në komandë për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që kanë një eksperiencë komandimi të kategorisë II ose kategorisë III.

f) Shkëputja me pashmëri të ulët me RVR më të ulët se 150/200 m.

1. Një operator duhet të sigurojë që para autorizimit për kryerjen e shkëputjeve në RVR poshtë 150 m (poshtë 200 m për aeroplanët e kategorisë D), të kryhet trajnimi i mëposhtëm:

i) Shkëputje normale në kushte minimale të autorizuara të RVR-së;

ii) Shkëputje në kushte minimale të autorizuara të RVR-së me një dështim motori ndërmjet V1 dhe V2, ose sapo ta lejojnë konsideratat e sigurisë; dhe

iii) Shkëputje në kushte minimale të autorizuara të RVR-së me një dështim motori para V1, që rezulton në një shkëputje të refuzuar.

2. Një operator duhet të sigurojë që trajnimi i kërkuar nga nënparagrafi 1 i mësipërm të kryhet në një simulator fluturimi. Ky trajnim duhet të përfshijë përdorimin e çdo procedure dhe pajisjeje speciale. Nëse nuk disponohet simulatori i fluturimit për të përfaqësuar aeroplanin përkatës, autoriteti mund të aprovojë këtë trajnim në një aeroplan pa kërkesën për kushtet minimale të RVR-së (shih shtojcën 1 të OPS 1.965).

3. Një operator duhet të sigurojë që një anëtar i ekuipazhit të fluturimit të ketë përfunduar një kontroll para kryerjes së shkëputjeve të pashmërisë së ulët në RVR më të vogla se 150 m (më pak se 200 m për aeroplanët e kategorisë D), sipas rastit. Kontrolli mund të zëvendësohet vetëm nga përfundimi me sukses i trajnimit me simulator fluturimi dhe në fluturim, i parashikuar në nënparagrafin (f)1, mbi konvertimin në një tip aeroplani.

g) Trajnimi dhe kontrolli periodik - Operacionet me pashmëri të ulët

1. Një operator duhet të sigurojë që, në lidhje me trajnimin dhe kontrollet normale periodike të aftësisë së operatorit, të kontrollohen njohuria dhe aftësia e pilotit për të përmbushur detyrat në lidhje me kategorinë e caktuar të operacionit, për të cilin ai/ajo është autorizuar. Numri i kërkuar i afrimeve që duhet të ndërmerren në simulatorin e fluturimit brenda periudhës së vlefshmërisë të kontrollit të aftësisë së operatorëve (siç parashikohet në OPS 1.965(b)) është një minimum prej dy, (katër nëse HUDLS dhe/ose EVS përdoret për prekje) një prej të cilëve duhet të jetë një ulje me RVR-në më të ulët të aprovuar; përveç kësaj, njëri (dy për HUDLS dhe/ose operacionet që përdorin EVS) prej këtyre afrimeve mund të zëvendësohet me një afrim dhe ulje në aeroplanin që përdor procedurat e aprovuara të kategorisë II dhe III. Një afrim i dështuar realizohet gjatë kryerjes së kontrollit të aftësisë së operatorit. Nëse operatori autorizohet të kryejë shkëputje me RVR më pak se 150/200 m, të paktën një LVTO në nivelin minimal më të ulët të zbatueshëm realizohet gjatë kryerjes së kontrollit të aftësisë së operatorëve.

2. Për operacionet e kategorisë III, një operator duhet të përdorë një simulator fluturimi.

3. Një operator duhet të sigurojë që, për operacionet e kategorisë III me aeroplanët e me një sistem kontrolli fluturimi dështimi pasiv, duke përfshirë HUDLS, një afrim i dështuar përfundohet të paktën një herë gjatë një periudhe prej tre kontrolleve të njëpasnjëshme të aftësisë së operatorit si rezultat i dyshimit të auto-pilotit në ose poshtë lartësisë së vendimit kur RVR-ja e fundit e raportuar ishte 300 m ose më pak.

4. Autoriteti mund të autorizojë trajnim dhe kontroll periodik për operacionet e kategorisë III dhe LVTO në një tip aeroplani nëse nuk ka simulator fluturimi për të përfaqësuar atë aeroplan specifik ose një alternativ të pranueshëm.

Shënim. Të rejat për LTVO-në dhe kategorinë II/III bazuar në afrimet automatike dhe/ose vetëuljet mbahen nga trajnimi dhe kontrolli periodik sipas parashikimit në këtë paragraf.

h) Kërkesat shtesë për trajnim për operatorët që kryejnë afrime më të ulëta se kategoria standarde I duke përdorur EVS-në dhe operacione të ndryshme nga kategoria standarde II.

1. Operatorët që kryejnë operacione më të ulëta nga kategoria standarde I respektojnë kërkesat e shtojcës 1 të OPS 1.450 – operacionet me pashmëri të ulët - trajnimin dhe kualifikimet e zbatueshme për operacionet e kategorisë II për të përfshirë kërkesat e zbatueshme për HUDLS (sipas rastit). Operatori mund të kombinojë këto kërkesa shtesë sipas rastit, me kusht që procedurat operacionale të jenë të përputhshme. Gjatë trajnimit të konvertimit numri total i afrimeve të kërkuara nuk i shtohet kërkesave të OPS nënpjesa N, me kusht që trajnimi të kryhet në RVR-në më të ulët të zbatueshme. Gjatë trajnimit dhe kontrollit periodik operatori mund të kombinojë, gjithashtu, kërkesa të veçanta, me kusht që të përmbushet kërkesa e mësipërme e procedurës operacionale, dhe me kusht që të paktën një afrim duke përdorur nivelin minimal më të ulët të kategorisë standarde I të kryhet të paktën një herë në çdo 18 muaj.

2. Operatorët që kryejnë operacione më të ulëta nga kategoria standarde II respektojnë kërkesat e shtojcës 1 të OPS 1.450 - operacionet me pashmëri të ulët - trajnimin dhe kualifikimet e zbatueshme për operacionet e kategorisë II për të përfshirë kërkesat e zbatueshme për HUDLS (sipas rastit). Operatori mund të kombinojë këto kërkesa shtesë sipas rastit, me kusht që procedurat operacionale të jenë të përputhshme. Gjatë trajnimit të konvertimit, numri total i afrimeve të kërkuara nuk është më pak se ai që

kërkohet për të përfunduar trajnimin e kategorisë II duke përdorur HUD/HUDLS. Gjatë trajnimit dhe kontrollit periodik operatori mund të kombinojë, gjithashtu, kërkesa të veçanta, me kusht që të përmbushet kërkesa e mësipërme e procedurës operacionale, dhe me kusht që të paktën një afrim duke përdorur nivelin minimal më të ulët të kategorisë standarde I të kryhet të paktën një herë në çdo 18 muaj.

3. Operatorët që kryejnë operacione afrimi që përdorin EVS me RVR prej 800 m ose më pak respektojnë kërkesat e shtojcës 1 të OPS 1.450 – operacionet me pashmëri të ulët – trajnimin dhe kualifikimet e zbatueshme për operacionet e kategorisë II për të përfshirë kërkesat e zbatueshme për HUD (sipas rastit). Operatori mund të kombinojë këto kërkesa shtesë sipas rastit, me kusht që procedurat operacionale të jenë të përputhshme. Gjatë trajnimit të konvertimit numri total i afrimeve të kërkuara nuk është më pak se ai që kërkohet për të përfunduar trajnimin e kategorisë II duke përdorur HUD. Gjatë trajnimit dhe kontrollit periodik operatori mund të kombinojë, gjithashtu, kërkesa të veçanta, me kusht që të përmbushet kërkesa e mësipërme e procedurës operacionale, dhe me kusht që të paktën një afrim duke përdorur EVS-në të kryhet të paktën një herë në çdo 12 muaj.

Shtojca 1 për OPS 1.455

Operacione me pashmëri të ulët - Procedura operacionale

a) Të përgjithshme. Operacionet me pashmëri të ulët përfshijnë:

1. shkëputjen manuale (me ose pa sisteme udhëzuese elektronike ose HUDLS/-HUD/HUDLS Hibrid);

2. afrim i vetëbashkuar poshtë DH-së, me sinjal, ulje dhe lëvizje manuale;

3. afrimi i kryer me përdorimin e HUDLS/HUDLS hibrid HUD/HUDLS dhe/ose EVS);

4. afrim i vetëbashkuar i pasuar nga sinjale automatike, vetëulje dhe lëvizje manuale; dhe

5. afrimi i vetëbashkuar i pasuar nga sinjale automatike, vetëulje dhe lëvizje manuale, nëse RVR-ja e zbatueshme është më pak se 400 m.

Shënimi 1. Një sistem hibrid mund të përdoret me secilin prej këtyre mënyrave të operimit.

Shënimi 2. Forma të tjera të sistemeve të udhëzimit ose sinjaleve mund të certifikohen dhe aprovohen.

b) Procedurat dhe udhëzimet operacionale

1. Natyra dhe objekti i saktë i procedurave dhe udhëzimeve të dhëna varen nga pajisjet ajrore të përdorura dhe procedurat e kabinës që ndiqen gjatë fluturimit. Një operator duhet të përcaktojë qartazi detyrat e anëtarëve të ekuipazhit gjatë shkëputjes, afrimit, sinjalizimit, lëvizjes dhe afrimit të dështuar në manualin e operacioneve. Theks i veçantë vihet te përgjegjësitë e ekuipazhit të fluturimit gjatë kalimit nga kushtet jovizuale në kushte vizuale dhe në procedurat që duhet të zbatohen gjatë pashmërisë së paqartë ose kur ndodhin defekte. Vëmendje e veçantë duhet t'u kushtohet shpërndarjes së detyrave në kabinën e fluturimit për të siguruar që ngarkesa e punës së pilotit që merr vendimin për ulje ose të ekzekutojë një afrim të dështuar t'i japë mundësi atij/asaj t'i përkushtohet procesit të mbikëqyrjes dhe të vendimmarrjes.

2. Një operator duhet të specifikojë procedurat e hollësishme operative dhe udhëzimet në manualin e operacioneve. Udhëzimet duhet të jenë në pajtim me kufizimet dhe procedurat e detyrueshme që gjenden në Manualin e fluturimit të aeroplanit dhe të mbulojnë çështjet e mëposhtme:

i) kontrollet për funksionim të pranueshëm të pajisjeve të aeroplanit, para nisjes dhe gjatë fluturimit;

ii) efektin mbi nivelet minimale të shkaktuara nga ndryshimet në gjendjen e instalimeve në terren dhe pajisjeve ajrore;

iii) procedurat për shkëputjen, afrimin, sinjalizimin, uljen, lëvizjen dhe afrimin e dështuar;

iv) procedurat që duhet të ndiqen në rastin e dështimeve, paralajmërimet për të përfshirë HUD/HUDLS/EVS dhe situata të tjera jonormale;

v) referencën minimale vizuale të kërkuar;

vi) rëndësia e uljes së saktë dhe pozicionimi i syve;

vii) veprimet që mund të jenë të nevojshme që rrjedhin nga një përkeqësim i referencës vizuale;

viii) caktimin e detyrave të ekuipazhit në përmbushjen e procedurave sipas nënparagrafëve (i) deri (iv) dhe (vi) më sipër, për të mundësuar që komandanti t'i përkushtohet kryesisht mbikëqyrjes dhe vendimmarrjes;

ix) kërkesën për të gjitha thirrjet e lartësisë poshtë 200 këmbë të bazohen në altimetrin radio dhe për një pilot të vazhdojë të monitorojë instrumentet e aeroplanit deri sa ulja të përfundojë;

x) kërkesa për të mbrojtur zonën sensitive të lokalizuesit;

xi) përdorimin e informacionit në lidhje me shpejtësinë e erës, lëvizjet e erës, turbulencat, kontaminimin e pistës dhe përdorimin e disa vlerësimeve të RVR-së;

xii) procedurat që duhet të përdoren për:

A) më të ulëta se kategoria standarde I;

B) të tjera nga kategoria standarde II;

C) afrimet duke përdorur EVS;

D) të praktikuar afrimet dhe uljet në pista në të cilat nuk janë në fuqi të gjitha procedurat e aerodromit për kategorinë II ose kategorinë III;

xiii) kufizimet operative që rezultojnë nga certifikimi i përshtatshmërisë për fluturim; dhe

xiv) informacionin mbi shmangien maksimale të lejuar nga gjurma e rrëshqitjes ILS dhe/ose lokalizuesi.

Shtojca 1 për OPS 1.465

Pashmëria minimale për operacionet VFR

Klasa e hapësirës ajrore		**A B C D E (shënim 1)**	**F G**	
			Mbi 900 m (3 000 këmbë) AMSL ose mbi 300 m (1000 këmbë) mbi terrenin, cilado të jetë më e larta	Në ose nën 900 m (3 000 këmbë) AMSL ose 300 m (1000 këmbë) mbi terrenin, cilado të jetë më e larta
Distanca nga reja		1 500 m horizontalisht 300 m (1 000 këmbë) vertikalisht		E pastër nga retë dhe në dukje të sipërfaqes
Pashmëria në fluturim	8 km në ose mbi 3 050 m (10 000 këmbë) AMSL (shënimi 2) 5 km nën 3 050 m (10 000 këmbë) AMSL			5 km (shënimi 3)
Shënimi 1. Niveli minimal i VCM-së për hapësirën ajrore të klasës A përfshihet për udhëzim por nuk nënkupton pranimin e fluturimeve VFR në hapësirën ajrore të klasës A. Shënimi 2. Nëse pika e lartësisë tranzitore është më pak se 3 050 m (10 000 këmbë) AMSL, FL 100 duhet të përdoret në mungesë të 10 000 këmbë. Shënimi 3. Kategoria A dhe B e aeroplanëve mund të operohen në pashmëritë e fluturimeve deri në 3 000 m, me kusht që autoriteti i përshtatshëm ATS të lejojë përdorimin e një pashmërie për fluturim më të ulët se 5 km dhe rrethanat janë të tilla që mundësia e hasjes së trafikut tjetër është i ulët dhe IAS është 140 kt ose më pak.				

NËNPJESA F
FUNKSIONIMI NË PËRGJITHËSI

OPS 1.470
Zbatueshmëria

a) Një operator siguron që avionet me shumë motorë të fuqizuar me motorë turbo me helika me një konfigurim uljeje maksimale të aprovuar për pasagjerët prej jo më shumë se 9 ose një masë maksimale shkëputjeje prej 5 700 kg dhe të gjithë aeroplanët turbo me shumë motorë të operohen në pajtim me nënpjesën G (klasa e funksionimit A).

b) Një operator siguron që aeroplanët e drejtuar me helika me një konfigurim maksimal të aprovuar të uljes së pasagjerëve prej nëntë ose më pak dhe një masë maksimale shkëputjeje prej 5 700 kg ose më pak të operohen në pajtim me nënpjesën H (Klasa e Funksionimit B).

c) Një operator siguron që aeroplanët e fuqizuar me motorë me djegie të brendshme me një konfigurim maksimal të aprovuar të uljes së pasagjerëve prej më shumë se nëntë ose një masë maksimale shkëputjeje që kalon 5 700 kg të operohen në pajtim me nënpjesën 1 (Klasa e Funksionimit C).

d) Nëse respektimi i plotë i kërkesave të nënpjesës përkatëse nuk mund të tregohet për shkak të karakteristikave specifike të dizenjos (p.sh., aeroplanët supersonikë ose detplanet), operatori zbaton standardet e aprovuara të funksionimit që sigurojnë një nivel sigurie të barasvlershme me atë të nënpjesës përkatëse.

OPS 1.475
Të përgjithshme

a) Një operator siguron që masa e avionit:

1. në fillim të shkëputjes; ose në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit;

2. nga pika në të cilën zbatohet plani i rishikuar operacional i fluturimit, nuk është më e madhe se masa për të cilën mund të respektohen kërkesat e nënpjesës përkatëse për fluturimin që ndërmerret, duke lënë mundësi për ulje të pritshme në masë me kalimin e fluturimit dhe hedhje të aq karburanti siç është parashikuar në kërkesën përkatëse.

b) Një operator siguron që të dhënat e aprovuara të funksionimit që gjenden në manualin e fluturimit të avionit të përdoren për të përcaktuar respektimin me kërkesat e nënpjesës përkatëse, të plotësuar si duhet me të dhëna të tjera të pranueshme për AAC-në sipas parashikimit në nënpjesën përkatëse. Gjatë zbatimit të faktorëve të parashikuar në pjesën përkatëse, duhet të merren parasysh faktorët operacionalë që janë përfshirë tashmë në të dhënat e funksionimit të manualit të fluturimeve të avionit për të mënjanuar zbatim të dyfishtë të faktorëve.

c) Gjatë tregimit të respektimit të kërkesave të nënpjesës së përshtatshme, duhet të merret parasysh konfigurimi i avionit, kushtet mjedisore dhe operimi i sistemeve që kanë një efekt negativ në funksionim.

d) Për qëllimet e funksionimit, një pistë e lagur, ne ndryshme nga një pistë bari, mund të konsiderohet e thatë.

e) Një operator merr parasysh saktësinë skematike gjatë vlerësimit të respektimit të kërkesave të shkëputjes të nënpjesës përkatëse.

OPS 1.480
Terminologjia

a) Termat e mëposhtëm të përdorur në nënpjesët F, G, H, I, dhe J kanë kuptimin e mëposhtëm:

1. “Distanca e disponueshme përshpejtim-ndalim (ASDA)”. Gjatësia e lëvizjes së shkëputjes plus gjatësinë e distancës së ndalimit, nëse ky ndalim deklarohet i disponueshëm nga autoriteti përkatëse dhe është në gjendje të mbajë masën e aeroplanit në kushtet operative mbizotëruese;

2. “Pistë e kontaminuar”. Një pistë konsiderohet të jetë e kontaminuar nëse më shumë se 25% e zonës së sipërfaqes së pistës (qoftë në zona të izoluara ose jo) brenda gjatësisë dhe gjerësisë së kërkuar e cila përdoret, mbulohet nga sa më poshtë:

i) ujë sipërfaqësor më shumë se 3 mm (0.125 in) i lartë, ose me llohë apo dëborë të shkrifët, të barasvlershme me më shumë se 3 mm (0.125 in) ujë;

ii) dëborë e cila është ngjeshur në një masë solide që i reziston kompresionit të mëtejshëm dhe qëndron e bashkuar ose thyhet në copa nëse nxirret (borë e kompaktuar); ose

iii) akull, duke përfshirë akullin e lagësht.

3. “Pista e lagësht”. Një pistë konsiderohet e lagësht nëse sipërfaqja e nuk është e thatë, por kur lagështira në të nuk i jep një pamje rrezatuese.

4. “Pistë e thatë”. Një pistë e thatë është ajo që nuk është e lagur ose e kontaminuar dhe përfshin ato pista të shtruara që janë përgatitur specifikisht me shtresë poroze dhe mirëmbahen për të mbajtur veprimin e frenimit “efektivisht të thatë” edhe nëse lagështira është e pranishme.

5. “Distanca e disponueshme e uljes (LDA)”. Gjatësia e pistës që deklarohet e disponueshme nga autoriteti përkatës dhe i përshtatshëm për lëvizjen në terren të një uljeje të aeroplanit.

6. “Konfigurimi maksimal i aprovuar i uljes së pasagjerëve”. Kapaciteti maksimal i uljes së pasagjerëve në një aeroplan të veçantë, duke përjashtuar vendet e pilotit, vendet e kabinës së fluturimit dhe vendet e ekuipazhit të kabinës sipas rastit, që përdoren nga operatori, të aprovuar nga autoriteti dhe specifikuar në manualin e operacioneve.

7. “Distanca e disponueshme e shkëputjes (TODA)”. Gjatësia e distancës së disponueshme të shkëputjes plus gjatësinë e pjesës së hapur të disponueshme të pistës.

8. “Masa e shkëputjes”. Masa e shkëputjes e aeroplanit merret të jetë masa e tij, duke përfshirë gjithçka dhe këdo që mbarte në fillim të lëvizjes së shkëputjes.

9. “Lëvizja e disponueshme e shkëputjes (TORA)”. Gjatësia e pistës që deklarohet e disponueshme nga autoriteti përkatës dhe e përshtatshme për lëvizjen në terren për një aeroplan që shkëputet.

10. “Pistë e lagur”. Një pistë konsiderohet e lagur kur sipërfaqja e pistës është e mbuluar me ujë ose e barasvlershme, më pak nga sa është specifikuar në nënparagrafin (a) 2 më sipër, ose kur ka lagështi të mjaftueshme në sipërfaqen e pistës për ta bërë atë të duket reflektive, por pa zona të konsiderueshme me ujë të palëvizshëm.

b) Termat “distanca përshpejtim-ndalim”, “distancë shkëputjeje”, “lëvizje shkëputjeje”, “gjurma neto e fluturimit të shkëputjes”, “gjurma e fluturimit neto në itinerar me një motor inoperativ”, dhe “gjurma e fluturimit neto në itinerar me dy motorë inoperativë” në lidhje me aeroplanin kanë kuptimet e përcaktuara te kërkesat e përshtatshmërisë për fluturim sipas të cilave aeroplani është certifikuar, ose, siç specifikohet nga AAC, nëse ai e konstaton atë përkufizim të papërshtatshëm për të treguar respektimin e kufizimeve operative të funksionimit.

NËNPJESA G
KLASA E FUNKSIONIMIT A

OPS 1.485
Të përgjithshme

a) Një operator siguron që për të përcaktuar përmbushjen e kërkesave të kësaj nënpjese, të dhënat e aprovuara të funksionimit në manualin e fluturimit të aeroplanit shtohen, sipas rastit, me të dhënat e tjera të pranueshme për autoritetin nëse të dhënat e aprovuara të funksionimit në Manualin e fluturimit të avionit janë të pamjaftueshme në lidhje me çështje të tilla si:

1. marrjen parasysh të kushteve operative negative të pritshme si shkëputja ose ulja në pista të kontaminuara; dhe

2. marrjen parasysh të dështimit të motorit në të gjitha fazat e fluturimit.

b) Një operator siguron që, në rastin e pistës së lagur dhe të kontaminuar, të përdoren të dhënat e funksionimit të përcaktuara në pajtim me kërkesat e zbatueshme për certifikimin e aeroplanëve të mëdhenj ose të barasvlershëm të pranueshëm për AAC-në.

OPS 1.490
Shkëputja

a) Një operator siguron që masa e shkëputjes të mos kalojë masën maksimale të shkëputjes të specifikuar në Manualin e fluturimit të avionit për lartësinë e shtypjes dhe temperaturën e ambientit në aerodromin në të cilin kryhet shkëputja.

b) Një operator duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme për përcaktimin e masës maksimale të lejuar për shkëputjen:

1. distanca e përshpejtim-ndalimit nuk duhet të kalojë distancën e disponueshme për përshpejtimin-ndalimin;

2. distanca e shkëputjes nuk duhet të kalojë distancën e shkëputjes së disponueshme, me një distancë të ngritjes që nuk kalon gjysmën e lëvizjes së disponueshme të shkëputjes në pistë;

3. lëvizja e shkëputjes në pistë nuk duhet të jetë më e gjatë se lëvizja e disponueshme e shkëputjes;

4. respektimi i këtij paragrafi duhet të tregohet duke përdorur një vlerë të vetme të VI për shkëputjen e refuzuar ose të vazhduar; dhe

5. në një pistë të lagur ose të kontaminuar, masa e shkëputjes nuk duhet të kalojë atë që lejohet për një shkëputje në një pistë të thatë në të njëjtat kushte.

c) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (b) më sipër, një operator duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

1. lartësinë e presionit në aerodrom;

2. temperaturën e ambientit në aerodrom;

3. gjendjen e sipërfaqes së pistës dhe tipin e sipërfaqes së pistës;

4. pjerrësinë e pistës në drejtimin e shkëputjes;

5. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës ballore ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës në drejtim të lëvizjes; dhe

6. humbjen, sipas rastit, të gjatësisë së pistës për shkak të vendosjes së aeroplanit para shkëputjes.

OPS 1.495
Lirimi i pengesave të shkëputjes

a) Një operator siguron që gjurma e fluturimit të shkëputjes të jetë e lirë nga çdo pengesë me një distancë vertikale prej të paktën 35 këmbë ose me një distancë horizontale prej të paktën 90 m plus 0,125 x D, ku D është distanca horizontale që aeroplani ka përshkuar nga fundi i distancës së disponueshme të shkëputjes ose fundi i distancës së shkëputjes nëse është planifikuar një kthesë para përfundimit të distancës së disponueshme të shkëputjes. Për aeroplanët me një gjatësi krahu prej më pak se 60 m, mund të përdoret një lirim nga pengesat sa gjysma e gjatësisë së krahëve të aeroplanit plus 60 m, plus 0,125 x D.

b) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) më sipër, një operator duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

1. masën e aeroplanit në fillim të lëvizjes së shkëputjes;

2. lartësinë e presionit në aerodrom;

3. temperaturën e ambientit në aerodrom; dhe

4. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës ballore ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës në drejtim të lëvizjes.

c) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) më sipër:

1. ndryshimet e gjurmës nuk lejohen deri në pikën në të cilën gjurma e fluturimit të shkëputjes arrij një lartësi të barabartë me një herë e gjysmë gjatësinë e krahut, por jo më pak se 50 këmbë mbi ngritjen e fundit të disponueshme të lëvizjes së shkëputjes. Pas kësaj, deri në një lartësi prej 400 këmbë, prezumohet që aeroplani të mënjanohet me jo më shumë se 15 gradë. Mbi lartësinë 400 këmbë, këndi i mënjanimit mund të jetë më shumë se 15 gradë, por jo më shumë se 25%.

2. çdo pjesë e gjurmës neto të fluturimit të shkëputjes në të cilën aeroplani mënjanohet me më shumë se 15 gradë duhet të jetë e lirë nga çdo pengesë brenda distancave horizontale të specifikuara në nënparagrafët (a), (d) dhe (e) të këtij paragrafi me një distancë vertikale prej të paktën 50 këmbë; dhe

3. një operator duhet të përdorë procedura speciale, objekt i aprovimit të autoritetit, për të zbatuar kënde më të mëdhenj mënjanimi prej jo më shumë se 20 gradë ndërmjet 200 këmbë dhe 400 këmbë, ose jo më shumë se 30 gradë mbi 400 këmbë (Shih shtojcën 1 të OPS 1.495 (c)3).

4. Duhet të merren përkatësisht parasysh efektet e këndit të mënjanimit në shpejtësi operative dhe gjurmë fluturimi duke përfshirë shtesat e distancës që rezultojnë nga shpejtësitë operative të shtuara.

d) Gjatë tregimi të respektimit të nënparagrafin (a) më sipër për ato raste kur gjurma e destinuar e fluturimit kërkon ndryshime të gjurmës prej më shumë se 15%, një operator nuk është e nevojshme t'i marrë parasysh ato pengesa të cilat kanë një distancë laterale më të madhe se:

1. 300 m, nëse piloti është në gjendje të ruajë saktësinë e kërkuar navigacionale përmes zonës së përgjegjësisë me pengesa; ose

2. 600 m, për fluturimet në çdo rrethanë tjetër.

e) Gjatë tregimi të respektimit të nënparagrafin (a) më sipër për ato raste kur gjurma e destinuar e fluturimit kërkon ndryshime të gjurmës prej më shumë se 15%, një operator nuk është e nevojshme t'i marrë parasysh ato pengesa të cilat kanë një distancë laterale më të madhe se:

1. 600 m, nëse piloti është në gjendje të ruajë saktësinë e kërkuar navigacionale përmes zonës së përgjegjësisë me pengesa; ose

2. 900 m, për fluturimet në çdo rrethanë tjetër.

f) Një operator vendos procedura emergjence për të përmbushur kërkesat e OPS 1.495 dhe për të siguruar një itinerar të sigurt, duke mënjanuar pengesat për t'i dhënë mundësi aeroplanit për të përmbushur kërkesat gjatë itinerarit të OPS 1.500 ose të ulët në aerodromin e nisjes ose te një aerodrom alternativ për shkëputjen.

OPS 1.500

Itinerari - një motor inoperativ

a) Një operator siguron që të dhënat neto të gjurmës së fluturimit gjatë itinerarit me një motor inoperativ të treguara në Manualin e fluturimit të avionit, në pajtim me kushtet meteorologjike e pritshme për fluturimin, të përputhen me nënparagrafin (b) ose (c) te të gjitha pikat gjatë itinerarit. Gjurma neto e fluturimit duhet të ketë një pjerrësi te 1 500 këmbë mbi aerodrom atje ku ulja prezumohet të bëhet pas dështimit të motorit. Në kushtet meteorologjike që kërkojnë operimin e sistemeve të mbrojtjes nga akulli, efekti i përdorimit të tyre në gjurmën neto të fluturimit duhet të merren parasysh.

b) Pjerrësia e gjurmës neto të fluturimit duhet të jetë pozitive te të paktën 1 000 këmbë mbi të gjithë terrenin dhe pengesat gjatë itinerarit brenda 9.3 km (5 nm) në çdo anë të gjurmës së destinuar.

c) Gjurma neto e fluturimit duhet të lejojë aeroplanin të vazhdojë fluturimin nga lartësia e shpejtësisë së zakonshme te një aerodrom ku ulja mund të bëhet në pajtim me OPS 1.515 ose 1.520, sipas rastit, fushëpamja e gjurmës neto e fluturimit vertikalisht të paktën 2000 këmbë, dhe i gjithë terreni dhe pengesat gjatë itinerarit brenda 9.3 km (5 nm) në çdo anë të gjurmës së destinuar në pajtim me nënparagrafët 1 deri 4 më poshtë:

1. motori prezumohet të dështojë në pikën më kritike gjatë itinerarit;

2. merren parasysh efektet e erërave në gjurmën e fluturimit;

3. zbrazja e karburantit lejohet në një masë që të jetë në pajtim me arritjen e aerodromit me rezervën e kërkuar të karburantit, nëse përdoret një procedurë e sigurt; dhe

4. aerodromi ku aeroplani prezumohet të ulet pas dështimit të motorit duhet të përmbushë kriteret e mëposhtme:

i) përmbushen kërkesat e funksionimit në masën e pritshme të uljes; dhe

ii) raportet ose parashikimet e motit, ose një kombinim i tyre, dhe raportet e gjendjes në terren tregojnë që një ulje e sigurt mund të kryhet në kohën e vlerësuar të uljes.

d) Gjatë tregimit të respektimit të OPS 1.500, një operator duhet të rrisë marzhet e gjerësisë së nënparagrafëve (b) dhe (c) të mësipërm, në 18.5 km (10 nm), nëse saktësia navigacionale nuk përmbush 95% të nivelit të kontaminimit.

OPS 1.505

Itinerari - Avionë me tre ose më shumë motorë, dy motorë inoperativë

a) Një operator siguron që në asnjë pikë gjatë itinerarit të destinuar një aeroplan që ka tre ose më shumë motorë, në shpejtësi normale me rreze të gjatë me të gjithë motorët në temperaturë standarde dhe në ajër të qetë, më shumë se 90 minuta larg nga një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e funksionimit të zbatueshme në masën e pritshme të uljes, përveç kur ai përmbush nënparagrafi (b) deri (f) më poshtë.

b) Të dhënat gjatë itinerarit të gjurmës së fluturimit neto me dy motorë inoperativë duhet të lejojnë aeroplanin të vazhdojë fluturimin në kushtet e pritshme meteorologjike, nga pika ku të dy motorët prezumohen të dështojnë njëkohësisht, deri te një aerodrom në të cilin është e mundur të ulet dhe të bëjë ndalesë të plotë duke përdorur procedurat e parashikuar për një ulje me dy motorë inoperativë. Gjurma e fluturimit neto duhet të ketë pashmëri vertikalisht, me të paktën 2 000 këmbë në të gjithë terrenin dhe pengesat gjatë itinerarit brenda 9.3 km (5 nm) në çdo anë të gjurmës së destinuar. Në lartësi dhe kushte meteorologjike që kërkojnë që sistemet e mbrojtjes nga akulli të jenë funksionale, efekti i përdorimit të tyre për të dhënat e gjurmës së fluturimit neto duhet të merren parasysh. Nëse saktësia navigacionale nuk përmbush nivelin 95% të arritjes, operatori duhet të rrisë marzhin e gjerësisë të dhënë më sipër deri në 18.5 km (10 nm).

c) Të dy motorët prezumohen të dështojnë në pikën më kritike të fluturimit të asaj pjese të itinerarit ku aerodromi, në shpejtësi normale me rreze të gjatë me të gjithë motorët në temperaturë standarde dhe në ajër të qetë, është më shumë se 90 minuta larg nga një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e funksionimit të zbatueshme në masën e pritshme të uljes.

d) gjurma e fluturimit neto duhet të ketë një pjerrësi pozitive te 1 500 këmbë mbi aerodromin ku ulja prezumohet të bëhet pas dështimit të dy motorëve.

e) Zbrazja e karburantit lejohet në masën që është në përputhje me arritjen e aerodromit me rezervat e kërkuara të karburantit, nëse përdoret nj procedurë e sigurt.

f) Masa e pritshme e aeroplanit në pikën kur të dy motorët prezumohen të dështojnë nuk duhet të jetë më e vogël se ajo që do të përfshinte karburant të mjaftueshëm për të vazhduar për te një aerodrom ku ulja prezumohet të bëhet, dhe për të arritur atje me të paktën 1 500 këmbë mbi zonën e uljes dhe pas kësaj në nivelin e fluturimit për 15 minuta.

OPS 1.510

Ulja - Aerodromet e destinacionit dhe alternativë

a) Një operator siguron që masa e uljes së aeroplanit e përcaktuar në pajtim me OPS 1.475(a) të mos kalojë masën maksimale të uljes të specifikuar për lartësinë dhe temperaturën e ambientit të pritshme për kohën e planifikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe alternativ.

b) Për afrimet me instrument me një pjerrësi afrimi të dështuar më të madhe se 2.5%, një operator verifikon që masa e pritshme e uljes së aeroplanit të lejojë një afrim të dështuar me një pjerrësi ngritjeje të barabartë ose më të madhe se pjerrësia e zbatueshme për afrimin e dështuar në konfigurimin dhe shpejtësinë e afrimit të dështuar me një motor inoperativ (shih kërkesat e zbatueshme për certifikimin e aeroplanëve të mëdhenj). Përdorimi i një metode alternative duhet të aprovohet nga autoriteti.

c) Për afrimet me instrument me lartësi vendimi nën 200 këmbë, një operator duhet të verifikojë që masa e pritshme e uljes së aeroplanit të lejojë një pjerrësi ngritjeje të afrimit të dështuar, me motorin kritik të dështuar dhe me shpejtësinë dhe konfigurimin e përdorur për lëvizjen rrethore prej të paktën 2.5%, ose pjerrësinë e publikuar, cilado të jetë më e madhe (shih CS AWO 243). Përdorimi i një metode alternative duhet të aprovohet nga autoriteti.

OPS 1.515
Ulja - pista të thata

a) Një operator duhet të sigurojë që masa e uljes e aeroplanit e përcaktuar ën pajtim me OPS 1.475(a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom alternativ të lejojë një ulje me ndalim të plotë nga 50 këmbë mbi pragun:

1. për aeroplanët me motor turbo-jet, brenda 60% e distancës së disponueshme të uljes; ose

2. për aeroplanët me motor turbo me helikë, brenda 70% e distancës së disponueshme të uljes;

3. për procedurat me afrim të pjerrët, AAC mund të aprovojë përdorimin e të dhënave të distancës së uljes të faktorizuar në pajtim me nënparagrafët (a) 1 dhe (a)2 të mësipërm, sipas rastit, bazuar në një lartësi pamjeje prej më pak se 50 këmbë, por jo më pak se 35 këmbë. (Shih Shtojcën 1 të OPS 1.515(a)(3);

4. Gjatë tregimit të përmbushjes së nënparagrafëve (a)1 dhe (a)2 më sipër, autoriteti përjashtimisht mund të aprovojë, nëse bindet që është e nevojshme (shih shtojcën 1), përdorimin e operacioneve të me ulje të shkurtër në pajtim me shtojcat 1 dhe 2 së bashku me çdo kusht tjetër shtesë që AAC i konsideron të nevojshme me qëllim që të sigurohet një nivel i pranueshëm i sigurisë në rastin përkatës.

b) Gjatë tregimit të përmbushjes së nënparagrafit (a) më sipër, një operator duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

1. lartësinë e aerodromit;

2. jo më shumë se 50% të komponentit të erës me kah të kundërt ose jo më pak se 150% të komponentit të erës me kah të njëjtë; dhe

3. pjerrësia e pistës në drejtimin e uljes është më e madhe se +/-2%.

c) Gjatë tregimit të përmbushjes së nënparagrafit (a) më sipër, duhet të prezumohet që:

1. aeroplani do të ulet në pistën më të favorshme, në ajër të qetë, dhe

2. aeroplani do të ulet në pistën që është më e mundshme të caktohet duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës dhe karakteristikat e përpunimit në tokë të aeroplanit, dhe duke shqyrtuar kushte të tjera si mjetet ndihmëse të uljes dhe terrenin.

d) Nëse një operator nuk është në gjendje të përmbushë nënparagrafin (c)1 më sipër për një aerodrom destinacioni që ka një pistë të thjeshtë ku ulja varet nga një komponent i përcaktuar ere, aeroplani mund të ridërgohet nëse janë përcaktuar 2 aerodrome alternativë të cilët lejojnë përputhje të plotë të nënparagrafëve (a), (b) dhe (c). Para fillimit të një afrimi për t'u ulur te një aerodrom destinacioni, komandanti duhet të bindet që një ulje mund të bëhet duke respektuar plotësisht OPS 1.510 dhe nënparagrafët (a) dhe (b) më sipër.

e) Nëse një operator nuk është në gjendje të përmbushë nënparagrafin (c)2 më sipër për aerodromin e destinacionit, aeroplani mund të ridërgohet nëse është caktuar një aerodrom alternativ i cili lejon përmbushjen e plotë të nënparagrafëve (a), (b) dhe (c).

OPS 1.520
Ulja - pista të lagura dhe të kontaminuara

a) Një operator siguron që nëse raportet ose parashikimet e përshtatshme të motit, ose një kombinim i tyre, tregojnë që pista në kohën e planifikuar të mbërritjes mund të jetë e lagur, distanca e disponueshme e uljes të jetë të paktën 115% e distancës së kërkuar të uljes, të përcaktuar në pajtim me OPS 1.515.

b) Një operator siguron që nëse raportet ose parashikimet e përshtatshme të motit, ose një kombinim i tyre, tregojnë që pista në kohën e planifikuar të mbërritjes mund të jetë e kontaminuar, distanca e disponueshme e uljes duhet të jetë të paktën distanca e uljes e përcaktuar në pajtim me nënparagrafin (a) më sipër, ose të paktën 115% e distancës së uljes së përcaktuar në pajtim me të dhënat e aprovuara për distancën e uljes së kontaminuar ose të barasvlershme, të pranueshme për autoritetin, cilado të jetë më e madhe.

c) Një distancë uljeje në një pistë të lagur më të shkurtër se ajo që kërkohet nga nënparagrafi (a) më sipër, por jo më pak se ajo që kërkohet nga OPS 1.515(a), mund të përdoret nëse Manuali i fluturimit të avionit përfshin informacion specifik shtesë në lidhje me distancat e uljes në pista të lagura.

d) Një distancë uljeje në një pistë të kontaminuar të përgatitur në mënyrë specifike më të shkurtër se ajo që kërkohet nga nënparagrafi (b) më sipër, por jo më pak se ajo që kërkohet nga OPS 1.515(a), mund të përdoret nëse Manuali i fluturimit të avionit përfshin informacion specifik shtesë në lidhje me distancat e uljes në pista të kontaminuara.

e) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafëve (b), (c) dhe (d) më sipër, kriteret e OPS 1.515 zbatohen përkatësisht përveç kur OPS 1.515(a) 1 dhe 2 nuk zbatohen për nënparagrafin (b) më sipër.

Shtojca 1 e OPS 1.495 (c)3
Aprovimi i këndeve të shtuara të mënjanimit

a) Për përdorimin e këndeve të shtuara të mënjanimit që kërkojnë një aprovim specifik, përmbushen kriteret e mëposhtme:

1. Manuali i fluturimit të avionit duhet të përmbajë të dhëna të aprovuara për rritjen e kërkuar të shpejtësisë dhe të dhënave operative për të lejuar ndërtimin e gjurmës së fluturimit duke marrë parasysh këndet dhe shpejtësitë e mënjanimit të shtuar;
2. Udhëzimi vizual duhet të jetë i disponueshëm për saktësi navigimi;
3. Nivelet minimale të motit dhe kufizimet e erës duhet të jenë të specifikuara për çdo pistë dhe të aprovuara nga AAC;
4. Trajnimi në pajtim me OPS 1.975.

Shtojcë 1 e OPS 1.515(a)3
Procedurat e afrimit me pjerrësi

a) Autoriteti mund të aprovojë zbatimin e procedurave të afrimit me pjerrësi duke përdorur kënde pjerrësie prej 4.5 gradë ose më shumë me lartësi pamjeje prej më pak se 50 këmbë por jo më pak se 35 këmbë, me kusht që të përmbushen kriteret e mëposhtme:

1. Manuali i fluturimit të avionit duhet të përmbajë këndin maksimal të aprovuar të pjerrësisë, çdo kufizim tjetër, norma, jo normal ose procedurat e emergjencës për afrimin me pjerrësi, si dhe ndryshimet në të dhënat e gjatësisë së pamjes gjatë përdorimit të kritereve të afrimit me pjerrësi;
2. Një sistem reference i përshtatshëm i pjerrësisë që përbëhet nga të paktën një sistem vizual që tregon gjurmën e pjerrësisë duhet të jetë i disponueshëm në çdo aerodrom në të cilin duhet të kryhen procedurat e afrimit me pjerrësi; dhe

3. Nivelet minimale të motit duhet të specifikohen dhe aprovohen për çdo pistë që përdoret për afrimin me pjerrësi. Duhet të merret në konsideratë sa më poshtë:

i) situata e pengesave;

ii) tipi i referencës së pjerrësisë dhe udhëzimit për pistën si mjetet ndihmëse vizuale, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

iii) referenca minimale vizuale që kërkohet te DH dhe MDA;

iv) pajiset e disponueshme ajrore;

v) kualifikimi i pilotit dhe familjarizimi i veçantë me aerodromin;

vi) kufizimet dhe procedurat e manualit të fluturimit të aeroplanit; dhe

vii) kriteret e afrimit të dështuar.

Shtojcë 1 për OPS 1.515 (a)4

Operacionet e uljes së shkurtër

a) Për qëllimin e OPS 1.515 (a)4., distanca e përdorur për llogaritjen e masës së lejuar të uljes mund të përbëhet nga gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar të sigurt plus distancën e deklaruar të disponueshme të uljes. AAC mund t'i aprovojë këto operacione në pajtim me kriteret e mëposhtme:

1. Demonstrimi i nevojës për operacionet me ulje të shkurtër. Duhet të ketë nj interes të qartë publik dhe domosdoshmëri operacionale për operacionin, për shkak të largësisë së aeroportit ose të kufizimeve fizike në lidhje me shtrirjen e pistës.

2. Avioni dhe kriteret operacionale

i) Operacionet e uljes së shkurtër aprovohen vetëm për aeroplanët ku distanca vertikale ndërmjet gjurmës së syrit të pilotit dhe gjurmës së pjesës më të ulët të rrotave, kur aeroplani është në gjurmën normale të pjerrësisë, nuk kalon 3 m.

ii) Gjatë përcaktimit të nivelit minimal operativ të aerodromit, vizibiliteti/RVR-ja nuk duhet të jetë më pak se 1.5 km. Përveç kësaj, kufizimet duhet të specifikohen në Manualin e operacioneve.

iii) Eksperienca minimale e pilotit, kërkesat për trajnim dhe familjarizimi i veçantë me aerodromin duhet të specifikohen për këto operacione në Manualin e operacioneve.

3. Prezumohet që lartësia kaluese në fillim të gjatësisë së përdorshme të zonës së sigurt të deklaruar është 50 këmbë.

4. Kritere shtesë. Autoriteti mund të vendosë ato kushte shtesë që konsiderohen të nevojshme për një operacion të sigurt duke marrë parasysh karakteristikat e tipit të aeroplanit, karakteristikat orografike në zonën e afrimit, mjetet ndihmëse të disponueshme për afrimin dhe konsideratat e afrimit të dështuar/uljes së dështuar. Këto kushte shtesë mund të jenë p.sh., kërkesa për sistemin vizual të tregimit të pjerrësisë VASI/PAPI.

Shtojcë 2 e OPS 1.515 (a)4.

Kriteret e aerodromit për operacionet me ulje të shkurtër

a) Përdorimi i zonës së sigurt duhet të aprovohet nga autoriteti i aeroportit.

b) Gjatësia e përdorshme e zonës së sigurt të deklaruar sipas dispozitave të 1.515(a)4, dhe kësaj Shtojce, nuk duhet të kalojnë 90 m.

c) Gjerësia e zonës së deklaruar të sigurt nuk është më e vogël se dy herë sa gjerësia e pistës ose dy herë sa gjatësia e krahëve, cilado të jetë më e madhe, me qendër në vijën qendrore të pistës së zgjeruar.

d) Zona e deklaruar e sigurt duhet të jetë e pastër nga pengesat ose luhatjet që do të rrezikonin që një aeroplan të ulej para vendit të caktuar në pistë dhe nuk duhet të lejohet asnjë objekt i lëvizshëm në zonën e deklaruar të sigurt ndërsa pista përdoret për operacione me ulje të shkurtër.

e) Pjerrësia e zonës së deklaruar e sigurt nuk duhet të kalojë 5% lart dhe as 2% poshtë në drejtimin e uljes.

f) Për qëllimin e këtij operacioni, kërkesa e mbajtjes së fuqisë së OPS 1.480(a)5 nuk është e nevojshme të zbatohet në zonën e deklaruar të sigurt.

NËNPJESA H
KLASA E FUNKSIONIMIT B

OPS 1.525
Të përgjithshme

a) Një operator nuk e operon një avion me një motor të vetëm:
1. gjatë natës; ose
2. në kushtet meteorologjike me instrument, përveç se sipas rregullave të veçanta vizuale të fluturimit.
Shënim. Kufizimet në operimin e aeroplanëve me një motor të vetëm mbulohen nga OPS 1.240(a)6.
b) Një operator i trajton aeroplanët të cilët nuk i përmbushin kërkesat e ngjitjes së Shtojcës 1 të OPS 1.525(b) si aeroplanë me një motor të vetëm.

OPS 1.530
Shkëputja

a) Një operator siguron që masa e shkëputjes të mos kalojë masën maksimale të shkëputjes të specifikuar në Manualin e fluturimit të avionit për lartësinë e presionit dhe temperaturën e ambientit në aerodromin në të cilin duhet të bëhet shkëputja.
b) Një operator siguron që distanca e pafaktorizuar e shkëputjes, siç specifikohet në Manualin e fluturimit të avionit, të mos kalojë:
1. nëse shumëzohet me faktorin 1.25, lëvizjen e disponueshme të lëvizjes; ose
2. nëse është e disponueshme pjesa e ndalimit dhe/ose e pjesa pa pengesa, sa më poshtë:
i) lëvizjen e disponueshme të shkëputjes;
ii) nëse shumëzohet me faktorin 1,15, distancën e disponueshme për shkëputjen; dhe
iii) nëse shumëzohet me faktorin 1,3, distancën e disponueshme të përshpejtimit-ndalimit.
c) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (b) më sipër, operatori merr parasysh sa më poshtë:
1. masën e aeroplanit në fillim të lëvizjes së shkëputjes;
2. lartësinë e presionit në aerodrom;
3. temperaturën e ambientit në aerodrom;
4. gjendjen e sipërfaqes së pistës dhe tipin e sipërfaqes së pistës;
5. pjerrësinë e pistës në drejtimin e shkëputjes; dhe
6. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës me kah të kundërt ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës me kah të njëjtë.

OPS 1.535
Lirimi nga pengesat për shkëputje - avionët me shumë motorë

a) Një operator siguron që gjurma e fluturimit të shkëputjes, me dy ose më shumë motorë, e përcaktuar në pajtim me këtë nënparagraf, të jetë e lirë nga çdo pengesë me një marzh vertikal prej të paktën 50 këmbë ose me një distancë horizontale prej të paktën 90 m plus 0,125 x D, ku D është distanca horizontale që aeroplani ka përshkuar nga fundi i distancës së disponueshme të shkëputjes ose fundi i distancës së shkëputjes nëse është planifikuar një kthesë para përfundimit të distancës së disponueshme të shkëputjes, përveç kur parashikohet ndryshe te nënparagrafët (b) dhe (c) më poshtë. Për aeroplanët me

një gjatësi krahu prej më pak se 60 m, mund të përdoret një lirim nga pengesat sa gjysma e gjatësisë së krahëve të aeroplanit plus 60 m, plus 0,125 x D. Gjatë tregimit të respektimit të këtij nënparagrafi, duhet të prezumohet që:

1. Gjurma e fluturimit të shkëputjes të fillojë në një lartësi prej 50 këmbë mbi sipërfaqen në fund të distancës së shkëputjes të kërkuar nga OPS 1.530 (b) dhe përfundon në një lartësi prej 1 500 këmbë mbi sipërfaqe.

2. Aeroplani nuk mënjanohet para se aeroplani të ketë arritur një lartësi prej 50 këmbë mbi sipërfaqe dhe pas kësaj këndi i mënjanimit nuk i kalon 15 gradë.

3. Dështimi i motorit kritik ndodh në pikën e gjurmës së fluturimit të shkëputjes me të gjithë motorët, ku referenca vizuale për qëllimin e mënjanimit të pengesave pritet të humbet.

4. Pjerrësia e gjurmës së fluturimit të shkëputjes nga 50 këmbë deri në lartësinë e prezumuar të dështimit të motorit është e barabartë me pjerrësinë mesatare me të gjithë motorët gjatë ngjitjes dhe kalimit në konfigurimin e itinerarit, shumëzuar me faktorin 0.77; dhe

5. Pjerrësia e gjurmës së fluturimit të shkëputjes nga lartësia e arritur në pajtim me nënparagrafin 4 më sipër deri në fund të gjurmës së fluturimit të shkëputjes është e barabartë me pjerrësinë e ngjitjes së itinerarit me një motor inoperativ të treguar në Manualin e fluturimit të avionit.

b) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) të mësipërm për ato raste kur gjurma e destinuar e fluturimit nuk kërkon ndryshime të gjurmës me më shumë se 15 gradë, një operator nuk është e nevojshme të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë laterale më të madhe se:

1. 300 m, nëse fluturimi kryhet në kushtet që lejojnë navigimin e drejtimit vizual të kursit, ose nëse mjetet ndihmëse të navigimit janë të disponueshme duke i mundësuar pilotit të mbajë gjurmën e destinuar të fluturimit me të njëjtën saktësi (shih Shtojcën 1 të OPS 1.535 (b)1, dhe (c)1.); ose

2. 600 m, për fluturimet në të gjitha kushtet e tjera.

c) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) të mësipërm për ato raste kur gjurma e destinuar e fluturimit kërkon ndryshime të gjurmës me më shumë se 15 gradë, një operator nuk është e nevojshme të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë laterale më të madhe se:

1. 600 m për fluturimet në kushtet që lejojnë navigimin e drejtimit vizual të kursit (shih Shtojcën 1 të OPS 1.535 (b)1, dhe (c)1.);

2. 900 m, për fluturimet në të gjitha kushtet e tjera.

d) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafëve (a), (b) dhe (c), një operator duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

1. masën e aeroplanit në fillim të lëvizjes së shkëputjes;

2. lartësinë e presionit në aerodrom;

3. temperaturën e ambientit në aerodrom; dhe

4. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës me kah të kundërt ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës me kah të njëjtë.

OPS 1.540

Itinerari - avionët me shumë motorë

a) Një operator siguron që aeroplani, në kushtet meteorologjike të pritshme për fluturimin dhe në rastin e dështimit të një motori, me motorët e tjerë funksionalë brenda kushteve të përcaktuara për fuqinë maksimale të vazhdueshme, të jetë në gjendje të vazhdojë fluturimin në ose mbi lartësitë minimale përkatëse për fluturimin e sigurt të specifikuar në manualin e operimeve në një pikë prej 1000 këmbë mbi një aerodrom në të cilin mund të përmbushen kërkesat e funksionimit.

b) Gjatë tregimit tw përmbushjes së nënparagrafit (a) të mësipërm:

1. Aeroplani nuk duhet të prezumohet të jetë duke fluturuar në një lartësi që kalon atë në të cilën norma e ngritjes është e barabartë me 300 këmbë për minutë me të gjithë motorët funksionalë brenda kushteve të specifikuara për fuqinë maksimale të vazhdueshme; dhe

2. Pjerrësia e prezumuar e itinerarit më një motor inoperativ është pjerrësia bruto e rënies ose e ngritjes, sipas rastit, përkatësisht e shtuar me një pjerrësi prej 0.5 gradë, ose ulur me një pjerrësi prej 0.5%.

OPS 1.542
Itinerari–avionët me një motor të vetëm

a) Një operator siguron që aeroplani, në kushtet meteorologjike të pritshme për fluturimin, dhe në rastin e dështimit të motorit, të jetë në gjendje të arrijë një vend në të cilin mund të bëhet një ulje e detyruar e sigurt. Për aeroplanët tokësorë kërkohet një vend në tokë, përveç kur aprovohet ndryshe nga autoriteti.

b) Gjatë tregimit të përmbushjes së nënparagrafit (a) të mësipërm:

1. aeroplani nuk duhet të prezumohet të jetë duke fluturuar me motorin funksional brenda kushteve të specifikuara për fuqinë maksimale të vazhdueshme, në një lartësi që kalon atë që norma e ngritjes të jetë e barabartë me 300 këmbë n minutë; dhe

2. pjerrësia e prezumuar e itinerarit është pjerrësia bruto e rënies ose e ngritjes, me një pjerrësi prej 0.5%.

OPS 1.545
Ulja–aerodromet e destinacionit dhe alternativë

Një operator siguron që masa e uljes e aeroplanit e përcaktuar në pajtim me OPS 1.475 (a) nuk kalon masën maksimale të uljes për lartësinë dhe temperaturën e ambientit që pritet për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe atë alternativ.

OPS 1.550
Ulja – pista e thatë

a) Një operator siguron që masa e uljes e aeroplanit e përcaktuar në pajtim me OPS 1.475 (a) për kohën e parashikuar të uljes të lejojë një ulje me ndalim të plotë nga 50 këmbë mbi pragun brenda 70% të distancës së disponueshme të uljes në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom alternativ.

1. Autoriteti mund të aprovojë përdorimin e të dhënave të distancës së uljes të faktorizuara në pajtim me këtë paragraf bazuar në një lartësi pamje prej më pak se 50 këmbë, por jo më pak se 35 këmbë (shih shtojcën 1 t OPS 1.550 (a)).

2. Autoriteti mund të aprovojë operacione të shkurtra për uljen, në pajtim me kriteret e shtojcës 2 të OPS 1.550 (a).

b) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) më sipër, një operator merr parasysh sa më poshtë:

1. lartësinë e aerodromit;

2. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës me kah të kundërt ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës me kah të njëjtë;

3. gjendjen e sipërfaqes së pistës dhe tipin e sipërfaqes së pistës; dhe

4. pjerrësinë e pistës në drejtimin e uljes.

c) Për ridërgimin e aeroplanit në pajtim me nënparagrafin (a) më sipër, duhet të prezumohet që:

1. aeroplani do të ulet në pistën më të favorshme, në ajër të qetë; dhe

2. aeroplani do të ulet në pistën që është më e mundshme të caktohet duke pasur parasysh drejtimin dhe shpejtësinë e mundshme të erës, dhe karakteristikat e përpunimit në terren të aeroplanit dhe duke pasur parasysh kushte të tjera, si mjetet ndihmëse dhe terrenin e uljes.

d) Nëse një operator nuk është në gjendje të përmbushe nënparagrafin (c)2 të mësipërm për aerodromin e destinacionit, aeroplani mund të ridërgohet nëse caktohet një aerodrom tjetër që mundëson përmbushjen e plotë të nënparagrafëve (a), (b) dhe (c) më sipër.

OPS 1.555
Ulja-pista të lagura dhe të kontaminuara

a) Një operator siguron që nëse raportet ose parashikimet e përshtatshme të motit, ose një kombinim i tyre, tregojnë që pista në kohën e planifikuar të mbërritjes mund të jetë e lagur, distanca e disponueshme e uljes të jetë ose të kalojë distancën e kërkuar të uljes, të përcaktuar në pajtim me OPS 1.550, shumuar me një faktor prej 1.15.

b) Një operator siguron që nëse raportet ose parashikimet e përshtatshme të motit, ose një kombinim i tyre, tregojnë që pista në kohën e planifikuar të mbërritjes mund të jetë e kontaminuar, distanca e uljes e përcaktuar duke përdorur të dhënat e pranueshme për AAC për këto kushte, nuk e kalon distancën e disponueshme të uljes.

c) Një distancë uljeje në një pistë të lagur më të shkurtër se ajo që kërkohet nga nënparagrafi (a) më sipër, por jo më pak se ajo që kërkohet nga OPS 1.550(a), mund të përdoret nëse Manuali i fluturimit të avionit përfshin informacion specifik shtesë në lidhje me distancat e uljes në pista të lagura.

Shtojca 1 e OPS 1.525 (b)
Të përgjithshme - ngritja për shkëputje dhe ulje

a) Ngritja për ulje

1. Të gjithë motorët funksionalë

i) Pjerrësia e vazhdueshme e ngritjes pas shkëputjes duhet të jetë të paktën 4% me:

A) fuqi shkëputjeje në çdo motor;

B) rrotat të nxjerra, përveç kur rrotat mund të tërhiqen në jo më shumë se 7 sekonda, mund të prezumohet se janë të tërhequra;

C) fletët e krahëve në pozicion shkëputjeje; dhe

D) një shpejtësi ngritjeje jo më pak se cila të jetë më e madhe 1.1 VMC dhe 1.2 VSI.

2. Një motor inoperativ

i) Pjerrësia e qëndrueshme e ngritjes në një lartësi prej 400 këmbë mbi sipërfaqen e shkëputjes duhet të jetë e matshme pozitive me:

A) motorin kritik inoperativ dhe helikën e tij në pozicionin minimal të tërheqjes;

B) motorin tjetër në fuqinë e shkëputjes;

C) rrotat të futura;

D) fletët e krahëve në pozicion shkëputjeje; dhe

E) një shpejtësi ngritjeje të barabartë me atë të arritur në 50 këmbë.

ii) Pjerrësia e qëndrueshme e ngritjes nuk duhet të jetë më pak se 0.75% në një lartësi prej 1 500 këmbë mbi sipërfaqen e shkëputjes me:

A) motorin kritik inoperativ dhe helikën e tij në pozicionin minimal të tërheqjes;

B) motorin tjetër në jo më shumë se fuqinë maksimale të vazhdueshme;

C) rrotat të futura;

D) fletët e krahëve të tërhequr; dhe

E) një shpejtësi ngritjeje jo më pak se 1.2 VSI.

b) Ngritja për ulje

1. Të gjithë motorët funksionalë

i) Pjerrësia e qëndrueshme e ngritjes duhet të jetë të paktën 2.5% me:

A) jo më shumë fuqi ose shtytje që është e disponueshme tetë sekonda pas fillimit të lëvizjes të kontrolleve të fuqisë nga pozicioni minimal minimo i fluturimit;

B) rrotat të hapura;

C) fletët e krahëve në pozicionin për uljes; dhe

D) shpejtësia e ngritjes e barabartë me VREF.

2. Një motor inoperativ

i) Pjerrësia e qëndrueshme e ngritjes nuk duhet të jetë më pak se 0.75% në një lartësi prej 1 500 këmbë mbi sipërfaqen e shkëputjes me:

A) motorin kritik inoperativ dhe helikën e tij në pozicionin minimal të tërheqjes;

B) motorin tjetër në jo më shumë se fuqinë maksimale të vazhdueshme;

C) rrotat të futura;

D) fletët e krahëve të tërhequr; dhe

E) një shpejtësi ngritjeje jo më pak se 1.2 VSI.

Shtojca 1 e OPS 1.535 (b) 1. dhe (c)1

Gjurma e fluturimit të shkëputjes-navigimi vizual i drejtimit të kursit

Për të lejuar navigimin vizual të drejtimit të kursit, një operator duhet të sigurojë që kushtet e motit që mbizotërojnë në kohën e operacionit, duke përfshirë kufirin maksimal dhe pashmërinë, janë të tilla që pengesat dhe/ose pikat e referencave në terren mund të shihen dhe identifikohen. Manuali i operacioneve duhet të specifikojë, për aerodromin(et) përkatës, kushtet minimale të motit që i mundësojnë ekuipazhit të fluturimit të përcaktojë në vazhdimësi dhe ruajë gjurmën e saktë të fluturimit në lidhje me pikat e referencës në terren, për të realizuar një fushëpamje të sigurt në lidhje me pengesat dhe terrenin si më poshtë:

a) procedura duhet të jetë e mirëpërcaktuar në lidhje me pikat e referencës në terren në mënyrë që gjurma që do të përshkohet të mund të analizohet për kërkesat e tejshikimit të pengesave;

b) procedura duhet të jetë brenda cilësive të aeroplanit në lidhje me shpejtësinë, këndin e mënjanimit dhe efektet e erës;

c) një përshkrim me shkrim dhe/ose figura i procedurës duhet të jepet për përdorimin e ekuipazhit; dhe

d) kushtet kufizuese mjedisore duhet të specifikohen (p.sh., era, retë, pashmëria, ditë/natë, ndriçimi i ambientit, ndriçimi i pengesave).

Shtojca 1 e OPS 1.550 (a)

Procedurat e afrimit me pjerrësi

a) Autoriteti mund të aprovojë zbatimin e procedurave të afrimit me pjerrësi duke përdorur kënde pjerrësie prej 4.5 gradë ose më shumë dhe me lartësitë e pamjes prej më pak se 50 këmbë, por jo më pak se 35 këmbë, me kusht që të përmbushen kushtet e mëposhtme:

1. Manuali i fluturimeve të aeroplanit duhet të shprehë këndim maksimal të aprovuar të pjerrësisë ose çdo kufizim tjetër, procedurat normale, jo normale ose të emergjencës për afrimin me pjerrësi, si dhe ndryshimet në të dhënat e gjatësisë së fushëveprimit gjatë përdorimit të kritereve të afrimit me pjerrësi;

2. Një sistem të përshtatshëm referencash të gjurmës së kalimit, që përbëhet nga të paktën një sistem vizual tregues i gjurmës së kalimit, duhet të jetë i disponueshëm në çdo aerodrom në të cilin duhet të zbatohen procedurat e afrimit me pjerrësi; dhe

3. Nivelet minimale të motit duhet të specifikohen dhe aprovohen për çdo pistë që përdoret me një afrim me pjerrësi. Duhet të merren parasysh sa më poshtë:

i) gjendja e pengesave;

ii) tipi i referencës së gjurmës së kalimit dhe udhëzimit për pistën, si mjetet ndihmëse vizuale, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

iii) referenca vizuale minimale që kërkohet në DH dhe MDA;

iv) pajisjet e disponueshme ajrore;

v) kualifikimet e pilotit dhe familjarizimi i veçantë me aerodromin;

vi) kufizimet dhe procedurat e manualit të fluturimit të aeroplanit; dhe

vii) kriteret e afrimit të dështuar.

Shtojca 2 e OPS 1.550 (a)
Operacionet e uljes së shkurtër

a) Për qëllimet e OPS 1.550 (a)2, distanca e përdorur për llogaritjen e masës së lejuar të uljes mund të përbëhet nga gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar të sigurt plus distancën e deklaruar të disponueshme të uljes. AAC mund t'i aprovojë këto operacione në pajtim me kriteret e mëposhtme:

1. Përdorimi i zonës së deklaruar të sigurt duhet të aprovohet nga autoriteti i aerodromit;
2. Zona e deklaruar e sigurt duhet të jetë e lirë nga pengesat ose kufizimet që do të rrezikonin uljen e aeroplanit pa arritur në pistë dhe nuk lejohet asnjë objekt i lëvizshëm në zonën e deklaruar të sigurt ndërsa pista përdoret për operacionet me ulje të shkurtër;
3. Pjerrësia e zonës së deklaruar të sigurt nuk duhet të kalojë 5% lart dhe 2% poshtë në drejtimin e uljes;
4. Gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar të sigurt sipas dispozitave të kësaj Shtojce nuk i kalon 90 metra;
5. Gjerësia e zonës së deklaruar të sigurt nuk është më pak se dy herë gjerësia e pistës, me qendër në vijën qendrore të pistës së zgjeruar;
6. Prezumohet që lartësia e kalimit mbi fillimin e gjatësisë së përdorshme të zonës së deklaruar të sigurt nuk është më pak se 50 këmbë;
7. Për qëllimin e këtij operacioni, kërkesa e mbajtjes së fuqisë të OPS 1.480 (a)5, nuk është e nevojshme të zbatohet në zonën e deklaruar të sigurt;
8. Nivelet minimale të motit duhet të specifikohen për çdo pistë që do të përdoret dhe nuk është më pak se më e madhja e VFR-së ose nivelit minimal të afrimit pa saktësi;
9. Kërkesat e pilotit duhet të specifikohen (referenca OPS 1.975 (a));
10. AAC mund të vendosë ato kushte shtesë që janë të nevojshme për operimin e sigurt duke marrë parasysh karakteristikat e tipit të aeroplanit, mjetet ndihmëse të afrimit dhe konsideratat e afrimit të dështuar/uljes së penguar.

NËNPJESA I
KLASA E FUNKSIONIMIT C

OPS 1.560
Të përgjithshme

Një operator siguron që, për përcaktimin e respektimit të kresave të kësaj nënpjese, të dhënat e aprovuara të funksionimit në manualin e fluturimit të avionit të plotësohen, sipas rastit, me të dhëna të tjera të pranueshme për AAC-në, nëse të dhënat e aprovuara të funksionimit në manualin e fluturimit të avionit janë të pamjaftueshme.

OPS 1.565
Shkëputja

a) Një operator siguron që masa e shkëputjes të mos kalojë masën maksimale të shkëputjes të specifikuar në manualin e fluturimit të avionit për lartësinë e presionit dhe temperaturën e ambientit në aerodrom në të cilin duhet të bëhet shkëputja.

b) Një operator siguron që, për aeroplanët që kanë të dhëna për gjatësinë e fushës së shkëputjes në Manualin e fluturimit të avionit që nuk përfshijnë përgjegjësinë për dështimin e motorit, distanca nga fillimi i lëvizjes së shkëputjes e kërkuar nga aeroplani të arrijë një lartësi prej 50 këmbë mbi sipërfaqe me të gjithë motorët operativë brenda kushteve maksimale të fuqisë së shkëputjes të specifikuar, nëse shumëzohen me një faktor prej:

1. 1.33 për avionët që kanë dy motorë; ose

2. 1.25 për avionët që kanë tre motorë; ose

3. 1.18 për avionët që kanë katër motorë, nuk kalon lëvizjen e shkëputjes të disponueshme ne aeroportin në të cilin duhet të bëhet shkëputja.

c) Një operator siguron që, për aeroplanët që kanë të dhëna të gjatësisë së fushës së shkëputjes në Manualin e fluturimit të avionit që merr parasysh dështimin e motorit, kërkesat e mëposhtme përmbushen në pajtim me specifikimet në Manualin e fluturimit të avionit:

1. distanca përshpejtim-ndalim nuk duhet të kalojë distancën e disponueshme të përshpejtimit-ndalimit;

2. distanca e shkëputjes nuk duhet të kalojë distancën e disponueshme të shkëputjes, me një distancë me fushëpamje që nuk kalon gjysmën e lëvizjes së disponueshme të shkëputjes;

3. lëvizja e shkëputjes nuk duhet të kalojë lëvizjen e disponueshme për shkëputjen;

4. respektimi i këtij paragrafi duhet të tregohet duke përdorur vlerën e vetme VI për shkëputjen e refuzuar dhe të vazhduar; dhe

5. në një pistë të lagur ose të kontaminuar masa e shkëputjes nuk duhet të kalojë atë që lejohet për shkëputjen në një pistë të thatë në të njëjtat kushte.

d) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (b) dhe (c) më sipër, një operator duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

1. lartësinë e presionit në aerodrom;

2. temperaturën e ambientit në aerodrom;

3. gjendjen e sipërfaqes së pistës dhe tipin e sipërfaqes së pistës;

4. pjerrësinë e pistës në drejtimin e shkëputjes;

5. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës me kah të kundërt ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës me kah të njëjtë; dhe

6. humbjen, sipas rastit, të gjatësisë së pistës për shkak të vendosjes së aeroplanit para shkëputjes.

OPS 1.570

Lirimi nga pengesat gjatë shkëputjes

a) Një operator duhet të sigurojë që gjurma e fluturimit të shkëputjes me një motor inoperativ të bëjë lirimin nga pengesat me një distancë vertikale prej të paktën 50 këmbë plus 0.01 x D, ose me një distancë horizontale prej të paktën 90 m plus 0.125 x D, ku D është distanca horizontale që ka përshkuar aeroplani nga fundi i distancës së disponueshme të shkëputjes. Për aeroplanët me një gjatësi krahu prej më pak se 60 m, mund të përdoret një lirim horizontal nga pengesat sa gjysma e gjatësisë së krahëve të aeroplanit plus 60 m, plus 0.125 x D.

b) Gjurma e fluturimit të shkëputjes duhet të fillojë në një lartësi prej 50 këmbë mbi sipërfaqen në fund të distancës së shkëputjes që kërkohet nga OPS 1.565 (b) ose (c), sipas rastit, dhe në një lartësi prej 1 500 këmbë mbi sipërfaqe.

c) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a), një operator duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

1. masën e aeroplanit në fillim të lëvizjes së shkëputjes;

2. lartësinë e presionit në aerodrom;

3. temperaturën e ambientit në aerodrom; dhe

4. jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës me kah të kundërt ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës me kah të njëjtë.

d) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) më sipër, ndryshimet në gjurmë nuk lejohen deri në atë pikë të gjurmës së fluturimit të shkëputjes ku është arritur lartësia prej 50 këmbë mbi sipërfaqe. Pas kësaj, nderi në një lartësi prej 400 këmbë, prezumohet që aeroplani të mënjanohet me jo më shumë se 15 gradë. Mbi lartësinë 400 këmbë, mund të planifikohen kënde mënjanimi më të mëdhenj se 15 gradë, por jo më shumë se 25 gradë. Duhet të merren masa të përshtatshme për efektin e këndit të

mënjanimit në shpejtësi operative dhe gjurmë fluturimi duke përfshirë shtesat e distancës që rezultojnë nga shpejtësinë e shtuara operative.

e) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) më sipër, për ato raste që nuk kërkojnë ndryshime të gjurmës prej më shumë se 15 gradë, një operator nuk është e nevojshme të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë laterale më të madhe se:

1. 300 m, nëse piloti është në gjendje të mbajë saktësinë e kërkuar navigacionale përmes zonës së përgjegjshmërisë së pengesave; ose

2. 600 m, për fluturimet në çdo rrethanë tjetër.

f) Gjatë tregimit të respektimit të nënparagrafit (a) më sipër, për ato raste që kërkojnë ndryshime të gjurmës prej më shumë se 15 gradë, një operator nuk është e nevojshme të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë laterale më të madhe se:

1. 600 m, nëse piloti është në gjendje të mbajë saktësinë e kërkuar navigacionale përmes zonës së përgjegjshmërisë së pengesave; ose

2. 900 m, për fluturimet në çdo rrethanë tjetër.

g) Një operator vendos procedura emergjence për të përmbushur kërkesat e OPS 1.570 dhe për të siguruar një itinerar të sigurt, duke mënjanuar pengesat, për t'i mundësuar aeroplanit të përmbushë kërkesat gjatë itinerarit të OPS 1.580, ose të ulet në aerodromin e nisjes ose te një aerodrom alternativ të shkëputjes.

OPS 1.575

Itinerari - Të gjithë motorët operativë

a) Një operator siguron që aeroplani, në kushtet meteorologjike të pritshme për fluturimin, në çdo pikë gjatë itinerarit ose në çdo shmangie të planifikuar prej tij, të jetë në gjendje për një normë ngjitjeje prej të paktën 300 këmbë në minutë me të gjithë motorët operativë, brenda kushteve maksimale të fuqisë së vazhduar të specifikuar në:

1. lartësitë minimale për fluturim të sigurt në çdo fazë të itinerarit që duhet të përshkohet ose të çdo shmangieje prej tij të specifikuar ose të llogaritur në bazë të informacionit që gjendet në Manualin e operimit në lidhje me aeroplanin; dhe

2. lartësitë minimale të nevojshme për respektimin e kushteve të parashikuara në OPS 1.580 dhe 1.585, sipas rastit.

OPS 1.580

Itinerari-një motor inoperativ

a) Një operator siguron që aeroplani, në kushtet meteorologjike të pritshme për fluturimin, në rastin kur një motor bëhet inoperativ, në çdo pikë gjatë itinerarit ose në çdo shmangie të planifikuar prej tij dhe motori ose motorët e tjerë operojnë brenda kushteve maksimale të specifikuara për fuqinë e vazhduar, të jetë në gjendje të vazhdojë fluturimin nga lartësia e shpejtësisë së zakonshme në një aerodrom ku ulja mund të bëhet në pajtim me OPS 1.595 ose OPS 1.600, sipas rastit, duke mënjanuar pengesat brenda 9.3 km (5 nm) në çdo anë të gjurmës së destinuar me një interval prej të paktën:

1. 1 000 këmbë nëse norma e ngjitjes është zero ose më e madhe; ose

2. 2 000 këmbë nëse norma e ngjitjes është më pak se zero.

b) Gjurma e fluturimit ka një pjerrësi pozitive në një lartësi prej 450 m (1 500 këmbë) mbi aerodrom ku ulja prezumohet të bëhet pas dështimit të një motori.

c) Për qëllimin e këtij nënparagrafi, norma e disponueshme e ngjitjes së aeroplanit merret të jetë 150 këmbë në minutë më pak se norma bruto e ngjitjes së specifikuar.

d) Gjatë tregimit të respektimit të këtij paragrafi, një operator duhet të shtojë marzhet e gjerësisë së nënparagrafit (a) më sipër në 18.5 km (10 nm) nëse saktësia navigacionale nuk përmbush nivelin 95% të përmbajtjes.

e) Zbrazja e karburantit lejohet në masën që është në pajtim me mbërritjen në aerodrom me rezervat e kërkuara të karburantit, nëse përdoret një procedurë e sigurt.

OPS 1.585

Itinerari-avionët me tre ose më shumë motorë, dy motorë inoperativë

a) Një operator siguron që, në asnjë pikë të gjurmës së destinuar, një aeroplan i cili ka tre ose më shumë motorë nuk është më shumë se 90 minuta larg me një shpejtësi të zakonshme me rreze të gjatë me të gjithë motorët në temperaturë standarde në ajër të qetë nga një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e funksionimit të zbatueshme në masën e pritshme të uljes, përveç kur ato përputhen me nënparagrafët (b) deri (e) më poshtë.

b) Gjurma e treguar e fluturimit me dy motorë inoperativë duhet t'i lejojë aeroplanit të vazhdojë fluturimin në kushtet e pritshme meteorologjike, duke u liruar nga çdo pengesë brenda 9.3 km (5 nm) në çdo anë të gjurmës së destinuar me një interval vertikal prej të paktën 2 000 këmbë, për te një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e funksionimit të zbatueshme në masën e pritshme të uljes.

c) Dy motorët prezumohen të dështojnë në pikën më kritike të asaj pjese të itinerarit kur aerodromi është më shumë se 90 minuta larg, me një shpejtësi të zakonshme me rreze të gjatë me të gjithë motorët në temperaturë standarde në ajër të qetë, nga një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e funksionimit të zbatueshme në masën e pritshme të uljes.

d) Masa e pritshme e aeroplanit në pikën ku të dy motorët prezumohen të dështojnë nuk duhet të jetë më pak se ajo që do të përfshinte karburant të mjaftueshëm për të vazhduar te një aerodrom ku prezumohet të bëhet ulja dhe për të arritur atje në një lartësi prej të paktën 450 m (1 500 këmbë) drejtpërdrejt mbi zonën e uljes dhe pas kësaj në nivelin e fluturimit për 15 minuta.

e) Për qëllimin e këtij nënparagrafi, norma e disponueshme e ngjitjes së aeroplanit do të merret të jetë 150 këmbë në minutë më pak se ajo që është e specifikuar.

f) Gjatë tregimit të respektimit të këtij paragrafi, operatori duhet të rritë marzhet e gjerësisë në nënparagrafit (a) më sipër në 18.5 km (10 nm) nëse saktësia navigacionale nuk përmbush nivelin prej 95% të përmbajtjes.

g) Zbrazja e karburantit lejohet në masën që është në pajtim me mbërritjen në aerodrom me rezervat e kërkuara të karburantit, nëse përdoret një procedurë e sigurt.

OPS 1.590

Ulja-destinacioni dhe aerodromet alternative

Një operator garanton që masa gjatë uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me OPS 1.475 (a) të mos tejkalojë masën maksimale gjatë uljes të përcaktuar në Manualin e fluturimeve të avionëve për lartësinë dhe, nëse shpjegohet në Manualin e fluturimeve të avionëve, temperaturën e ambientit të pritshme për kohën e llogaritur të uljes në destinacion dhe në aerodromin alternativ.

OPS 1.595

Ulja - Pistat e thata

a) Një operator garanton që masa gjatë uljes së avionit, e përcaktuar në përputhje me OPS 1.475 (a) për kohën e llogaritur të uljes të lejojë një ulje me ndalim të plotë nga 50 këmbë mbi pragun brenda 70 % të distancës së uljes në dispozicion në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrome alternativ.

b) Në demonstrimin e respektimit të nënparagrafit (a) më lart, një operator duhet të marrë në konsideratë sa më poshtë:

1. lartësinë e aerodromit;

2. jo më shumë se 50 % të komponentit të skundrës ose jo më pak se 150 % të komponentit të erës së kiçit;

3. tipin e sipërfaqes së pistës; dhe

4. pjerrësinë e pistës në drejtim të uljes.

c) Për dërgimin e një avioni në përputhje me nënparagrafin (a) më lart, duhet të supozohet se:

1. avioni do të ulet në pistën më të favorshme në ajër të ndenjur; dhe

2. avioni do të ulet në pistën që ka më shumë të ngjarë të caktohet, duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës dhe karakteristikat e shërbimeve të servisit të avionit në terminalin e një aeroporti, dhe duke marrë në konsideratë kushte të tjera, si për shembull mjetet ndihmëse për uljen dhe terrenin.

d) Nëse një operator nuk mund të pajtohet me nënparagrafin (c)2 më lart për aerodromin e destinacionit, avioni mund të dërgohet nëse caktohet një aerodrom alternativ, i cili lejon përputhshmërisë plotë me nënparagrafët (a), (b) dhe (c).

OPS 1.600
Ulja-pistat e lagura dhe të kontaminuara

a) Një operator garanton që kur raportet ose parashikimet përkatëse meteorologjike ose kombinime të tyre, tregojnë se në kohën e llogaritur të mbërritjes, pista mund të jetë e lagur, distanca e uljes në dispozicion të jetë e barabartë ose të kalojë distancën e kërkuar të uljes, të përcaktuar në përputhje me OPS 1.595, shumëzuar me një faktor prej 1,15.

b) Një operator garanton se kur raportet ose parashikimet përkatëse meteorologjike ose kombinime të tyre, tregojnë se në kohën e llogaritur të mbërritjes, pista mund të jetë e kontaminuar, distanca e uljes e përcaktuar me anë të përdorimit të të dhënave të pranueshme për AAC për këto kushte, të mos kalojë distancën e mundshme të uljes.

NËNPJESA J
MASA DHE BALANCA

OPS 1.605
Të përgjithshme
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.605)

a) Një operator garanton që gjatë çdo faze operimi, ngarkesa, masa dhe qendra e rëndesës e avionit të respektojë kufizimet e përcaktuara në manualin e aprovuar të fluturimeve të avionëve ose Manualin operacional, nëse është më kufizues.

b) Një operator duhet të përcaktojë masën dhe qendrën e rëndesës të një avioni me peshën aktuale para hyrjes fillestare në shërbim dhe më pas në intervale kohore prej katër vjetësh, nëse përdoren masa individuale avioni dhe nëntë vjet nëse përdoren masat e grupit të avionëve. Efektet e akumuluara të modifikimeve dhe riparimeve për masën dhe balancën duhet të argumentohen dhe dokumentohen siç duhet.

Për më tepër, avionët duhet të ripeshohen, nëse efekti i modifikimeve mbi masën dhe balancën, nuk përcaktohet saktësisht.

c) Një operator duhet të përcaktojë masën e të gjithë elementeve operativë dhe anëtarët e ekuipazhit të përfshirë në masën e thatë operative të avionit, me anë të peshimit ose përdorimit të masave standarde. Ndikimi i pozicionit të tyre në qendrën e rëndesës së avionit duhet të përcaktohet.

d) Një operator duhet të përcaktojë masën e ngarkesës së trafikut, duke përfshirë çdo balast, me peshën aktuale ose të përcaktojë masën e ngarkesës së trafikut në përputhje me masat standarde të bagazheve dhe pasagjerëve, të përcaktuara në OPS 1.620.

e) Një operator duhet të përcaktojë masën e ngarkesës së karburantit duke përdorur densitetin aktual ose, nëse është e papërcaktuar, densitetin e llogaritur në përputhje me një metodë të përcaktuar në Manualin operacional.

OPS 1.607
Terminologjia

a) Masa e thatë operative. Masa e përgjithshme e avionit të gatshëm për një tip specifik operacioni, duke përjashtuar të gjithë karburantin e përdorshëm dhe ngarkesën e trafikut. Kjo masë përfshin elemente si për shembull:

1. ekuipazhi dhe bagazhet e ekuipazhit;
2. furnizimi me ushqime dhe pajisjet portative të shërbimit të pasagjerëve; dhe
3. uji i pijshëm dhe kimikatet për tualetin (WC).

b) Masa maksimale zero e karburantit. Masa maksimale e lejueshme e një avioni pa karburant të përdorshëm. Masa e karburantit në përmbajtje të serbatorëve të veçantë duhet të përfshihet në masën zero të karburantit, kur përmendet shprehimisht në kufizimet e Manualit të fluturimeve të avionëve.

c) Masa maksimale strukturore e uljes. Masa maksimale e lejueshme e përgjithshme e avionit pas uljes nën rrethana normale.

d) Masa maksimale strukturore e ngritjes. Masa maksimale e lejueshme e përgjithshme e avionit në fillim të ecjes gjatë ngritjes.

e) Klasifikimi i pasagjerëve.

1. Të rritur, meshkuj dhe femra, që përkufizohen si persona 12 vjeç e lart.
2. Fëmijët përkufizohen si persona dy vjeç e lart por jo më pak se 12 vjeç.
3. Foshnjat përkufizohen si persona më pak se dy vjeç.

f) Ngarkesa e trafikut. Masa e përgjithshme e pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesave, duke përfshirë çdo ngarkesë të zhdoganuar.

OPS 1.610
Ngarkimi, masa dhe balanca

Një operator përcakton në Manualin operacional parimet dhe metodat e përfshira në sistemin e ngarkimit dhe masës dhe balancës që përmbushin kërkesat e OPS 1.605. Ky sistem duhet të mbulojë të gjithë tipat e operacioneve të synuara.

OPS 1.615
Vlerat e masës për ekuipazhin

a) Një operator përdor vlerat e mëposhtme të masës për të përcaktuar masën e thatë operative:

1. masat aktuale, duke përfshirë çdo bagazh ekuipazhi; ose
2. masat standarde, duke përfshirë bagazhin e dorës 85 kg për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe 75 kg për anëtarët e ekuipazhit të kabinës; ose
3. masa të tjera standarde të pranueshme për autoritetin.

b) Një operator duhet të korrigjojë masën e thatë operative për të justifikuar çdo bagazh shtesë. Pozicioni i këtij bagazhi shtesë duhet të be argumentohet në krijimin e qendrës së rëndesës së avionit.

OPS 1.620
Vlerat e masës për pasagjerët dhe bagazhet

a) Një operator llogarit masën e pasagjerëve dhe bagazheve të kontrolluara, duke përdorur ose masën aktuale të peshuar të çdo personi dhe masën aktuale të peshuar të bagazhit, ose vlerat e masës

standarde të përcaktuara në tabelën 1 deri 3 më poshtë, me përjashtim të rasteve kur numri i vendeve të pasagjerëve në dispozicion është më pak se 10. Në këto raste, masa e pasagjerëve mund të përcaktohet me anë të përdorimit të një deklarate verbale nga ose në emër të çdo pasagjeri dhe duke i shtuar asaj një konstante të paracaktuar për të justifikuar bagazhin e dorës dhe veshjet. Procedura që përcakton se kur duhet të përzgjidhen masat e masës aktuale ose standarde dhe procedura që do të ndiqet gjatë përdorimit të deklaratave verbale, duhet të përfshihen në manualin operacional.

b) Gjatë përcaktimit të masës aktuale me anë të peshimit, një operator duhet të garantojë se janë përfshirë sendet personale të pasagjerëve dhe bagazhi i dorës. Ky peshim duhet të kryhet menjëherë para hipjes në avion dhe në një vendndodhje të afërt.

c) Gjatë përcaktimit të masës së pasagjerëve duke përdorur vlera e masës standarde, duhet të përdoren vlerat e masave standarde në tabelat 1 dhe 2 më poshtë. Masat standarde përfshijnë bagazhin e dorës dhe masën e çdo foshnjeje nën dy vjeç të mbajtur nga një i rritur në një vend pasagjeri. Foshnjat që zënë vende të veçanta pasagjerësh duhet të konsiderohen si fëmijë për qëllim të këtij nënparagrafi.

d) Vlerat e masës për pasagjerët - 20 vende ose më shumë

1. Kur numri i përgjithshëm i vendeve të pasagjerëve në dispozicion në një avion është 20 ose më shumë, aplikohen masat standarde të meshkujve dhe femrave në tabelën 1. Si alternativë, në rastet kur numri i përgjithshëm i vendeve të pasagjerëve në dispozicion është 30 ose më shumë, aplikohen vlerat e masës për " gjithë të rriturit" në tabelën 1.

2. Për qëllim të tabelës 1, "çarter pushimesh" nënkupton një fluturim çarter të synuar vetëm si element të një pakete udhëtimi për pushime. Vlerat e masës së çarterit të pushimeve aplikohen, me kusht që jo më shumë se 5% e vendeve të pasagjerëve të instaluara në avion të përdoren për transportin pa doganë të kategorive të caktuara të pasagjerëve.

Tabela 1

Vendet e pasagjerëve	**20 e më shumë**		**30 e më shumë**
	Meshkuj	**Femra**	**Të gjithë të rriturit**
Të gjithë fluturimet përveç çarturave të pushimeve	88 kg	70 kg	84 kg
Çarterat e pushimeve	83 kg	69 kg	76 kg
Fëmijët	35 kg	35 kg	35 kg

e) Vlerat e masës për pasagjerët -19 vende ose më pak.

1. Ku numri i përgjithshëm i vendeve të pasagjerëve në dispozicion në një avion është 19 ose më pak, aplikohen masat standarde në tabelën 2.

Tabela 2

Vendet e pasagjerëve	**1-5**	**6-9**	**10-19**
Meshkujt	104 kg	96 kg	92 kg
Femrat	86 kg	78 kg	74 kg
Fëmijët	35 kg	35 kg	35 kg

2. Në fluturime nuk transportohet asnjë bagazh dore në kabinë ose kur bagazhi i dorës konsiderohet veçmas, 6 kg mund të zbriten nga masat e mëposhtme të meshkujve dhe femrave. Artikuj të tillë si pardesy, çadër, çantë dore ose grash, material për lexim ose aparat i vogël fotografik ose kamera, nuk konsiderohen si bagazh dore për qëllim të këtij nënparagrafi.

f) Vlerat e masës për bagazhet

1. Kur numri i përgjithshëm i vendeve të pasagjerëve në dispozicion në avion është 20 ose më i lartë, aplikohen vlerat e masës standarde të dhëna në tabelën 3 janë të zbatueshme për çdo pjesë të bagazhit të kontrolluar. Për avionët me 19 vende pasagjerësh ose më pak, duhet të përdoret masa aktuale e bagazhit të kontrolluar.

2. Për qëllim të tabelës 3:

i) Fluturimet e brendshme nënkuptojnë një fluturim me origjinë dhe destinacion brenda kufijve të një shteti;

ii) Fluturimet brenda rajonit europian nënkuptojnë fluturimet e ndryshme nga fluturimet e brendshme, origjina dhe destinacioni i të cilave janë brenda fushës së përcaktuar në shtojcën 1 të OPS 1.620(f); dhe

iii) Fluturim ndërkontinental, i ndryshëm nga fluturimet brenda rajonit europian, nënkupton një fluturim me origjinë dhe destinacion në kontinente të ndryshme.

Tabela 3
20 ose më shumë vende

Tipi i fluturimit	Masa standarde e bagazhit
I brendshëm	11 kg
Brenda rajonit europian	13 kg
Ndërkontinental	15 kg
Të gjitha të tjerat	13 kg

g) Nëse një operator dëshiron të përdorë vlerat e masës standarde të ndryshme nga ato në përmbajtje të tabelës 1 deri 3 më lart, ai duhet të informojë autoritetin për arsyet e tij dhe të marrë aprovimin e tij paraprak. Ai, gjithashtu, duhet të paraqesë për aprovim një plan të detajuar studimi peshimi dhe të aplikojë metodën e analizës statistikore të parashikuar në shtojcën 1 të OPS 1.620 (g). Pas verifikimit dhe aprovimit nga autoriteti, të rezultateve të studimit të peshimit, vlerat e rishikuara të masës standarde aplikohen vetëm për atë operator. Vlerat e rishikuara të masave standarde mund të përdoren vetëm në rrethana që pajtohen me ato nën të cilat është kryer ky studim. Kur masat e rishikuara standarde tejkalojnë ato në tabelat 1 deri 3, atëherë duhet të përdoren këto vlera më të larta

h) Në çdo fluturim që konstatohet se transporton një numër të konsiderueshëm pasagjerësh, masat e të cilëve, duke përfshirë bagazhin e dorës, pritet të kalojnë masën standarde të pasagjerëve, një operator duhet të përcaktojë masën aktuale të këtyre pasagjerëve me anë të peshimit ose shtimit të një mase të mjaftueshme.

i) Nëse përdoren vlera të masave standarde për bagazhet e kontrolluara, dhe një numër i konsiderueshëm i bagazheve gjatë regjistrimit të pasagjerëve që pritet të kalojë masën standarde të bagazheve, një operator duhet të përcaktojë masën aktuale të këtyre bagazheve me anë të peshimit ose shtimit të një mase të mjaftueshme.

j) Një operator garanton që komandanti të informohet se kur është përdorur një metodë jostandarde për përcaktimin e masës dhe ngarkesës dhe që kjo metodë të deklarohet në dokumentacionin e masës dhe balancës.

OPS 1.625
Dokumentacioni i masës dhe balancës
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.625)

a) Një operator përcakton dokumentacionin e masës dhe balancës para çdo fluturimi që specifikon ngarkesën dhe shpërndarjen e saj. Dokumentacioni i masës dhe balancës duhet t'i japë mundësinë komandantit të përcaktojë ngarkesën dhe shpërndarja e saj duhet të jetë e tillë që të mos kalohen kufijtë e masës dhe balancës së avionit. Emri i personit që përgatit dokumentacionin e masës dhe

balancës duhet të përcaktohet në dokument. Personi që mbikëqyr ngarkimin e avionit duhet të konfirmojë me nënshkrim se ngarkesa dhe shpërndarja e saj janë në përputhje me dokumentacionin e masës dhe balancës. Ky dokument duhet të jetë i pranueshëm për komandantin, dhe pranimi i tij/i saj tregohet me kundërsiglim ose një instrument të barasvlershëm (shihni, gjithashtu, OPS 1.1055 (a)12).

b) Një operator duhet të përcaktojë procedurën për ndryshimet e ngarkesës në minutën e fundit.

c) Në bazë të aprovimit të AAC-së, një operator mund të përdorë një alternativë ndaj procedurave të kërkuara nga paragrafët (a) dhe (b) më lart.

Shtojca 1 e OPS 1.605
Masa dhe balanca- të përgjithshme
(shihni OPS 1.605)

a) Përcaktimi i masës së thatë operative të një avioni

1. Peshimi i një avioni

i) Avionët e rinj normalisht peshohen në fabrikë dhe janë të pranueshëm për funksionim pa ripeshim, nëse të dhënat e masës dhe balancës përshtaten për ndryshime ose modifikime në avion. Avionët e transferuar nga një operator me një program të aprovuar të kontrollit të masës në një operator tjetër me një program të aprovuar, nuk duhet të peshohen para përdorimit nga operatori marrës, nëse që prej peshimit të fundit nuk kanë kaluar më shumë se katër vjet.

ii) Masa individuale dhe pozicioni i qendrës së rëndesës (CG) të çdo avioni ricaktohen periodikisht. Intervali kohor maksimal midis dy peshimeve duhet të përcaktohet nga operatori dhe duhet të përmbushë kërkesat e OPS 1.605 (b). Për më tepër, masa dhe CG e çdo avioni ricaktohen ose:

A) me anë të peshimit; ose

B) me anë të llogaritjes, nëse operatori është i aftë për të dhënë argumente të nevojshme për të provuar vlefshmërinë e metodës së zgjedhur të llogaritjes, sa herë që ndryshimet kumulative në masën e thatë operative tejkalojnë $\pm 0,5$ % të masës maksimale gjatë uljes ose ndryshimi kumulativ në pozicionin CG tejkalon 0,5 % të fijes mesatare aerodinamike.

2. Masa e grupit të avionëve dhe pozicioni CG

i) Për një grup avionësh të të njëjtit model dhe konfiguracion, një pozicion mesatar CG dhe i masës së thatë operative mund të përdoren si masë grupi dhe pozicion CG, me kusht që masat e thata operative dhe pozicionet CG të avionëve individualë të respektojnë kufijtë e lejueshëm të përcaktuar në nënparagrafin (ii) më poshtë. Për më tepër, zbatohen kriteret e përcaktuara në nënparagrafët (iii), (iv) dhe (a)3 më poshtë.

ii) Kufijtë e lejueshëm

A) Nëse masa e thatë operative e një avioni të peshuar ose masa e thatë operative e llogaritur e një avioni të një grupi, ndryshon me më shumë se $\pm 0,5$ % të masës maksimale strukturore gjatë uljes nga masa e thatë operative e përcaktuar e grupit ose pozicioni CG ndryshon me më shumë se $\pm 0,5$ % të fijes mesatare aerodinamike nga CG e grupit, avioni do të hiqet nga ai grup. Mund të përcaktohen grupe të veçanta, secili me masa të ndryshme mesatare të grupit.

B) Në rastet kur masa e avionit është brenda kufijve të masës së thatë operative të grupit por pozicioni i saj CG është jashtë kufirit të lejuar të grupit, avioni mund të operohet sipas masës së thatë operative të zbatueshme të grupit por me një pozicion individual CG.

C) Nëse një avion individual, kur krahasohet me avionë të tjerë të grupit, ka një ndryshim fizik, saktësisht të llogaritshëm (për shembull konfiguracion i galerave ose vendeve të uljes) që shkakton tejkalim të kufijve, ky avion mund të ruhet në grup, me kusht që të aplikohen korrigjimet përkatëse të masës dhe ose pozicionit CG për atë avion.

D) Avionët për të cilët nuk është publikuar asnjë fije mesatare aerodinamike, duhet të operohen me masën e tyre individuale dhe vlerat e pozicionit CG ose duhet t'i nënshtrohen një studimi dhe aprovimi të veçantë.

iii) Përdorimi i vlerave të grupit të avionëve

A) Pas peshimit të një avioni ose nëse ndodh ndonjë ndryshim në pajisjen ose konfiguracionin e avionit, operatori duhet të verifikojë se ky avion është brenda kufijve të lejueshëm të përcaktuar në nënparagrafin 2(ii) më lart.

B) Avionët që nuk janë peshuar që prej vlerësimit të fundit të masës së grupit të fundit, mund të ruhen ende në një grup të operuar me vlerat e grupit, me kusht që vlerat individuale të rishikohen me anë të llogaritjes dhe të qëndrojnë brenda kufijve të përcaktuar në nënparagrafin 2(ii) më lart. Nëse këto vlera individuale nuk hyjnë më brenda kufijve të lejuar, operatori ose duhet të përcaktojë vlera të reja grupi që plotësojnë kushtet e nënparagrafëve 2(i) dhe 2(ii) më lart, ose duhet të operojnë avionët që nuk hyjnë brenda kufijve, me vlerat e tyre individuale.

C) Për të shtuar një avion në një grup të operuar me vlera grupi, operatori duhet të verifikojë me anë të peshimit ose llogaritjes se vlerat e tij aktuale hyjnë brenda kufijve të përcaktuar në nënparagrafin 2(ii) më lart.

iv) Për të respektuar nënparagrafin 2(i) më lart, vlerat e grupit duhet të përditësohen të paktën në fund të vlerësimit të masës së çdo grupi.

3. Numri i avionëve që do të peshohen për marrjen e vlerave të grupit

i) Nëse "n" është numri i avionëve në grupin që përdor vlerat e grupit, operatori duhet të peshojë minimalisht, në periudhën midis dy vlerësimeve të masës së grupit, një numër të caktuar avionësh të përcaktuar në tabelën e mëposhtme:

Numri i avionëve në grup	**Numri minimal i peshimeve**
2 ose 3	N
4 deri 9	(n + 3)/2
10 ose më shumë	(n + 51)/10

ii) Në zgjedhjen e avionëve që do të peshohen, duhet të përzgjidhen avionët në grupin që nuk është peshuar për kohën më të gjatë

iii) Intervali kohor midis dy vlerësimeve të masës së grupit nuk duhet të kalojë 48 muaj.

4. Procedura e peshimit

i) Peshimi duhet të kryhet ose nga prodhuesi, ose nga një organizatë e aprovuar mirëmbajtjeje.

ii) Masat mbrojtëse normale duhet të merren në përputhje me praktikat e mira, si për shembull:

A) kontrolli për plotësinë e avionit dhe pajisjeve;

B) përcaktimi se janë dhënë argumentimet e nevojshme për lëngjet;

C) garantimi se avioni është i pastër; dhe

D) garantimi se peshimi është kryer në një godinë të mbyllur.

iii) Çdo pajisje e përdorur për peshim duhet të kalibrohet siç duhet, të zerohet dhe të përdoret në përputhje me udhëzimet e prodhuesit. Çdo shkallë duhet të kalibrohet ose nga prodhuesi, nga një departament civil i peshave dhe masave, ose nga një organizatë e autorizuar sipas rregullave brenda dy viteve ose brenda një periudhe kohore të përcaktuar nga prodhuesi i pajisjeve peshuese, cilado që është më e pakta. Pajisjet duhet të mundësojnë që masa e avionit të caktohet saktësisht.

b) Masat speciale standarde për ngarkesën e trafikut. Përveç masave standarde për pasagjerët dhe bagazhet e kontrolluara, një operator mund t'i paraqesë për aprovim autoritetit masat standarde për artikuj të tjerë ngarkese.

c) Ngarkimi i avionit

1. Një operator duhet të garantojë që ngarkimi i avionëve të vet të kryhet nën mbikëqyrjen e një personeli të kualifikuar

2. Një operator duhet të garantojë që ngarkimi i ngarkesave të jetë në përputhje me të dhënat e përdorura për llogaritjen e masës dhe balancës së avionit.

3. Një operator duhet të respektojë kufijtë shtesë strukturorë, si për shembull kufizimet e rezistencës së dyshemesë, ngarkesën maksimale për metër funksional, masën maksimale për seksion ngarkese dhe/ose kufijtë maksimalë të uljes në vende.

d) Kufijtë e qendrës së rëndesës

1. Kufiri i sigurisë operacionale të CG-së. Nëse nuk aplikohet ndarja e vendeve dhe nëse ndikimet e numrit të pasagjerëve për rresht uljeje, të ngarkesës në seksione individuale ngarkesash dhe të karburantit në serbatorë individualë, nuk argumentohen saktësisht në llogaritjen e balancës, duhet të aplikohen kufizimet operacionale për kufirin e sigurisë së vërtetuar të qendrës së rëndesës. Në përcaktimin e kufizimeve CG, duhet të merren parasysh devijimet e mundshme nga shpërndarja e supozuar e ngarkesës. Nëse aplikohen vendet e lira të uljes, operatori duhet të prezantojë procedurat për të garantuar masa korrigjuese nga ekuipazhi i fluturimit ose kabinës,nëse ndodh përzgjedhja e vendeve gjatësore të skajshme. Kufizimet CG dhe procedurat përkatëse operacionale, duke përfshirë supozimet në lidhje me uljen e pasagjerëve, duhet të jenë të pranueshme për autoritetin.

2. Qendra e rëndesës gjatë fluturimit. Në vijim të nënparagrafit (d)1 më lart, operatori duhet të tregojë se procedurat shpjegojnë plotësisht ndryshimin ekstrem në udhëtimin CG gjatë fluturimit të shkaktuar nga lëvizja e pasagjerëve/ekuipazhit dhe konsumimi/transferimi i karburantit.

Shtojca 1 e OPS 1.620 (f)

Përcaktimi i zonës për fluturime brenda rajonit europian

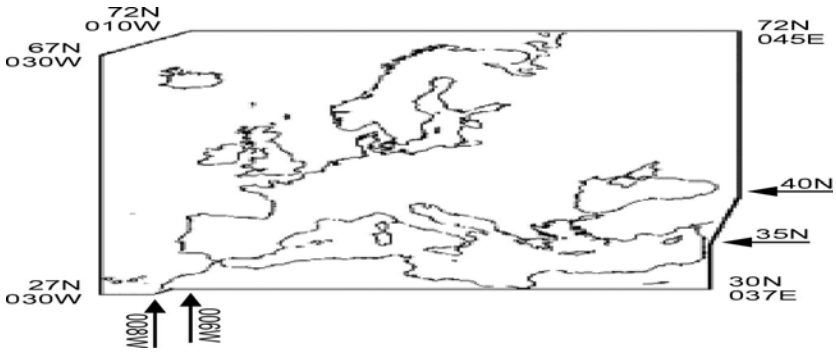
Për qëllime të OPS 1.620 (f), fluturimet brenda rajonit europian, të ndryshme nga fluturimet brenda vendit, janë fluturime të kryera brenda zonës së rrethuar nga vija loksodromike midis pikave të mëposhtme:

- N7200 E04500
- N4000 E04500
- N3500 E03700
- N3000 E03700
- N3000 W00600
- N2700 W00900
- N2700 W03000
- N6700 W03000
- N7200 W01000
- N7200 E04500,

siç tregohet në figurën 1 më poshtë:

Figura 1

Rajoni europian



Shtojca 1 e OPS 1.620 (g)

Procedura për përcaktimin e vlerave të rishikuara të masave standarde për pasagjerët dhe bagazhet

a) Pasagjerët

1. Metoda e kampionimit të peshës. Masa mesatare e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre të dorës duhet të përcaktohet me anë të peshimit, duke marrë kampionë të rastësishëm. Përzgjedhja e kampionëve të rastësishëm, në bazë të natyrës dhe shtrirjes, duhet të jetë përfaqësuese e volumit të pasagjerëve, duke marrë në konsideratë tipin e operacionit, shpeshtësinë e fluturimeve në itinerare të ndryshme, fluturimet e afërta/të largëta, sezonin e aplikueshëm dhe kapacitetin e vendeve të avionit.

2. Madhësia e kampionëve. Plani i studimit duhet të mbulojë peshimin e të paktën më të madhes së :

i) Një numri pasagjerësh të llogaritur nga një kampion piloti, duke përdorur procedura statistikore normale dhe bazuar në një shkallë relative besueshmërie (saktësie) prej 1 % për të gjithë të rriturit dhe 2 % për masa të veçanta për meshkujt dhe femrat; dhe

ii) Për avionët:

A) me kapacitet për uljen e pasagjerëve prej 40 vende ose më shumë, një total prej 2 000 pasagjerësh; ose

B) me kapacitet për uljen e pasagjerëve prej më pak se 40 vende, një numër të përgjithshëm prej 50 x (kapaciteti për uljen e pasagjerëve).

3. Masat e pasagjerëve. Masat e pasagjerëve duhet të përfshijnë masën e sendeve personale të pasagjerëve që transportohen gjatë hyrjes në avion.

Gjatë marrjes së kampionëve të rastësishëm të masave të pasagjerëve, foshnjat do të peshohen së bashku me të rriturit shoqërues (shihni, gjithashtu, OPS 1.620(c) (d) dhe (e)).

4. Vendndodhja e peshimit. Vendndodhja për peshimin e pasagjerëve përzgjidhet sa më afër që të jetë e mundur avionit, në pikën ku një ndryshim në masën e pasagjerëve me anë të rregullimit ose marrjes së më shumë sendeve personale nuk mund të ndodhë para se pasagjerët të hipin në avion.

5. Peshorja. Peshorja që do të përdoret për peshimin e pasagjerëve ka një kapacitet prej të paktën 150 kg. Masa shfaqet në shkallëzime minimale prej 500 g. Peshorja duhet të jetë e saktë deri brenda 0,5 % ose 200 g, cilado qoftë më e madhja.

6. Regjistrimi i vlerave të masave. Për çdo fluturim të përfshirë në studimin e masës së pasagjerëve, duhet të regjistrohet kategoria përkatëse e pasagjerëve (pra, meshkuj/femra/fëmijë) dhe numri i fluturimit.

b) Bagazhet e kontrolluara. Procedura statistikore për përcaktimin e vlerave të rishikuara standarde të bagazheve në bazë të masave mesatare të bagazheve të përmasave minimale të kërkuara të kampionëve është kryesisht e njëjtë si për pasagjerët dhe siç përcaktohet në nënparagrafin (a)1.. Për bagazhet, niveli relativ i besueshmërisë (saktësisë) arrin në 1 %. Duhet të peshohet një minimum prej 2 000 pjesë bagazhesh të kontrolluara.

c) Përcaktimi i vlerave të rishikuara të masave standarde për pasagjerët dhe bagazhet e kontrolluara.

1. Për të garantuar se, në preferencën për përdorimin e masave aktuale të përcaktuara nga peshimi, përdorimi i vlerave të rishikuara të masave standarde për pasagjerët dhe bagazhet e kontrolluara nuk ka ndikim serioz në sigurinë operacionale, duhet të kryhet një analizë statistikore.

Kjo analizë do të nxjerrë vlera mesatare të masës për pasagjerët dhe bagazhet, si dhe të dhëna të tjera.

2. Në avionët me 20 ose më shumë vende pasagjerësh, këto mesatare aplikohen si vlera të rishikuara të masave standarde për meshkujt dhe femrat.

3. Në avionë më të vegjël, duhet të përfshihen shtesat e mëposhtme ndaj masës mesatare të pasagjerëve për të përftuar vlerat e rishikuara të masave standarde:

Numri i vendeve të pasagjerëve	Rritja e kërkuar e masës
1-5 përfshirë	16 kg
6-9 përfshirë	8 kg
10-19 përfshirë	4 kg

Nga ana tjetër, të gjitha vlerat e rishikuara të masave standarde (mesatare) për meshkujt mund të aplikohen në avionë me 30 ose më shumë vende pasagjerësh.

Vlerat e rishikuara të masave standarde (mesatare) të bagazheve të kontrolluara aplikohen për avionët me 20 ose më shumë vende pasagjerësh.

4. Operatorët kanë opsionin për t'i paraqitur AAC-së për aprovim një plan të hollësishëm studimi dhe më pas një devijim nga vlera e rishikuar e masës standarde, me kusht që kjo vlerë devijuese të përcaktohet nga përdorimi i procedurës së shpjeguar në këtë shtojcë. Këto devijime duhet të rishikohen në intervale kohore që nuk kalojnë pesë vjet.

5. Të gjitha vlerat e rishikuara të masave standarde për të rriturit duhet të bazohen në një raport meshkuj/femra prej 80/20 në lidhje me të gjitha fluturimet, përveç çarterave të pushimeve të cilët janë 50/50. Nëse një operator dëshiron të marrë aprovim për përdorimin e një raporti të ndryshëm në itinerare ose fluturime specifike, atëherë të dhënat duhet t'i paraqiten AAC-së duke treguar se raporti alternativ meshkuj/femra është mesatar dhe mbulon të paktën 84 % të raporteve aktuale meshkuj/femra në një kampion prej të paktën 100 fluturime përfaqësuese.

6. Vlerat mesatare të masave të konstatuara rrumbullakosen sa më afër numrit të plotë në kg. Vlerat e masës së bagazheve të kontrolluara rrumbullakosen sa më afër shifrës 0,5 kg, sipas rastit.

Shtojca 1 e OPS 1.625

Dokumentacioni i masës dhe balancës

a) Dokumentacioni i masës dhe balancës

1. Përmbajtja

i) Dokumentacioni i masës dhe balancës duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

A) regjistrimin dhe tipin e avionit;

B) numrin e identifikimit dhe datën e fluturimit;

C) identitetin e komandantit;

D) identitetin e personit që ka përgatitur dokumentin;

E) masën e përgjithshme të avionit për një lloj specifik operacioni dhe CG-në e barazvlefshme të avionit;

F) masën e karburantit gjatë ngritjes së avionit dhe masën e karburantit gjatë udhëtimit;

G) masën e lëndëve të konsumueshme përveç karburantit;

H) komponentët e ngarkesës, duke përfshirë pasagjerët, bagazhet, ngarkesat dhe balastin;

I) masën gjatë ngritjes së avionit, masën gjatë uljes së avionit dhe masën zero të karburantit;

J) shpërndarjen e ngarkesës;

K) pozicionet CG të aplikueshme për avionin; dhe

L) masën kufizuese dhe vlerat e CG-së.

ii) Mbi bazën e aprovimit të AAC-së, një operator mund të heqë një pjesë të këtyre të dhënave nga dokumentacioni i masës dhe balancës.

2. Ndryshimi i minutës së fundit. Nëse ndodh ndonjë ndryshim i minutës së fundit pas plotësimit të dokumentacionit të masës dhe balancës, ky fakt duhet të sillet në vëmendjen e komandantit dhe ndryshimi i minutës së fundit duhet të reflektohet në dokumentacionin e masës dhe balancës. Ndryshimi maksimal i lejuar në numrin e pasagjerëve ose seksionin e ngarkesave, i pranueshëm si ndryshim i minutës së fundit duhet të përcaktohet në manualin operacional. Nëse ky numër tejkalohet, duhet të përgatitet një dokumentacion i ri i masës dhe balancës.

b) Sistemet e kompjuterizuara. Kur dokumentacioni i masës dhe balancës përgatitet nga një sistem i kompjuterizuar mase dhe balance, operatori duhet të verifikojë integritetin e kapacitetit të përpunimit të të dhënave. Ai duhet të krijojë një sistem për të kontrolluar që ndryshimet e të dhënave të tij të regjistruara të përfshihen në sistem dhe që sistemi të funksionojë rregullisht siç duhet, me anë të verifikimit të kapacitetit të përpunimit të të dhënave në intervale kohore prej jo më shumë se 6 muaj.

c) Sistemet e masës dhe balancës në avion. Një operator duhet të marrë aprovimin e AAC-së, nëse dëshiron të përdorë sistemin kompjuterik të masës dhe balancës në avion si burim parësor dërgese.

d) Linja e telekomunikacionit për transmetimin e të dhënave. Kur dokumentacioni i masës dhe balancës i dërgohet avionëve përmes linjës së telekomunikacionit për transmetimin e të dhënave, një kopje e dokumentacionit përfundimtar të masës dhe balancës që pranohet nga komandanti, duhet të jetë e disponueshme në stacionin tokësor.

NËNPJESA K
INSTRUMENTET DHE PAJISJET

OPS 1.630
Hyrje e përgjithshme

a) Një operator garanton mosfillimin e një fluturimi, nëse instrumentet dhe pajisjet e kërkuara sipas kësaj nënpjese:

1. nuk janë aprovuar, me përjashtim të rasteve kur përcaktohen në nënparagrafin (c) dhe nëse nuk janë instaluar në përputhje me kërkesat e zbatueshme për to, duke përfshirë standardin minimal të performancës, si dhe kërkesat operacionale dhe të përshtatshmërisë për fluturim; dhe

2. nuk janë funksionale për llojin e operacionit që po kryhet, përveç rasteve kur parashikohet në MEL (referojuni OPS 1.030).

b) Standardet minimale të performancës së instrumenteve dhe pajisjeve janë ato të parashikuara në urdhrat e zbatueshëm të standardeve teknike europiane (ETSO), siç renditen në specifikimet e zbatueshme për urdhrat e standardeve teknike europiane (CS-TSO), nëse standarde të ndryshme performance nuk parashikohen në kodet operacionale ose të përshtatshmërisë për fluturim. Instrumentet dhe pajisjet që respektojnë specifikimet e dizenjos dhe performancës, përveç ETSO, në datën e zbatimit të OPS mund të mbeten në shërbim ose të instalohen, nëse nuk parashikohen kërkesa shtesë në këtë nënpjesë.

Nuk është e nevojshme që instrumentet dhe pajisjet që tashmë janë aprovuar të respektojnë një ETSO të rishikuar ose një specifikim të rishikuar, të ndryshëm nga ETSO, nëse nuk parashikohet një kërkesë prapavepruese.

c) Nuk është e nevojshme që artikujt e mëposhtëm t'i nënshtrohen një aprovimi mbi pajisjet:

1. detonatorët e përmendur në OPS 1.635;
2. fenerët elektrikë të përmendur në OPS 1.640 (a)4.;
3. një kohëmatës i saktë i përmendur në OPS 1.650 (b) dhe 1.652 (b);
4. elementi mbajtës i hartave dhe tabelave i përmendur në OPS 1.652 (n).
5. pajisjet e ndihmës së parë të përmendura në OPS 1.745;
6. pajisjet mjekësore në raste emergjencash të përmendura në OPS 1.755;
7. megafonët e përmendur në OPS 1.810;
8. pajisjet sinjalizuese piroteknike dhe të mbijetesës të përmendura në OPS 1.835 (a) dhe (c); dhe
9. spirancat detare dhe pajisjet për akostimin, ankorimin ose manovrimin e hidroplanëve dhe avionëve amfibë në ujë, të përmendura në OPS 1.840;
10. aparatet për frenimin e fëmijëve të përmendura në OPS 1.730(a)3.

d) Nëse pajisja duhet të përdoret nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit në stacionin e tij/të saj gjatë fluturimit, ai duhet të jetë lehtësisht i operueshëm nga stacioni i tij/i saj. Kur një element i vetëm

pajisjeje kërkohet të operohet nga më shumë se një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, ai duhet të instalohet në mënyrë që pajisja të jetë lehtësisht operative nga çdo stacion në të cilin pajisja duhet të operohet.

e) Instrumentet që përdoren nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit përshtaten në mënyrë të tillë që të lejojnë anëtarin e ekuipazhit të fluturimit të shohë lehtësisht të dhënat nga stacioni i tij/i saj, me shmangien minimale të mundshme nga pozicioni dhe vija e shikimit që ai/ajo normalisht përdor gjatë shikimit në drejtimin përpara përgjatë vijës së fluturimit. Sa herë që kërkohet një instrument i vetëm në një avion të operuar nga më shumë se një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, ai duhet të instalohet në mënyrë që instrumenti të shihet nga çdo stacion ku vepron ekuipazhi i fluturimit.

OPS 1.635
Pajisjet mbrojtëse në rrjet

Një operator nuk operon një avion në të cilin përdoren detonatorë, nëse nuk ka në dispozicion detonatorë rezervë për përdorim gjatë fluturimit, të barabartë me të paktën 10 % të numrit të detonatorëve të çdo kategorie ose tre nga secila kategori, cilido qoftë numri më i madh.

OPS 1.640
Projektorët për operimin e avionëve

Një operator nuk operon një avion nëse nuk është i pajisur me:

a) Për fluturimin gjatë ditës:

1. sistemin e ndriçimit kundër përplasjeve;

2. ndriçimin e furnizuar nga sistemi elektrik i avionit për ofrimin e ndriçimit të mjaftueshëm për të gjitha instrumentet dhe pajisjet kryesore për operimin e sigurt të avionit;

3. ndriçimin e furnizuar nga sistemi elektrik i avionit për ofrimin e ndriçimit në të gjitha seksionet e pasagjerëve; dhe

4. një fener elektrik për secilin anëtar të kërkuar të ekuipazhit, lehtësisht i disponueshëm për anëtarët e ekuipazhit kur ndodhen në stacionin e tyre të caktuar.

b) Për fluturimin gjatë natës, përveç pajisjeve të përcaktuara në paragrafin (a) të mësipërm:

1. projektorët e navigimit/pozicionit; dhe

2. dy projektorë për uljen e avionit ose një projektor i vetëm me dy filamente të cilët operojnë me burime të ndara energjie; dhe

3. projektorë që respektojnë rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, nëse avioni është një hidroplan ose amfib.

OPS 1.645
Fshirëset e dritareve të përparme

Një operator nuk operon një avion me masë maksimale të lejuar gjate ngritjes prej më shumë se 5 700 kg, nëse nuk është i pajisur në çdo stacion piloti me një fshirëse të dritareve të përparme ose një mjet të barasvlershëm për të siguruar pjesë të dallueshme të dritareve të përparme gjatë reshjeve.

OPS 1.650
Operacionet ditore VFR - Instrumentet e fluturimit dhe naviguese dhe pajisjet përkatëse

Një operator nuk operon një avion gjatë ditës në përputhje me rregullat e fluturimit (VFR), nëse nuk është i pajisur me instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse, dhe kur është e zbatueshme, sipas kushteve të caktuara në nënparagrafët e mëposhtëm:

a) një kompas magnetik;

b) një kohëmatës të saktë që tregon kohën në orë, minuta dhe sekonda;

c) një lartësimatës të ndjeshëm ndaj presionit të ajrit, të kalibruar në këmbë (njësi matëse-1 këmbë = 30,5 cm) me platformë nënshkallëzimi të kalibruar në hektopaskalë/milibarë, i përshtatshëm për çdo presion barometrik që mund të regjistrohet gjatë fluturimit;

d) një tregues të shpejtësisë ajrore të kalibruar në milje detare;

e) një tregues vertikal shpejtësie;

f) një tregues kthesash dhe rrëshqitjesh, ose një koordinator kthesash që përfshin një tregues rrëshqitjesh;

g) një tregues për pozicionin e aparatit fluturues;

h) një tregues të stabilizuar drejtimi; dhe

i) një mjet për të treguar në seksionin e ekuipazhit të fluturimit temperaturat e jashtme të ajrit të kalibruara në gradë celsius.

j) Për fluturimet të cilat nuk tejkalojnë një kohë prej 60 minutash që ulen dhe ngrihen në të njëjtin aerodrom dhe që mbeten brenda një sipërfaqeje prej 50 nm të atij aerodromi, instrumentet e parashikuara në nënparagrafët (f), (g) dhe (h) të mësipërm dhe nënparagrafët (k)4., (k)5. dhe (k)6. më poshtë, mund të zëvendësohen ose me një tregues kthesash dhe rrëshqitjesh, ose me një koordinator kthesash që përfshin një tregues rrëshqitjesh, ose dhe me një tregues për pozicionin e aparatit fluturues dhe një tregues rrëshqitjesh.

k) Sa herë që kërkohen dy pilotë, stacioni i pilotit të dytë do të ketë instrumente të veçanta si më poshtë:

1. një altimetër të ndjeshëm ndaj presionit të ajrit, të kalibruar në këmbë me platformë nënshkallëzimi të kalibruar në hektopaskalë/milibarë, të përshtatshëm për çdo presion barometrik që mund të regjistrohet gjatë fluturimit;

2. një tregues të shpejtësisë së ajrit të kalibruar në milje detare;

3. një tregues vertikal shpejtësie;

4. një tregues kthesash dhe rrëshqitjesh, ose një koordinator kthesash që përfshin një tregues rrëshqitjesh;

5. një tregues për pozicionin e aparatit të fluturimit; dhe

6. një tregues të stabilizuar drejtimi.

l) Çdo sistem që tregon shpejtësinë e ajrit duhet të pajiset me një tub për matjen e presionit të ajrit ose një mjet të barasvlershëm për parandalimin e keqfunksionimit për shkak të kondensimit ose ngrirjes për:

1. avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5700 kg, ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 9 vende;

2. avionët fillimisht të pajisur me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim në ose pas datës 1 prill 1999.

m) Kurdoherë që kërkohen instrumente dublikuese, kërkesa përfshin demonstrime të veçanta për çdo pilot dhe selektorë të veçantë ose pajisje të tjera përkatëse, sipas rastit.

n) Të gjithë avionët duhet të pajisen me mjete që tregojnë se kur energjia nuk është furnizuar mjaftueshëm për instrumente të kërkuara të fluturimit; dhe

o) Të gjithë avionët me kufizime të ngjeshjes së ajrit që nuk përcaktohen ndryshe nga treguesit e kërkuar të shpejtësisë së ajrit, pajisen me një tregues të numrit të makut në çdo stacion piloti.

p) Një operator nuk kryen operacione ditore VFR, nëse avioni nuk është pajisur me kufje me krah mikrofoni ose një mjet të barasvlershëm për çdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit në shërbim në platformën e fluturimit.

OPS 1.652

Operacionet IFR ose gjatë natës - Instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse

Një operator nuk operon një avion sipas rregullave të instrumenteve të fluturimit (IFR) ose gjatë natës, sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR), nëse nuk është i pajisur me instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse dhe, kur është e zbatueshme, sipas kushteve të caktuara në nënparagrafët e mëposhtëm:

a) Një kompas magnetik;

b) Një kohëmatës të saktë që tregon kohën në orë, minuta dhe sekonda;

c) Dy lartësimatës të ndjeshëm ndaj presionit të ajrit, të kalibruar në këmbë me platformë nënshkallëzimi të kalibruar në hektopaskalë/milibarë, të përshtatshëm për çdo presion barometrik që mund të regjistrohet gjatë fluturimit; Këta lartësimatës duhet të kenë tregues cilindrik ose një demonstrim të barasvlershëm.

d) Një sistem që tregon shpejtësinë e ajrit me tub për matjen e presionit të ajrit ose një mjet të barasvlershëm për parandalimin e keqfunksionimit për shkak të kondensimit, ose ngrirjes, duke përfshirë një sinjal paralajmërues për tubin e matjes së presionit të ajrit. Kërkesa mbi sinjalin paralajmërues për mosfunksionimin e tubit matës të presionit të ajrit nuk zbatohet për avionët me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me nëntë ose më pak vende, ose me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak dhe të pajisur me një Certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim para datës 1 prill 1998;

e) Një tregues vertikal shpejtësie;

f) Një tregues kthesash dhe rrëshqitjesh;

g) Një tregues për pozicionin e aparatit të fluturimit;

h) Një tregues të stabilizuar drejtimi;

i) Një mjet që tregon në seksionin e ekuipazhit të fluturimit temperaturën e jashtme të ajrit të kalibruar në gradë celsius; dhe

j) Dy sisteme të pavarura presioni statik, përveç atij për avionët e drejtuar me helikë me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak, kur lejohet një sistem presioni statik dhe një burim alternativ i presionit statik.

k) Sa herë që kërkohen dy pilotë, stacioni i pilotit të dytë do të ketë instrumente të veçanta, si më poshtë:

1. një altimetër të ndjeshëm ndaj presionit të ajrit, i kalibruar në këmbë, me platformë nënshkallëzimi të kalibruar në hektopaskalë/milibarë, i përshtatshëm për çdo presion barometrik që mund të regjistrohet gjatë fluturimit dhe që mund të jetë një prej dy lartësimatësve të parashikuar në nënparagrafin (c) më lart. Këta lartësimatës duhet të kenë tregues cilindrik ose një demonstrim të barasvlershëm;

2. një sistem që tregon shpejtësinë e ajrit me tub për matjen e presionit të ajrit ose një mjet të barasvlershëm për parandalimin e keqfunksionimit për shkak të kondensimit ose ngrirjes, duke përfshirë një sinjal paralajmërues për mosfunksionimin e tubit për matjen e presionit të ajrit. Kërkesa mbi sinjalin paralajmërues për mosfunksionimin e tubit për matjen e presionit të ajrit nuk zbatohet për avionët me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me nëntë ose më pak vende, ose me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak dhe të pajisur me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim para datës 1 prill 1998;

3. një tregues vertikal shpejtësie;

4. një tregues kthesash dhe rrëshqitjesh;

5. një tregues për pozicionin e aparatit të fluturimit; dhe

6. një tregues të stabilizuar drejtimi.

l) Avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se nëntë vende, duhet të pajisen me një tregues shtesë të pozicionit të aparatit të fluturimit ne gjendje gatishmërie (horizont artificial), në gjendje për t'u përdorur nga çdo stacion piloti që:

1. motorizohet vazhdimisht gjatë operimit normal, dhe pas një mosfunksionimi të përgjithshëm të sistemit normal për prodhimin e energjisë, motorizohet nga një burim i pavarur i sistemit normal për prodhimin e energjisë;

2. ofron operim të besueshëm për një kohë minimale prej 30 minutash pas mosfunksionimit të përgjithshëm të sistemit normal për prodhimin e energjisë, duke marrë parasysh ngarkesa të tjera për furnizimin emergjent me energji dhe procedurat operacionale;

3. operon në mënyrë të pavarur nga ndonjë sistem tjetër që tregon pozicionin e aparatit të fluturimit;

4. operon automatikisht pas mosfunksionimit të përgjithshëm të sistemit normal për prodhimin e energjisë; dhe

5. ndriçohet si duhet gjatë të gjitha fazave të operimit, me përjashtim të avionëve me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej

5 700 kg ose më pak, të regjistruar në një shtet anëtar më 1 prill 1995, të pajisur me një tregues të pozicionit të aparatit të fluturimit në gjendje gatishmërie në panelin e anës së majtë të instrumentit.

m) Në përputhje me nënparagrafin (l) më lart, për ekuipazhin e fluturimit duhet të jetë e qartë kur treguesi i pozicionit të aparatit fluturues në gjendje gatishmërie, i parashikuar në atë nënparagraf, funksionon me energji emergjente. Kur treguesi i pozicionit të aparatit fluturues në gjendje gatishmërie ka burim individual energjie, instrumenti ose paneli i instrumentit tregon të dhënat përkatëse kur ky burim është në përdorim.

n) Një element mbajtës hartash ose tabelash në një pozicion lehtësisht të lexueshëm që mund të ndriçohet për operacionet gjatë natës.

o) Nëse sistemi i instrumentit të pozicionit të aparatit të fluturimit në gjendje gatishmërie certifikohet sipas CS 25.1303(b)(4) ose një sistemi të barasvlershëm, treguesit e kthesave dhe rrëshqitjeve mund të zëvendësohen me tregues rrëshqitjesh.

p) Sa herë që kërkohen instrumente dublikues, kërkesa përfshin demonstrime të veçanta për çdo pilot dhe selektorë të veçantë ose pajisje të tjera përkatëse, sipas rastit;

q) Të gjithë avionët duhet të pajisen me mjete që tregojnë se kur energjia nuk është furnizuar mjaftueshëm për instrumentet e kërkuara të fluturimit; dhe

r) të gjithë avionët me kufizime të ngjeshjes së ajrit që nuk tregohen ndryshe nga treguesit e kërkuar të shpejtësisë së ajrit, pajisen me një tregues të numrit të Makut në çdo stacion piloti.

s) Një operator nuk kryen operacione IFR ose operacione gjatë natës, nëse avioni nuk është pajisur me kufje me krah mikrofoni ose një mjet të barasvlershëm për çdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit ne shërbim në platformën e fluturimit dhe me një buton transmetimi në rrotën e kontrollit për çdo pilot të kërkuar.

OPS 1.655

Pajisjet shtesë për operacionin me një pilot sipas IFR ose gjatë natës

Një operator nuk kryen operacione IFR me një pilot, nëse avioni nuk është i pajisur me një autopilot me ruajtje automatike minimale të lartësisë dhe mjet drejtimi.

OPS 1.660

Sistemi sinjalizues i lartësimatësit

a) Një operator nuk operon një avion me turbohelikë me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më

shumë se nëntë vende, ose një avion me motor turboreaktiv, nëse nuk është i pajisur me një sistem sinjalizues lartësie, të aftë për:

1. sinjalizimin e ekuipazhit të fluturimit pas afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit në një lartësi të zgjedhur paraprakisht; dhe

2. sinjalizimin e ekuipazhit të fluturimit me të paktën një sinjal akustik, kur devijon mbi ose nën lartësinë e zgjedhur paraprakisht,

përveç avionëve me një masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak dhe konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 8 vende dhe të pajisur fillimisht me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim para datës 1 prill 1972 dhe të regjistruar në një Shtet Anëtar më 1 prill 1995.

OPS 1.665

Sistemi i sinjalizimit për afërsinë me tokën dhe sistemi i sinjalizimit për njohjen e terrenit

a) Një operator nuk operon një avion me turbinë që ka masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se nëntë vende, nëse nuk është i pajisur me një sistem sinjalizimi për afërsinë me tokën që përfshin një funksion parashikues paralajmërimi për rrezikun e terrenit (njohja e terrenit dhe sistemi i sinjalizimit -TAWS).

b) Sistemi i sinjalizimit për afërsinë me tokën duhet të japë automatikisht, me anë të sinjaleve akustike që mund të plotësohen me sinjale vizuale, sinjalizim të qartë dhe në kohë për ekuipazhin e fluturimit në lidhje me nivelin e rënies, afërsinë me tokën, humbjen e lartësisë pas ngritjes ose rrotullimit, konfiguracionin e pasaktë të uljes dhe devijimin e planerimit në drejtimin e poshtëm.

c) Njohja e terrenit dhe sistemi i sinjalizimit duhet t'i japin automatikisht ekuipazhit të fluturimit, me anë të sinjaleve vizuale dhe akustike dhe demonstrimit të njohjes së terrenit, kohën e mjaftueshme të sinjalizimit për të parandaluar fluturimin e kontrolluar në kushtet e terrenit dhe për të siguruar aftësi për shikimin në drejtimin përpara dhe kufij të lejueshëm të manovrimit të terrenit.

OPS 1.668

Sistemi i devijimit të përplasjeve gjatë fluturimit

Një operator nuk operon një avion me turbinë me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 19 vende, nëse nuk është i pajisur me një sistem për devijimin e përplasjeve gjatë fluturimit me nivel minimal performance të paktën ACAS II.

OPS 1.670

Pajisja me radar për motin gjatë fluturimit

a) Një operator nuk operon:

1. një avion me ajër të presuar; ose

2. një avion jo me ajër të presuar që ka masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg; ose

3. një avion jo me ajër të presuar që ka një konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se nëntë vende, nëse nuk ka një pajisje me radarë për parashikimin e motit gjatë fluturimit, sa herë që një avion operohet gjatë natës ose në kushte meteorologjike të instrumenteve në zona ku stuhi ose kushte të tjera moti potencialisht të rrezikshme të konsideruara si të zbulueshme me radarë për parashikimin e motit, mund të pritet të ekzistojnë gjatë itinerarit.

b) Për avionët me helikë me ajër të presuar, me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej jo më shumë se 5 700 kg dhe konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me jo më shumë se nëntë vende, pajisja me radarë për parashikimin e motit gjatë fluturimit mund të zëvendësohet me një pajisje tjetër të aftë për të zbuluar stuhitë dhe kushte të tjera moti potencialisht të rrezikshme, të konsideruara si të zbulueshme nga pajisje me radarë për parashikimin e motit gjatë fluturimit, në bazë të aprovimit të autoritetit.

OPS 1.675
Pajisjet për operacionet në kushte ngrirjeje

a) Një operator nuk operon një avion në kushte të pritshme ose aktuale ngrirjeje, nëse nuk është i certifikuar dhe i pajisur për operimin në kushte ngrirjeje.

b) Një operator nuk operon një avion në kushte të pritshme ose aktuale ngrirjeje gjatë natës, nëse nuk është i pajisur me një mjet për ndriçimin ose zbulimin e formimit të akullit. Çdo ndriçim që përdoret duhet të jetë i një lloji që të mos shkaktojë dritë verbuese ose reflektim që do të pengonte anëtarët e ekuipazhit në përmbushjen e detyrave të tyre.

OPS 1.680
Pajisjet për zbulimin e rrezatimit kozmik

a) Një operator nuk operon një avion mbi 15 000 m (49 000 këmbë) nëse:

1. nuk është i pajisur me një instrument për të matur dhe treguar në mënyrë të vazhdueshme nivelin e dozës së rrezatimit të përgjithshëm kozmik që përthithet (d.m.th. totali i rrezatimit neutronik dhe jonizues me origjinë galaktike dhe diellore) dhe dozën kumulative në çdo fluturim, ose

2. nuk krijohet një sistem tremujor i kampionimit të rrezatimit në avion, i pranueshëm për autoritetin.

OPS 1.685
Sistemi i brendshëm telefonik i ekuipazhit të fluturimit

Një operator nuk operon një avion në të cilin kërkohet një ekuipazh fluturimi me më shumë se një individ, nëse nuk është i pajisur me një sistem të brendshëm telefonik për ekuipazhin e fluturimit, duke përfshirë kufjet dhe mikrofonat portativë, për përdorim nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

OPS 1.690
Sistemi i brendshëm telefonik i anëtarëve të ekuipazhit

a) Një operator nuk operon një avion me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 15 000 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 19 vende, nëse nuk është i pajisur me një sistem të brendshëm telefonik për anëtarët e ekuipazhit, me përjashtim të avionëve fillimisht të pajisur me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim përpara datës 1 prill 1965 dhe të regjistruar në një Shtet Anëtar më 1 prill 1995.

b) Sistemi i brendshëm telefonik i anëtarëve të ekuipazhit, i kërkuar nga ky paragraf, duhet:

1. të operohet në mënyrë të pavarur nga sistemi i adresave publike, me përjashtim të mikrotelefonëve, kufjeve, mikrofonave, çelësave të selektorëve dhe aparateve të sinjalizimit;

2. të ofrojë një mjet komunikimi të dyanshëm midis seksionit të ekuipazhit të fluturimit dhe:

i) çdo seksioni të pasagjerëve;

ii) çdo galerie të ndodhur në një ambient të ndryshëm nga niveli i platformës së pasagjerëve; dhe

iii) çdo seksioni të veçuar ekuipazhi që nuk është në platformën e pasagjerëve dhe ku nuk mund të hyhet lehtësisht nga një seksion pasagjerësh;

3. të jetë lehtësisht i aksesueshëm për përdorim nga secili prej stacioneve të kërkuara të ekuipazhit të fluturimit në seksionin e ekuipazhit të fluturimit;

4. të jetë lehtësisht i aksesueshëm për përdorim në stacionet e anëtarëve të ekuipazhit të kërkuar të kabinës afër çdo daljeje emergjente të veçantë ose të dyfishtë në nivel toke;

5. të ketë një sistem sinjalizimi që përfshin sinjale akustike ose vizuale për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit për të sinjalizuar ekuipazhin e kabinës dhe për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës për të sinjalizuar ekuipazhin e fluturimit;

6. të ketë një mjet për marrësin e një telefonate për të përcaktuar nëse është telefonatë normale apo urgjente; dhe

7. të ofrojë në tokë një mjet komunikimi të dyanshëm midis personelit në tokë dhe të paktën dy anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

OPS 1.695
Sistemi publik i adresave

a) Një operator nuk operon një avion me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 19 vende, nëse nuk është instaluar një sistem publik i adresave.

b) Sistemi publik i adresave i kërkuar nga ky paragraf duhet:

1. të operojë në mënyrë të pavarur nga sistemet e brendshme telefonike, me përjashtim të mikrotelefonëve, kufjeve, mikrofonave, çelësave të selektorëve dhe aparateve të sinjalizimit;

2. të jetë lehtësisht i aksesueshëm për përdorim të menjëhershëm nga çdo stacion i kërkuar i anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

3. për çdo dalje emergjente të pasagjerëve në nivel toke, e cila ka një vend kabine afër ekuipazhit, të ketë një mikrofon lehtësisht të aksesueshëm për anëtarin e ulur të ekuipazhit të kabinës, përveç rasteve kur një mikrofon mund t'i shërbejë më shumë se një daljeje, me kusht që afërsia e daljeve të mundësojë komunikim të pavarur verbal midis anëtarëve të ulur të ekuipazhit të kabinës;

4. të mund të operohet brenda 10 sekondave nga një anëtar i ekuipazhit të kabinës në secilin prej këtyre stacioneve në seksionin nga i cili është i mundur përdorimi i tij; dhe

5. të mund të dëgjohet dhe të jetë i aksesueshëm në të gjitha vendet e pasagjerëve, tualetet dhe vendet e ekuipazhit të kabinës dhe stacionet e punës.

OPS 1.700
Regjistruesit e zërit në kabinën e pilotit - 1

a) Një operator nuk operon një avion fillimisht të pajisur me një certifikatë të përshtatshmërisë për fluturim në ose pas datës 1 prill 1998, i cili:

1. ka turbinë me shumë motorë dhe konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se nëntë vende; ose

2. ka një masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg, nëse nuk është i pajisur me regjistrues zëri në kabinën e pilotit që, duke iu referuar një grafiku kohor, regjistron:

i) komunikimet e zërit të transmetuara ose të marra në platformën e fluturimit me anë të radios;

ii) mjedisin akustik të platformës së fluturimit, duke përfshirë pa ndërprerje, sinjalet audio të marra nga çdo mikrofon portativ ose me maskë në përdorim;

iii) komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në platformën e fluturimit që përdorin sistemin e brendshëm telefonik të avionit;

iv) sinjalet e zërit ose audio që identifikojnë mjetet ndihmëse të navigimit ose afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit, të demonstruara në kufje ose altoparlant; dhe

v) komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në platformën e fluturimit që përdorin sistemin publik të adresave, nëse është i instaluar.

b) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit është i aftë të ruajë informacionin e regjistruar gjatë të paktën dy orëve të fundit të operimit të tij, përveç avionëve me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak, kur kjo periudhë mund të zvogëlohet në 30 minuta.

c) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të ndizet automatikisht për të regjistruar para lëvizjes së avionit me fuqinë e vet dhe duhet të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit kur avioni të mos jetë më i aftë të lëvizë me fuqinë e vet.

Për më tepër, në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të ndizet për të regjistruar sa më shpejt që të jetë e mundur gjatë kontrolleve në kabinën e pilotit para ndezjes së motorit në fillim të fluturimit deri në kontrollet e kabinës së pilotit menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

d) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të ketë një aparat që të ndihmojë për lokalizimin e regjistruesit në ujë.

OPS 1.705

Regjistruesit e zërit në kabinën e pilotit - 2

a) Një operator nuk operon një avion me turbinë me shumë motorë, fillimisht i pajisur me një certifikatë të përshtatshmërisë për fluturim në ose pas datës 1 janar 1990 deri dhe duke përfshirë datën 31 mars 1998, i cili ka një masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak dhe konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej më shumë se nëntë vende, nëse nuk është i pajisur me regjistrues zëri në kabinën e pilotit që regjistron:

1. komunikimet e zërit të transmetuara ose të marra në platformën e fluturimit me anë të radios;
2. mjedisin akustik të platformës së fluturimit, duke përfshirë nëse është e mundur pa ndërprerje, sinjalet audio të marra nga çdo mikrofon portativ ose me maskë në përdorim;
3. komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në platformën e fluturimit që përdorin sistemin e brendshëm telefonik të avionit;
4. sinjalet e zërit ose audio që identifikojnë mjetet ndihmëse të navigimit ose afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit të demonstruara në kufje ose altoparlant; dhe
5. komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në platformën e fluturimit që përdorin sistemin publik të adresave, nëse është i instaluar.

b) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit është i aftë të ruajë informacionin e regjistruar gjatë të paktën 30 minutave të operimit të tij.

c) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të fillojë të regjistrojë para lëvizjes së avionit me fuqinë e vet dhe duhet të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit kur avioni të mos jetë më i aftë të lëvizë me fuqinë e vet.

Për më tepër, në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të ndizet për të regjistruar sa më shpejt që të jetë e mundur gjatë kontrolleve në kabinën e pilotit para fluturimit deri në kontrollet e kabinës së pilotit menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

d) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të ketë një aparat që të ndihmojë për lokalizimin e regjistruesit në ujë.

OPS 1.710

Regjistruesit e zërit në kabinën e pilotit - 3

a) Një operator nuk operon një avion me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 5 700 kg, fillimisht i pajisur me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim para datës 1 prill 1998, nëse nuk është i pajisur me regjistrues zëri në kabinën e pilotit që regjistron:

1. komunikimet e zërit të transmetuara ose të marra në platformën e fluturimit me anë të radios;

2. mjedisin akustik të platformës së fluturimit;

3. komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në platformën e fluturimit që përdorin sistemin e brendshëm telefonik të avionit;

4. sinjalet e zërit ose audio që identifikojnë mjetet ndihmëse të navigimit ose afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit të demonstruara në kufje ose altoparlant; dhe

5. komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në platformën e fluturimit që përdorin sistemin publik të adresave, nëse është i instaluar.

b) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit është i aftë të ruajë informacionin e regjistruar gjatë të paktën 30 minutave të operimit të tij.

c) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të fillojë të regjistrojë para lëvizjes së avionit me fuqinë e vet dhe të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit kur avioni të mos jetë më në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet.

d) Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit duhet të ketë një aparat që të ndihmojë për lokalizimin e regjistruesit në ujë.

OPS 1.715

Regjistruesit e të dhënave të fluturimit - 1

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.715)

a) Një operator nuk operon një avion, nëse nuk është fillimisht i pajisur me certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore në ose pas datës 1 prill 1998, i cili:

1. ka turbinë me shumë motorë dhe konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej më shumë se nëntë vende; ose

2. ka një masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 5 700 kg, nëse nuk është i pajisur me regjistrues të dhënash të fluturimit që përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes të të dhënave dhe një metodë të thjeshtuar të nxjerrjes së këtyre të dhënave të vënë në dispozicion.

b) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit mund të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën 25 orëve të shkuara nga operimi i tij, përveç rasteve kur për avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak, kjo periudhë mund të zvogëlohet në 10 orë.

c) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit, duke iu referuar një grafiku kohor, duhet të regjistrojë:

1. parametrat e renditur në tabelat A1 ose A2 të shtojcës 1 të OPS 1.715, siç është e zbatueshme;

2. për avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 27 000 kg, parametrat shtesë të renditur në tabelën B të shtojcës 1 të OPS 1.715;

3. për avionët e përcaktuar në pikën (a) më lart, regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të regjistrojë çdo parametër të posaçëm në lidhje me dizenjon e re ose të veçantë ose karakteristikat operacionale të avionit, siç përcaktohen nga AAC gjatë certifikimit tip ose certifikimit shtesë tip; dhe

4. për avionët e pajisur me një sistem elektronik, parametrat e renditur në tabelën C të shtojcës 1 të OPS 1.715, përveç rasteve kur për avionët fillimisht të pajisur me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim para datës 20 gusht 2002, ato parametra për të cilat:

i) sensori nuk është i disponueshëm; ose

ii) sistemi i avionit ose pajisjet që nxjerrin të dhëna duhet të modifikohen; ose

iii) sinjalet janë të papajtueshme me sistemin e regjistrimit; nuk është e nevojshme të regjistrohen, nëse është e pranueshme për AAC-në.

d) Të dhënat duhet të merren nga burimet e avionit që mundësojnë lidhjen e duhur me informacionin e paraqitur për ekuipazhin e fluturimit.

e) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të ndizet automatikisht për të regjistruar të dhënat para se avioni të jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e vet dhe duhet të fiket automatikisht pasi avioni të mos jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e vet.

f) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të ketë një pajisje që të ndihmojë për lokalizimin e regjistruesit në ujë.

g) Nuk është e nevojshme që avionët fillimisht të pajisur me certifikatë të vlefshmërisë ajrore në ose pas datës 1 prill 1998 por jo më vonë se data 1 prill 2001, të përmbushin kërkesat e OPS 1.715(c), nëse aprovohet nga AAC, me kusht që:

1. përmbushja e kërkesave të OPS 1.715(c) të mos realizohet pa modifikimin thelbësor të sistemeve dhe pajisjeve të avionit, të ndryshme nga sistemi i regjistrimit të të dhënave të fluturimit; dhe

2. avioni të përmbushë kërkesat e OPS 1.720(c), përveç parametrit 15b në tabelën A të shtojcës 1 të OPS 1.720, i cili nuk duhet të regjistrohet.

OPS 1.720

Regjistruesit e të dhënave të fluturimit - 2

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.720)

a) Një operator nuk operon një avion, nëse nuk është fillimisht i pajisur me certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim në ose pas datës 1 qershor1990 deri dhe duke përfshirë datën 31 mars 1998, me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 5 700 kg, nëse nuk është i pajisur me një regjistrues të të dhënave të fluturimit që përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe një metodë të thjeshtuar të nxjerrjes së këtyre të dhënave nga pajisjet e disponueshme për ruajtjen e tyre.

b) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit është i aftë të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën 25 orëve të shkuara nga operimi i tij.

c) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit, duke iu referuar një grafiku kohor, duhet të regjistrojë:

1. parametrat e renditur në tabelën A të shtojcës 1 të OPS 1.720; dhe

2. për avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 27 000 kg, parametrat shtesë të renditur në tabelën B të shtojcës 1 të OPS 1.720;

d) Për avionët që kanë masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 27000 kg ose më pak, nëse është e pranueshme për autoritetin, nuk është e nevojshme që parametrat 14 dhe 15b të tabelës A të shtojcës 1 të OPS 1.720 të regjistrohen, kur është plotësuar ndonjë prej kushteve të mëposhtme:

1. sensori nuk është lehtësisht i disponueshëm,

2. nuk ka kapacitet të mjaftueshëm në sistemin e regjistrimit të fluturimit,

3. nevojitet një ndryshim në pajisjet që nxjerrin të dhëna.

e) Për avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 27 000 kg, nëse është e pranueshme për autoritetin, nuk është i nevojshëm regjistrimi i parametrave të mëposhtëm: 15b e tabelës A të shtojcës 1 të OPS 1.720, dhe 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 dhe 31 të tabelës B të shtojcës 1, nëse është plotësuar ndonjë prej kushteve të mëposhtme:

1. sensori nuk është lehtësisht i disponueshëm,

2. nuk ka kapacitet të mjaftueshëm në sistemin e regjistrimit të fluturimit,

3. nevojitet një ndryshim në pajisjet që nxjerrin të dhëna,

4. për të dhënat mbi navigimin (përzgjedhja e frekuencës NAV, distanca DME, gjerësia gjeografike, gjatësia gjeografike, shpejtësia në tokë dhe zhvendosja), sinjalet nuk janë vënë në dispozicion në format digjital.

f) Parametrat individualë që mund të rrjedhin nga llogaritja nga parametra të tjerë të regjistruar nuk duhet të regjistrohen, nëse është e pranueshme për AAC.

g) Të dhënat duhet të merren nga burime të avionit që mundësojnë lidhjen e duhur me informacionin e paraqitur për ekuipazhin e fluturimit;

h) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të ndizet për të regjistruar të dhënat para se avioni të jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e vet dhe duhet të fiket pasi avioni të mos jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e vet.

i) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të ketë një aparat për të ndihmuar për lokalizimin e regjistruesit në ujë.

OPS 1.725
Regjistruesit e të dhënave të fluturimit — 3
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.725)

a) Një operator nuk operon një avion me turbinë, nëse nuk është fillimisht i pajisur me certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim përpara datës 1 qershor 1990, me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 5 700 kg, nëse nuk është i pajisur me një regjistrues të të dhënave të fluturimit që përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes të të dhënave dhe një metodë të thjeshtuar të nxjerrjes së atyre të dhënave nga pajisjet e disponueshme për ruajtjen e tyre.

b) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit është i aftë të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën 25 orëve të shkuara nga operimi i tij.

c) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit, duke iu referuar një grafiku kohor, duhet të regjistrojë:

1. parametrat e renditur në tabelën A të shtojcës 1 të OPS 1.725; dhe

2. për avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 27 000 kg që janë të një tipi të parë të certifikuar pas datës 30 shtator 1969, parametrat shtesë nga 6 deri 15b të tabelës B të shtojcës 1 të OPS 1.725 të këtij paragrafi. Nuk është e nevojshme që parametrat e mëposhtëm të regjistrohen, nëse është e pranueshme për AAC: 13, 14 dhe 15b në tabelën B të shtojcës 1 të OPS 1.725, kur është plotësuar ndonjë prej kushteve të mëposhtme:

i) sensori nuk është lehtësisht i disponueshëm,

ii) nuk ka kapacitet të mjaftueshëm në sistemin e regjistrimit të fluturimit,

iii). nevojitet një ndryshim në pajisjet që nxjerrin të dhëna; dhe.

3. Kur ka kapacitet të mjaftueshëm në një sistem të regjistrimit të fluturimit, sensori është lehtësisht i disponueshëm dhe nuk kërkohet një ndryshim në pajisjen që nxjerr të dhëna:

i) Për avionët fillimisht të pajisur me certifikatë të vlefshmërisë ajrore në ose pas datës 1 janar 1989, me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 5 700 kg por jo më shumë se 27 000 kg, parametrat 6 deri 15b të tabelës B të shtojcës 1 të OPS 1.725; dhe

ii) për avionët fillimisht të pajisur me certifikatë të vlefshmërisë ajrore në ose pas datës 1 janar 1987, me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 27 000 kg, parametrat e tjerë të tabelës B të shtojcës 1 të OPS 1.725.

d) Parametrat individualë që mund të rrjedhin nga llogaritja nga parametra të tjerë të regjistruar nuk duhet të regjistrohen, nëse është e pranueshme për AAC.

e) Të dhënat duhet të merren nga burime të avionit që mundësojnë lidhjen e duhur me informacionin e paraqitur për ekuipazhin e fluturimit;

f) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të fillojë të regjistrojë të dhënat para se avioni të jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e vet dhe duhet të fiket pasi avioni të mos jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e vet.

g) Regjistruesi i të dhënave të fluturimit duhet të ketë një aparat për të ndihmuar për lokalizimin e regjistruesit në ujë.

OPS 1.727
Regjistruesi i kombinuar

a) Përmbushja e kërkesave për regjistruesin e zërit në kabinën e pilotit dhe regjistruesin e të dhënave të fluturimit mund të arrihet me anë të:

1. një regjistruesi të kombinuar, nëse avioni duhet të pajiset me një regjistrues të dhënash të kabinës së pilotit ose vetëm me një regjistrues të të dhënave të fluturimit; ose

2. një regjistruesi të kombinuar, nëse avioni me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak duhet të pajiset me një regjistrues zëri të kabinës së pilotit dhe një regjistrues të të dhënave të fluturimit; ose

3. dy regjistruesve të kombinuar, nëse avioni me masë maksimale gjatë ngritjes mbi 5 700 kg duhet të pajiset me një regjistrues zëri të kabinës së pilotit dhe një regjistrues për të dhënat e fluturimit.

b) Një regjistrues i kombinuar është një regjistrues fluturimi që regjistron:

1. të gjitha komunikimet me zë dhe mjedisin akustik të kërkuar nga paragrafi përkatës për regjistrimin e zërit në kabinën e pilotit; dhe

2. të gjithë parametrat e kërkuar nga paragrafi përkatës për regjistruesin e të dhënave të fluturimit, me të njëjtat specifikime të kërkuara nga këta paragrafë.

OPS 1.730

Vendet, rripat e sigurimit, pajimet dhe aparatet për frenimin e fëmijëve

a) Një operator nuk operon një avion nëse nuk është i pajisur me:

1. një vend ose kabinë për çdo person të moshës dy vjeç e lart;

2. një rrip sigurimi me ose pa rripa diagonalë për shpatullat ose një pajim sigurimi për përdorim në çdo vend pasagjeri për çdo pasagjer të moshës 2 vjeç e lart;

3. një aparat për frenimin e fëmijëve, i pranueshëm për autoritetin, për çdo fëmijë;

4. përveç rasteve kur parashikohet në nënparagrafin (c) më poshtë, një rrip sigurimi me pajisje për mbajtjen e shpatullave për çdo vend të ekuipazhit të fluturimit dhe për çdo vend përgjatë vendqëndrimit të një piloti që përfshin një aparat, i cili frenon automatikisht trungun/bustin e personit të ulur në rast të frenimit të shpejtë;

5. përveç rasteve kur parashikohet në nënparagrafin (c) më poshtë, një rrip sigurimi me pajisje për mbajtjen e shpatullave për çdo vend të ekuipazhit të kabinës dhe vendet e vëzhguesit. Megjithatë, kjo kërkesë nuk përjashton përdorimin e vendeve të pasagjerëve nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës të transportuar në një numër më të madh sesa numri i kërkuar i ekuipazhit të kabinës; dhe

6. vendet për anëtarët e ekuipazhit të kabinës të ndodhura afër daljeve të kërkuara emergjente në nivelin e tokës, me përjashtim të rasteve kur nëse evakuimi emergjent i pasagjerëve do të përmirësohej duke ulur anëtarët e ekuipazhit të kabinës diku tjetër, vende të tjera janë të pranueshme. Këto vende janë në drejtim të përparmë ose të prapmë brenda 15° të boshtit të gjatësisë gjeografike të avionit.

b) Të gjithë rripat e sigurimit me pajisje për mbajtjen e shpatullave duhet të lirohen në një pikë të vetme.

c) Një rrip sigurimi me pajisje diagonale për mbajtjen e shpatullave për avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej jo më shumë se 5 700 kg ose një rrip sigurimi për avionë me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes jo më shumë se 2 730 kg, mund të lejohet në vend të një rripi sigurimi me pajime për mbajtjen e shpatullave, nëse nuk është e mundur që të përshtatet me këtë të fundit.

OPS 1.731

Lidhja e rripit të sigurimit dhe shenjat për mospirjen e duhanit

Një operator nuk operon një avion në të cilin të gjitha vendet e pasagjerëve nuk janë të dukshme nga platforma e fluturimit, nëse nuk është i pajisur me një mjet që i udhëzon të gjithë pasagjerëve dhe ekuipazhin e kabinës se kur do të lidhen rripat e sigurimit dhe kur nuk lejohet pirja e duhanit.

OPS 1.735

Dyert e brendshme dhe perdet

Një operator nuk operon një avion nëse nuk instalohet pajisja e mëposhtme:

a) në një avion me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me jo më shumë se 19 pasagjerë, një derë midis seksionit të pasagjerëve dhe seksionit të platformës së fluturimit me një

afishe "vetëm për ekuipazhin" dhe një mjet mbyllës për të mos lejuar pasagjerët ta hapin pa lejen e një anëtari të ekuipazhit të fluturimit;

b) një mjet për hapjen e çdo dere që ndan një seksion pasagjerësh nga një seksion tjetër që ka mundësi daljeje emergjente. Mjeti i hapjes duhet të jetë lehtësisht i aksesueshëm;

c) nëse është e nevojshme të kalohet përmes një hyrjeje ose perdeje që ndan kabinën e pasagjerit nga zona të tjera për të arritur në një dalje të kërkuar emergjente nga një vend pasagjeri, dera ose perdja duhet të ketë një mjet për ta vendosur në pozicion hapjeje;

d) një afishe në çdo derë të brendshme ose afër një perdeje që është mjet hyrjeje në një dalje emergjente për pasagjerët, për të treguar se ajo duhet të mbahet e hapur gjatë ngritjes dhe uljes së avionit; dhe

e) një mjet për çdo anëtar të ekuipazhit për të kyçur çdo derë ku normalisht mund të hyjnë pasagjerët dhe që mund të kyçet nga pasagjerët.

OPS 1.745
Pajimet e ndihmës së parë

Një operator nuk operon një avion nëse nuk është i furnizuar me pajime të ndihmës së parë, lehtësisht të aksesueshme për përdorim, në nivelin e mëposhtëm:

Numri i vendeve të instaluara të pasagjerëve	**Numri i pajimeve të kërkuara të ndihmës së parë**
0 deri 99	1
100 deri 199	2
200 deri 299	3
300 e lart	4

b) Një operator garanton që pajimet e ndihmës së parë:

1. të inspektohen periodikisht për të konfirmuar në masën e mundshme, se përmbajtja ruhet në kushtet e nevojshme për përdorimin e tyre të synuar; dhe

2. të rifurnizohen në intervale të rregullta kohore, në përputhje me udhëzimet në përmbajtje të etiketave të tyre, ose siç e kërkojnë rrethanat.

OPS 1.755
Pajimet mjekësore për raste emergjente

a) Një operator nuk operon një avion me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 30 vende, nëse nuk është i pajisur me pajime mjekësore për raste emergjente, nëse ndonjë pikë në itinerarin e planifikuar është më shumë se 60 minuta kohë fluturimi (në shpejtësi normale fluturimi) nga një aerodrom në të cilin mund të pritej që të jepej ndihma mjekësore.

b) Komandanti garanton që medikamentet të jepen vetëm nga mjekë, infermierë ose personel i ngjashëm i kualifikuar.

c) Kushtet për transport

1. Pajimet mjekësore për raste emergjente duhet të jenë pa pluhur dhe lagështirë dhe duhet të transportohen në kushte sigurie, kur është e mundur, në platformën e fluturimit; dhe

2. Një operator garanton që pajimet mjekësore për raste emergjente:

i) të inspektohen periodikisht për të konfirmuar, në masën e mundshme, se përmbajtja ruhet në kushtet e nevojshme për përdorimin e tyre të synuar; dhe

ii) të rifurnizohen në intervale të rregullta kohore, në përputhje me udhëzimet në përmbajtje të etiketave të tyre ose siç e kërkojnë rrethanat.

OPS 1.760
Oksigjeni për ndihmën e parë

a) Një operator nuk operon një avion të me ajër të presuar në lartësi mbi 25 000 këmbë, kur një anëtari të ekuipazhit të kabinës i kërkohet të transportohet, nëse nuk është i pajisur me sasi oksigjeni të paholluar për pasagjerët, të cilët, për arsye fiziologjike, mund të kërkojnë oksigjen pas një mungese presioni në kabinë.

Sasia e oksigjenit llogaritet duke përdorur një normë mesatare qarkullimi prej presioni të thatë në temperaturë standarde të paktën tre litra (STPD)/minutë/-person dhe është e mjaftueshme për pjesën e mbetur të fluturimit pas një mungese presioni në kabinë, kur lartësia e kabinës është më shume se 8 000 këmbë por nuk tejkalon 15 000 këmbë për të paktën 2 % të pasagjerëve të transportuar, por në asnjë rast për më pak se një person ekziston një numër i mjaftueshëm i njësive furnizuese por në asnjë rast jo më pak se dy, me një mjet për ekuipazhin e kabinës që të përdorë pajisjen. Njësitë furnizuese mund të jenë portative.

b) Sasia e oksigjenit të kërkuar për ndihmë të parë për një operacion të caktuar caktohet mbi bazën e lartësive të presionit të ajrit të kabinës dhe kohëzgjatjes së fluturimit, në pajtim me procedurat operative të vendosura për çdo operacion dhe itinerar.

c) Pajisja e oksigjenit të dhënë është e aftë të prodhojë një qarkullim mase për çdo përdorues prej të paktën katër litra në minutë, STPD. Mjetet mund të sigurohen për të zvogëluar qarkullimin për jo më pak se dy litra në minutë, STPD, në çdo lartësi.

OPS 1.770
Oksigjeni shtesë - avionët me ajër të presuar
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.770)

a) Të përgjithshme

1. Një operator nuk operon një avion me ajër të presuar në lartësi presioni mbi 10 000 këmbë, nëse nuk sigurohen pajisjet për oksigjen shtesë, të afta për ruajtjen dhe furnizimin me oksigjen siç kërkohet nga ky paragraf.

2. Sasia e oksigjenit shtesë të kërkuar përcaktohet mbi bazën e lartësisë së presionit të ajrit të kabinës, kohëzgjatjes së fluturimit dhe supozimit që një kabinë mund të mos ketë presionin e duhur të ajrit në lartësinë ose pikën e fluturimit që është më kritike nga pikëpamja e nevojës për oksigjen, dhe se pas mosfunksionimit, avioni do të ulet në përputhje me procedurat emergjente të përcaktuara në Manualin e fluturimit të avionit në një lartësi të sigurt për itinerarin që do të ndiqet, duke lejuar vazhdimin, uljen dhe fluturimin e sigurt.

3. Pas një mosfunksionimi të presionit të kabinës, lartësia e presionit të kabinës do të konsiderohet e njëjtë si lartësia e presionit të avionit, nëse nuk demonstrohet për AAC se asnjë mosfunksionim i mundshëm i sistemit të mbajtjes nën presion ose i kabinës nuk do të rezultojë në një lartësi të presionit të kabinës të barabartë me lartësinë e presionit të avionit. Në këto rrethana, lartësia maksimale e provuar e presionit të kabinës mund të përdoret si bazë për përcaktimin e furnizimit me oksigjen.

b) Kërkesat e furnizimit dhe pajisjeve për oksigjen

1. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit

i) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit në shërbim në platformën e fluturimit furnizohet me oksigjen shtesë në përputhje me shtojcën 1. Nëse të gjithë personat e ulur në vendet e platformës së fluturimit furnizohen nga burimi i furnizimit me oksigjen të ekuipazhit të fluturimit, atëherë ata do të konsiderohen anëtarë të ekuipazhit të fluturimit në shërbim në platformën e fluturimit, për qëllim të furnizimit me oksigjen.

Personat e ulur në platformën e fluturimit që nuk janë furnizuar nga burimi i ekuipazhit të fluturimit duhet të konsiderohen pasagjerë për qëllim të furnizimit me oksigjen.

ii) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që nuk mbulohen nga nënparagrafi (b)1(i) më lart, duhet të konsiderohen pasagjerë për qëllim të furnizimit me oksigjen.

iii) Maskat e oksigjenit vendosen në mënyrë që të merren menjëherë nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit ndërsa ndodhen në detyrë në stacionin e tyre

iv) Maskat e oksigjenit për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit në avionë me ajër të presuar që operojnë mbi 25 000 këmbë janë një tip për vendosjen e shpejtë të maskës.

2. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës, anëtarët shtesë të ekuipazhit dhe pasagjerët

i) Anëtarët e kabinës së ekuipazhit dhe pasagjerët furnizohen me oksigjen shtesë në përputhje me shtojcën 1, përveç kur zbatohet nënparagrafi (v) më poshtë. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të transportuar si numër shtesë i numrit minimal të kërkuar të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës dhe anëtarëve shtesë të ekuipazhit, konsiderohen pasagjerë për qëllim të furnizimit me oksigjen.

ii) Avionëve që synohet të operohen në lartësi presioni ajri mbi 25 000 këmbë u sigurohen tuba ajri ose gazi rezervë të mjaftueshme dhe maska dhe/ose njësi të mjaftueshme portative me oksigjen me maska për përdorim nga të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës. Tubat e ajrit/gazit rezervë dhe/ose njësitë portative me oksigjen duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në të gjithë kabinën për të garantuar furnizimin e menjëhershëm të oksigjenit për çdo anëtar të kërkuar të ekuipazhit të kabinës, pavarësisht vendndodhjes së tij/të saj në kohën e mungesës së presionit të kabinës.

iii) Avionëve të synuar të operohen në lartësi presioni mbi 25 000 këmbë u ofrohen njësi për shpërndarjen e oksigjenit të lidhura me terminale për furnizimin me oksigjen që i vihen menjëherë në dispozicion çdo personi në avion, kudo ku të jetë ulur. Numri i përgjithshëm i njësive shpërndarëse dhe tubave të ajrit/gazit tejkalon numrin e vendeve me të paktën 10 %. Njësi shtesë duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në të gjithë kabinën.

iv) Avionëve të synuar të operohen në lartësi presioni ajri mbi 25 000 këmbë ose të cilët, nëse operohen në ose nën 25 000 këmbë, nuk mund të ulen në mënyrë të sigurt brenda katër minutave në 13 000 këmbë, dhe për të cilët është lëshuar fillimisht një certifikatë individuale përshtatshmërie për fluturim në ose pas datës 9 nëntor 1998, u ofrohen pajisje automatikisht të lëvizshme për oksigjen, të cilat i vihen menjëherë në dispozicion çdo personi në avion, kudo ku të jetë ulur. Numri i përgjithshëm i njësive shpërndarëse dhe tubave të ajrit/gazit tejkalon numrin e vendeve me të paktën 10 %. Njësitë shtesë duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në të gjithë kabinën.

v) Kërkesat për furnizim me oksigjen, siç përcaktohen në shtojcën 1 për avionët që nuk lejohen të fluturojnë në lartësi mbi 25 0000 këmbë, mund të zvogëlohen gjatë gjithë kohës së fluturimit midis lartësive të presionit të kabinës prej 10 000 këmbë dhe 13 000 këmbë për të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës dhe për të paktën 10 % të pasagjerëve, nëse në të gjitha pikat gjatë itinerarit ku do të fluturohet, avioni është i aftë të ulet në mënyrë të sigurt brenda katër minutave në një lartësi presioni kabine prej 13 000 këmbë.

OPS 1.775

Oksigjeni shtesë - Avionët jo me ajër të presuar

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.775)

a) Të përgjithshme

1. Një operator nuk operon një avion jo me ajër të presuar në lartësi mbi 10 000 këmbë, nëse nuk sigurohen pajisje për oksigjen shtesë të afta për të ruajtur dhe shpërndarë sasitë e kërkuara me oksigjen.

2. Sasia e oksigjenit shtesë për mbështetjen e kërkuar për operacione të veçanta përcaktohet mbi bazën e lartësive të fluturimit dhe kohëzgjatjes së fluturimit, në përputhje me procedurat operative të vendosura për çdo operacion në manualin operacional dhe itineraret ku do të fluturohet, dhe me procedurat emergjente të përcaktuara në manualin operacional.

3. Një avioni të synuar të operohet në lartësi presioni mbi 10 000 këmbë i ofrohet pajisje e aftë për të ruajtur dhe shpërndarë sasitë e kërkuara të oksigjenit.

b) Kërkesat për furnizimin me oksigjen

1. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit me shërbim në platformën e fluturimit furnizohet me oksigjen shtesë në pajtim me shtojcën 1. Nëse të gjithë personat e ndodhur në platformën e fluturimit furnizohen nga burimi i sasisë së oksigjenit të ekuipazhit të fluturimit, atëherë ata do të konsiderohen anëtarë të ekuipazhit të fluturimit me shërbim në platformën e fluturimit, për qëllim të furnizimit me oksigjen.

2. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës, anëtarët shtesë të ekuipazhit dhe pasagjerët. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës dhe pasagjerët furnizohen me oksigjen në pajtim me shtojcën 1. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të transportuar si numër shtesë i numrit minimal të kërkuar të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës dhe anëtarët shtesë të ekuipazhit konsiderohen pasagjerë për qëllim të furnizimit me oksigjen.

OPS 1.780

Pajisjet mbrojtëse të rrugëve të frymëmarrjes për ekuipazhin

a) Një operator nuk operon një avion me ajër të presuar ose një avion jo me ajër të presuar me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për ulje me më shumë se 19 vende, nëse:

1. nuk ka pajisje për mbrojtjen e syve, hundës dhe gojës të secilit anëtar të ekuipazhit të fluturimit ndërsa është me shërbim në platformën e fluturimit dhe nëse nuk siguron oksigjen për një periudhë prej jo më pak se 15 minuta. Furnizimi për pajisjet mbrojtëse të rrugëve të frymëmarrjes (PBE) mund të jepet me oksigjen shtesë të kërkuar nga OPS1.770 (b)1 ose OPS 1.775 (b)1. Gjithashtu, kur ekuipazhi i fluturimit është më shumë se një person dhe një anëtar i ekuipazhit të kabinës nuk është transportuar, duhet të transportohen PBE portative për mbrojtjen e syve, hundës dhe gojës të një anëtari të ekuipazhit të fluturimit dhe të jepet gaz për frymëmarrje brenda një periudhe prej jo më pak se 15 minuta; dhe

2. nuk ka PBE të mjaftueshme portative për mbrojtjen e syve, hundës dhe gojës për të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës dhe nuk siguron gaz për frymëmarrje brenda një periudhe prej jo më pak se 15 minuta.

b) PBE-ja e synuar për përdorim për ekuipazhin e fluturimit duhet të vendoset në një pozicion të favorshëm në platformën e fluturimit dhe të jetë lehtësisht e aksesueshme për përdorim të menjëhershëm nga çdo anëtar i kërkuar i ekuipazhit të fluturimit në stacionin e tyre të caktuar të shërbimit.

c) PBE-ja e synuar për përdorim për ekuipazhin e kabinës duhet të instalohet pranë çdo stacioni të kërkuar të shërbimit të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës.

d) Një PBE shtesë lehtësisht e aksesueshme duhet të sigurohet dhe vendoset në ose afër zjarrfikëseve joautomatike të kërkuara nga

OPS 1.790 (c) dhe (d), përveç kësaj, kur zjarrfikësja vendoset brenda një seksioni ngarkesash, PBE duhet të ngarkohet jashtë por afër hyrjes për në atë seksion.

e) Ndërsa është në përdorim, PBE nuk duhet të pengojë komunikimin kur kërkohet nga OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 dhe OPS 1.850.

OPS 1.790

Zjarrfikëset joautomatike

Një operator nuk operon një avion nëse nuk sigurohen zjarrfikëse joautomatike për përdorim për ekuipazhin, pasagjerët dhe kur është e zbatueshme, seksionet e ngarkesave dhe galerat, në përputhje me sa më poshtë:

a) Lloji dhe sasia e agjentit zjarrfikës duhet të jenë të përshtatshëm për llojet e zjarreve që mund të ndodhin në seksion ku zjarrfikësja synohet të përdoret dhe, për seksionet e personelit, duhet të minimizojë rrezikun e përqendrimit të gazit toksik;

b) Të paktën një zjarrfikëse joautomatike që përmban Halon 1211 (bromoklorodifluoro-metan, CBrCIF2), ose një substancë të barasvlershme si agjenti zjarrfikës, duhet të vendoset në një pozicion të favorshëm në platformën e fluturimit për përdorim nga ekuipazhi i fluturimit;

c) Të paktën një zjarrfikëse joautomatike duhet të vendoset ose të jetë lehtësisht e aksesueshme për përdorim në çdo galerë që nuk ndodhet në platformën kryesore të pasagjerëve;

d) Të paktën një zjarrfikëse joautomatike lehtësisht e aksesueshme duhet të vihet në dispozicion për përdorim në çdo seksion të kategorisë A ose kategorisë B të bagazheve ose ngarkesave dhe në çdo seksion ngarkesash të kategorisë E, ku mund të hyjnë anëtarët e ekuipazhit në fluturim; dhe

e) Të paktën numri i mëposhtëm i zjarrfikëseve joautomatike duhet të vendoset në një pozicion të favorshëm në seksionin (et) e pasagjerëve:

Konfiguracioni maksimal i aprovuar për uljen e pasagjerëve	**Numri i zjarrfikëseve**
7 deri 30	1
31 deri 60	2
61 deri 200	3
2001 deri 300	4
3001 deri 400	5
401 deri 500	6
501 deri 600	7
601 ose më shumë	8

Kur kërkohen dy ose më shumë zjarrfikëse, ato duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në seksionin e pasagjerëve.

f) Të paktën një prej zjarrfikëseve të kërkuara e vendosur në seksionin e pasagjerëve të një avioni, me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me të paktën 31 vende dhe jo më shumë se 60 vende, dhe të paktën dy prej zjarrfikësve të ndodhura në seksionin e pasagjerëve të një avioni me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me 61 ose më shumë vende, duhet të përmbajnë Halon 1211 (bromoklorodi-fluorometan, CBrCIF2), ose një substancë të barasvlershme si agjenti zjarrfikës.

OPS 1.795

Boshtet dhe levat në rastet e përplasjeve

a) Një operator nuk operon një avion me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se nëntë vende, nëse nuk është i pajisur me të paktën një bosht ose levë të vendosur në platformën e fluturimit. Nëse konfiguracioni maksimal i aprovuar për uljen e pasagjerëve është mbi 200 vende, duhet të transportohet një bosht ose levë shtesë dhe të vendosen në ose afër zonës më të prapme të galerës.

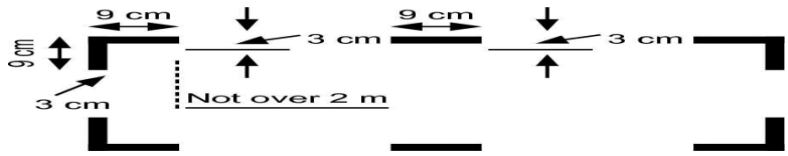
b) Boshtet dhe levat e vendosura në seksionin e pasagjerëve nuk duhet të shikohen nga pasagjerët.

OPS 1.800

Shënjimi i pikave të hyrjeve të detyruara

Një operator garanton që zonat e caktuara të trupit të avionit të përshtatshme për hyrje të detyruar nga ekuipazhet e shpëtimit në raste emergjente, të shënjohen në avion. Këto zona shënjohen siç tregohet më poshtë. Ngjyra e shënjimeve është e kuqe ose e verdhë, dhe nëse është e nevojshme, ato

paraqiten në ngjyrë të bardhë në kontrast me sfondin. Nëse shënjimet në cepa janë më shumë se dy metra larg, shtohen vija të ndërprera 9 cm x 3 cm, në mënyrë që të mos ketë më shumë se dy metra midis shenjave të afërme.



OPS 1.805
Mjetet për evakuim në raste emergjente

a) Një operator nuk operon një avion me dalje emergjente për pasagjerët në lartësi nga parvazi i dritareve:

1. të cilat janë më shumë se 1,83 metra (6 këmbë) mbi nivelin e tokës me avionin në tokë dhe përforcimin e mekanizmit të uljes; ose

2. që do të ishte më shumë se 1,83 metra (6 këmbë) mbi nivelin e tokës pas rënies ose mospërforcimit të një ose më shumë pjesëve të mekanizmit të uljes dhe për të cilin është lëshuar fillimisht një certifikatë tip në ose pas datës 1 prill 2000, nëse nuk ka pajisje ose aparate të disponueshme në çdo dalje, kur zbatohen nënparagrafët 1 ose 2, për t'u mundësuar pasagjerëve dhe ekuipazhit të arrijnë në tokë në mënyrë të sigurt në rast emergjence.

b) Nuk është e nevojshme që këto pajisje ose aparate të ofrohen në dalje evakuimi, nëse vendi i caktuar në strukturën e avionit në të cilin mbaron rruga e daljes është më pak se 1,83 metra (6 këmbë) nga toka me avionin në tokë, mekanizmin e përforcuar të uljes, dhe velëzat e krahëve të avionit në pozicion ngritjeje ose uljeje, cilido pozicion velëze më i lartë nga toka.

c) Në avionët ku kërkohet një dalje e veçantë në raste emergjente për ekuipazhin e fluturimit dhe:

1. për të cilët pika më e ulët e daljes emergjente është më e lartë se 1,83 metra (6 këmbë) mbi nivelin e tokës me mekanizmin e përforcuar të uljes; ose,

2. për të cilët është lëshuar fillimisht një certifikatë tip në ose pas datës 1 prill 2000, do të ishte mbi 1,83 metra (6 këmbë) mbi nivelin e tokës pas rënies ose mospërforcimit të një ose më shumë pjesëve të mekanizmit të uljes, duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të zbresin për të arritur në tokë në mënyrë të sigurt në rast emergjence.

OPS 1.810
Megafonat

a) Një operator nuk operon një avion me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 60 vende dhe që transporton një ose më shumë pasagjerë, nëse nuk është i pajisur me megafona portativë që operojnë me bateri, lehtësisht të akesueshëm për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit gjatë një evakuimi emergjent, në masën e mëposhtme:

Për çdo platformë pasagjerësh

Konfiguracioni për uljen e pasagjerëve	Numri i megafonave të kërkuar
61 deri 99	1
100 ose më shumë	2

2. Për avionët me më shumë se një platformë pasagjerësh, në të gjitha rastet kur konfiguracioni i përgjithshëm për uljen e pasagjerëve është më shumë se 60 vende, kërkohet të paktën një megafon.

OPS 1.815
Ndriçimi në raste emergjencash

a) Një operator nuk operon një avion që transporton pasagjerë, me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej më shumë se nëntë vende, nëse nuk është i pajisur me një sistem ndriçimi në raste emergjente, me furnizim të pavarur energjie për të lehtësuar evakuimin e avionit. Sistemi i ndriçimit në raste emergjente duhet të përfshijë:

1. Për avionët me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej më shumë se 19 vende:

i) Burime të ndriçimit të përgjithshëm të kabinës;

ii) Ndriçim të brendshëm në zonat e daljes emergjente në nivel toke; dhe

iii) Shenja dalluese dhe pozicionuese të daljes emergjente të ndriçuar.

iv) Për avionët për të cilët kërkesa për certifikatën tip ose një certifikatë të barasvlershme është paraqitur para datës 1 maj 1972, dhe në fluturimin gjatë natës, ndriçim të jashtëm emergjent në të gjithë daljet e evakuimit d

OPS 1.820

he në daljet ku kërkohen mjete ndihmëse për zbritje.

v) Për avionët për të cilët kërkesa për certifikatën tip ose një certifikatë të barasvlershme është paraqitur në ose pas datës 1 maj 1972 dhe në fluturimin gjatë natës, ndriçim të jashtëm emergjent në të gjitha daljet emergjente për pasagjerët.

vi) Për avionët për të cilët certifikata tip është lëshuar fillimisht në ose pas datës 1 janar 1958, sistemi i shënjimit të rrugës së daljes emergjente në afërsi me nivelin e tokës në seksionin (et) e pasagjerëve.

2. Për avionët me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej 19 ose më pak vende, dhe që janë të certifikuar për specifikimet e certifikimit në CS-25 ose CS-23:

i) Burimet e ndriçimit të përgjithshëm të kabinës;

ii) Ndriçim i brendshëm në zonat e daljes emergjente; dhe

iii) Shenjat dalluese dhe pozicionuese të daljes emergjente të ndriçuar.

3. Për avionët me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej 19 ose më pak vende dhe që nuk janë certifikuar për specifikimet e certifikimit në CS-25 ose CS-23, burimet e ndriçimit të përgjithshëm të kabinës.

b) Një operator nuk operon gjatë natës një avion për transportimin e pasagjerëve, me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve prej nëntë ose më pak vende, nëse nuk është i siguruar me një burim ndriçimi të përgjithshëm të kabinës për të lehtësuar evakuimin e avionit. Sistemi mund të përdorë aparate sinjalizimi dhe ndriçimi ose burime të tjera ndriçimi të përshtatura për avionin dhe që janë të afta të vazhdojnë të funksionojnë pasi të jetë fikur bateria e avionit.

Transmetuesi lokalizues emergjent

a) Një operator nuk operon një avion që lejohet të mbajë më shumë se 19 pasagjerë, nëse nuk është i pajisur me të paktën:

1. një transmetues automatik lokalizues emergjentë (ELT) ose dy ELT të çdo lloji; ose

2. dy ELT, një nga të cilët është automatik për avionët e pajisur fillimisht me certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim pas datës 1 korrik 2008.

b) Një operator nuk operon një avion që lejohet të mbajë 19 ose më pak pasagjerë, nëse nuk është i pajisur me të paktën:

1. një ELT të çdo lloji; ose

2. një ELT automatik për avionët e pajisur fillimisht me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim pas datës 1 korrik 2008.

c) Një operator garanton që të gjitha ELT-të e transportuara që përmbushin kërkesat e mësipërme, të operojnë në përputhje me dispozitat përkatëse të ICAO aneksi 10, Volumi III.

OPS 1.825

Brezat e shpëtimit

a) Avionët tokësorë. Një operator nuk operon një avion tokësor:

1. kur fluturon mbi ujë dhe në një largësi prej më shumë se 50 milje detare nga bregu; ose

2. kur ngrihet ose ulet në një aerodrom, ku vija e ngritjes ose afrimit në aerodrom është aq afër distancës mbi ujë, saqë në rast të një

incidenti, do të ekzistonte mundësia e përplasjes në ujë, nëse nuk është i pajisur me breza shpëtimi me fener sinjalizues mbijetese për çdo person në avion. Çdo brez shpëtimi duhet të ngarkohet në një pozicion lehtësisht të arritshëm nga vendi ose kabina e personit për përdorimin e të cilit është ofruar. Brezat e shpëtimit për fëmijët mund të zëvendësohen me pajisje të tjera të aprovuara notimi, të pajisura me fenerë sinjalizues mbijetese.

b) Hidroplanët dhe amfibët. Një operator nuk operon një hidroplan ose amfib mbi ujë nëse nuk është i pajisur me breza shpëtimi me fener sinjalizues mbijetese për çdo person në avion. Çdo brez shpëtimi duhet të ngarkohet në një pozicion lehtësisht të arritshëm nga vendi ose kabina e personit për përdorimin e të cilit është ofruar. Brezat e shpëtimit për fëmijët mund të zëvendësohen me pajisje të tjera të aprovuara notimi të pajisura me fenerë sinjalizues mbijetese.

OPS 1.830

Barkat e shpëtimit dhe ELT-të e mbijetesës për fluturime të zgjatura mbi ujë

a) Në fluturimet mbi ujë, një operator nuk operon një avion në largësi të madhe nga toka, i cili është i përshtatshëm për të bërë një ulje emergjente, më të madhe se ajo që i korrespondon:

1. 120 minuta me shpejtësi fluturimi ose 400 milje detare, cilado qoftë më e ulëta, për avionët e aftë që të vazhdojnë fluturimin në një aerodrom me njësi fuqie kritike që bëhet jofunksionale në një pikë gjatë itinerarit ose devijimeve të planifikuara; ose

2. 30 minuta me shpejtësi fluturimi ose 100 milje detare, cilado qoftë më e ulëta, për të gjithë avionët e tjerë, nëse transportohet pajisja që nuk është përcaktuar në nënparagrafët (b) dhe (c) më poshtë.

b) Barka të mjaftueshme shpëtimi për të transportuar të gjithë personat në avion. Nëse nuk sigurohen barka shtesë shpëtimi me kapacitet të mjaftueshëm, kapaciteti notues dhe mbajtës mbi kapacitetin nominal të barkave të shpëtimit duhet të mbulojë të gjithë personat në avion, në rast të humbjes së një barke shpëtimi me kapacitetin më të lartë nominal.

Barkat e shpëtimit pajisen me:

1. një fener sinjalizimi mbijetese; dhe

2. pajisje shpëtimi, duke përfshirë mjete shpëtimi në përshtatje me fluturimin që do të kryhet; dhe

c) Të paktën dy transmetues lokalizimi emergjent mbijetese (ELT (S)), të aftë për transmetim në frekuenca radiofonike emergjente, të parashikuar në ICAO, aneksi 10, volumi V, kapitulli 2.

OPS 1.835

Pajisjet e mbijetesës

Një operator nuk operon një avion në zona në të cilat kërkimi dhe shpëtimi do të ishin shumë të vështira, nëse nuk është i pajisur me elementet e mëposhtëm:

a) pajisje sinjalizimi për të lëshuar sinjalet e rrezikut piroteknik të përshkruara në ICAO, Aneksi 2;

b) të paktën një ELT (S) është e aftë të transmetojë në frekuenca radiofonike emergjente të parashikuara në ICAO, aneksi 10, volumi V, kapitulli 2; dhe

c) pajisje shtesë mbijetese për itinerarin që do të ndiqet, duke marrë në konsideratë numrin e personave në avion, përveç kur nuk është e nevojshme që pajisja e përcaktuar në nënparagrafin (c) të transportohet kur avioni:

1. ose mbetet brenda një distance nga një zonë ku kërkimi dhe shpëtimi nuk është shumë i vështirë, që i korrespondon:

i) 120 minutave në shpejtësi fluturimi me një motor jofunksional për avionët e aftë të vazhdojnë fluturimin në një aerodrom me njësi fuqie kritike që bëhet jonfunksionale në një pikë gjatë itinerarit ose devijimeve të planifikuara; ose

ii) 30 minutave në shpejtësi fluturimi për të gjithë avionët e tjerë, ose

2. për avionët e certifikuar për specifikimet e certifikimit në CS-25 ose një dokument të barasvlershëm, asnjë distancë më e gjatë sesa ajo që i korrespondon 90 minutave shpejtësie fluturimi nga një zonë e përshtatshme për të bërë ulje emergjente.

OPS 1.840

Hidroplanët dhe amfibët - Pajisjet e ndryshme

a) Një operator nuk operon një hidroplan ose amfib mbi ujë, nëse nuk është i pajisur me:

1. një spirancë anijeje dhe pajisje tjetër të nevojshme për të lehtësuar akostimin, ankorimin ose manovrimin e avionit në ujë, i përshtatshëm me madhësinë, peshën dhe karakteristikat e transportit të tij; dhe

2. pajisje për lëshimin e sinjaleve akustike të parashikuara në rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, sipas rastit.

Shtojca 1 e OPS 1.715

Regjistruesit e të dhënave të fluturimit - 1 - Lista e parametrave që do të regjistrohen

Tabela A1 - Avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 5 700 kg

Shënim. Numrat në kolonën e majtë reflektojnë numrat e serisë të përshkruar në dokumentin EUROCAE, ED55

Nr.	PARAMETRI
1	Koha ose llogaritja relative e kohës
2	Lartësia e presionit të ajrit
3	Shpejtësia e përcaktuar e ajrit
4	Drejtimi
5	Përshpejtimi normal
6	Pozicioni i ngritjes
7	Pozicioni i rrotullimit
8	Çelësi joautomatik i transmetimit me radio
9	Goditja/fuqia shtytëse në çdo motor dhe pozicioni ngritës i fuqisë/goditjes në kabinën e pilotit, nëse është e zbatueshme
10	Velëza anësore e prapme e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
11	Velëza anësore kryesore e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
12	Statusi i frenimit të goditjeve
13	Pozicioni i velëzës për uljen e shpejtësisë në tokë dhe/ose përzgjedhja e frenave të shpejtësisë
14	Temperatura e përgjithshme ose e jashtme e ajrit
15	Autopiloti, kontrollori automatik i regjistrimit të fuqisë së motorit të një avioni dhe metoda AFCS dhe statusi i ingranimit
16	Përshpejtimi gjatësor (boshti i trupit të avionit)
17	Përshpejtimi anësor

Tabela A2- Avionët me masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej 5 700 kg ose më pak

Shënim. Numrat në kolonën e majtë reflektojnë numrat e serisë të përshkruar në dokumentin EUROCAE, ED55

Nr.	PARAMETRI
1	Koha ose llogaritja relative e kohës
2	Lartësia e presionit të ajrit
3	Shpejtësia e përcaktuar e ajrit
4	Drejtimi
5	Përshpejtimi normal
6	Pozicioni i ngritjes
7	Pozicioni i rrotullimit
8	Çelësi joautomatik i transmetimit me radio
9	Goditja/fuqia shtytëse në çdo motor dhe pozicioni ngritës i fuqisë/goditjes në kabinën e pilotit, nëse është e zbatueshme
10	Velëza anësore e prapme e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit

11	Velëza anësore kryesore e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
12	Statusi i frenimit të goditjeve
13	Pozicioni i velëzës për uljen e shpejtësisë në tokë dhe/ose përzgjedhja e frenave të shpejtësisë
14	Temperatura e përgjithshme ose e jashtme e ajrit
15	Statusi i ingranimit të autopilotit/kontrollorit automatik të regjistrimit të fuqisë së motorit të një avioni
16	Këndi i sulmit (nëse është në dispozicion një sensor i përshtatshëm)
17	Përshpejtimi gjatësor (boshti i trupit të avionit)

Tabela B - Parametrat shtesë për avionët me një masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes mbi 27 000 kg

Shënim. Numrat në kolonën e majtë reflektojnë numrat e serisë të përshkruar në dokumentin EUROCAE, ED55

Nr.	PARAMETRI
18	Kontrollet kryesore të fluturimit- pozicioni sipërfaqësor i kontrollit dhe/ose kontributi i pilotit(ngritja, rrotullimi, dalja nga kursi)
19	Pozicioni i gatishmërisë për ngritje
20	Lartësia e radio-komunikimit
21	Devijimi i rrezes së drejtimit vertikal (vija e planerimit ils ose ngritja mls)
22	Devijimi i rrezes së drejtimit horizontal (lokalizuesi ils ose azimuti mls)
23	Transmetimi i radiosinjaleve
24	Paralajmërimet
25	I rezervuar (rekomandohet përzgjedhja e frekuencës së marrësit të navigimit)
26	I rezervuar (rekomandohet distanca dme)
27	Statusi i çelësit frenues të mekanizmit të uljes ose statusi ajër/tokë
28	Sistemi i sinjalizimit për afërsinë nga toka
29	Këndi i sulmit
30	Temperatura e përgjithshme ose e jashtme e ajrit
31	Shpejtësia efektive (lidhur me tokën)
32	Mekanizmi i uljes së avionit ose pozicioni i selektorit të mekanizmit

Tabela C - Avionët e pajisur me sisteme me panele elektronike

Shënim. Numrat në kolonën qendrore reflektojnë numrat e serisë të përshkruar në dokumentin EUROCAE, ED55 tabela A1.5

Nr.	Nr.	PARAMETRI
33	6	Regjistrimi i përzgjedhur barometrik (çdo stacion piloti)
34	7	Lartësia e përzgjedhur
35	8	Shpejtësia e përzgjedhur
36	9	Numri i përzgjedhur i makut
37	10	Shpejtësia e përzgjedhur vertikale
38	11	Drejtimi i përzgjedhur
39	12	Trajektorja e përzgjedhur e fluturimit
40	13	
41	14	Lartësia e vendosur e përzgjedhur
42	15	Formati i shfaqjes në panel efis Formati i shfaqjes në panel i Sinjaleve/motorit/shumëfunksional

Shtojca 1 e OPS 1.720

Regjistruesit e të dhënave të fluturimit - 2 - Lista e parametrave që duhet të regjistrohen

TABELA A - AVIONËT ME MASË TË LEJUAR GJATË NGRITJES MBI 5 700 KG

Nr.	PARAMETRI
1	Koha ose llogaritja relative e kohës
2	Lartësia e presionit të ajrit
3	Shpejtësia e përcaktuar e ajrit
4	Drejtimi
5	Përshpejtimi normal
6	Pozicioni i ngritjes
7	Pozicioni i rrotullimit
8	Çelësi joautomatik i transmetimit me radio nëse nuk është siguruar një mjet zëvendësues për sinkronizimin e fdr-së dhe regjistrimet CVR
9	Fuqia në çdo motor
10	Velëza anësore e prapme e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
11	Velëza anësore kryesore e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
12	Pozicioni i frenimit të goditjeve (vetëm për avionët me turbohelikë)
13	Pozicioni i velëzës për uljen e shpejtësisë në tokë dhe/ose përzgjedhja e frenave të shpejtësisë
14	Temperatura e përgjithshme ose e jashtme e ajrit
15a	Statusi i ingranimit të autopilotit
15b	Mënyrat e funksionimit të autopilotit, kontrollori automatik i regjistrimit të fuqisë së motorit të një avioni dhe statusi i ingranimit të sistemeve afcs dhe metodat e funksionimit

TABELA B - PARAMETRAT SHTESË PËR AVIONËT ME MASË MAKSIMALE TË LEJUAR GJATË NGRITJES MBI 27 000 KG

Nr.	PARAMETRI
16	Përshpejtimi gjatësor
17	Përshpejtimi anësor
18	Kontrollet parësore të fluturimeve-pozicioni sipërfaqësor i kontrollit dhe/ose
19	Kontributi i pilotit (ngritja, rrotullimi, dalja nga kursi)
20	Pozicioni i gatishmërisë për ngritje
21	Lartësia e radio-komunikimit
22	Devijimi nga vija e planerimit
23	Devijimi i lokalizuesit
24	Transmetimi i radiosinjaleve
25	Paralajmërimi i drejtuesit
26	Përzgjedhja e frekuencave nav 1 dhe nav 3
27	Distanca dme 1 dhe dme 2
28	Çelësi frenues i mekanizmit të uljes së avionit
29	Sistemi i sinjalizimit për afërsinë me tokën
30	Këndi i sulmit
31	Sistemi hidraulik, çdo sistem (presioni i ulët)
32	Të dhëna mbi navigimin
	Pozicioni i përzgjedhjes së mekanizmit ose mekanizmi i uljes së avionit

Shtojca 1 e OPS 1.725

Regjistruesit e të dhënave të fluturimit - 3 - Lista e parametrave që do të regjistrohen

TABELA A - AVIONËT ME MASË MAKSIMALE TË LEJUAR GJATË NGRITJES MBI 5 700 KG

Nr.	PARAMETRI
1	Koha ose llogaritja relative e kohës
2	Lartësia e presionit
3	Shpejtësia e përcaktuar e ajrit
4	Drejtimi
5	Përshpejtimi normal

TABELA B - PARAMETRAT SHTESË PËR AVIONËT ME MASË MAKSIMALE TË LEJUAR GJATË NGRITJES MBI 27 000 KG

Nr.	PARAMETRI
6	Lartësia e ngritjes
7	Lartësia e rrotullimit
8	Çelësi joautomatik i transmetimit me radio nëse nuk është siguruar një mjet zëvendësues për sinkronizimin e fdr-së dhe regjistrimet CVR
9	Fuqia në çdo motor
10	Velëza anësore e prapme e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
11	Velëza anësore kryesore e krahut të avionit ose përzgjedhja e kontrollit të kabinës së pilotit
12	Pozicioni i frenimit të goditjeve (vetëm për avionët me turbohelikë)
13	Pozicioni i velëzës për uljen e shpejtësisë në tokë dhe/ose përzgjedhja e frenave të shpejtësisë
14	Temperatura e përgjithshme ose e jashtme e ajrit
15a	Statusi i ingranimit të autopilotit
15b	Mënyrat e funksionimit të autopilotit, kontrollori automatik i regjistrimit të fuqisë së motorit të një avioni dhe statusi i ingranimit të sistemeve afcs dhe metodat e funksionimit
16	Përshpejtimi gjatësor
17	Përshpejtimi anësor
18	Kontrollet parësore të fluturimeve-pozicioni sipërfaqësor i kontrollit dhe/ose
19	Kontributi i pilotit (ngritja, rrotullimi, dalja nga kursi)
20	Pozicioni i gatishmërisë për ngritje
21	Lartësia e radio-komunikimit
22	Devijimi nga vija e planerimit
23	Devijimi i lokalizuesit
24	Transmetimi i radiosinjaleve
25	Paralajmërimi i drejtuesit
26	Përzgjedhja e frekuencave nav 1 dhe nav 3
27	Distanca dme 1 dhe dme 2
28	Çelësi frenues i mekanizmit të uljes së avionit
29	Sistemi i sinjalizimit për afërsinë me tokën
30	Këndi i sulmit
31	Sistemi hidraulik, çdo sistem (presioni i ulët)
32	Të dhëna mbi navigimin (gjerësia gjeografike, gjatësia gjeografike, shpejtësia e afrimit në tokë dhe këndi i zhvendosjes) Pozicioni i përzgjedhjes së mekanizmit ose mekanizmi i uljes së avionit

Shtojca 1 e OPS 1.770

Oksigjeni - Kërkesat minimale për oksigjen shtesë për avionët me ajër të presuar gjatë dhe pas zbritjes emergjente

Tabela 1

(a)	(b)
FURNIZIMI PËR	**KOHËZGJATJA DHE LARTËSIA E PRESIONIT TË AJRIT NË KABINË**
1. Të gjithë personat e vendeve të platformës së fluturimit me shërbim në platformën e fluturimit	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në kabinë kalon 13 000 këmbë dhe e gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në

	kabinë kalon 10 000 këmbë, por nuk kalon 13 000 këmbë pas 30 minutave të para në këto lartësi por në asnjë rast më pak se: i) 30 minuta për avionët e certifikuar të fluturojnë në lartësi jo më shumë se 25 000 këmbë (shënimi 2) ii) Dy orë për avionët e certifikuar të fluturojnë në lartësi më shumë se 25 000 këmbë (shënimi 3)
2. Të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në kabinë kalon 13 000 këmbë dhe e gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në kabinë është më e madhe se 10 000 këmbë por nuk kalon 13 000 këmbë pas 30 minutave të para në ato lartësi
3. 100 % e pasagjerëve (shënimi 5)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në kabinë kalon 15 000 këmbë por në asnjë rast jo më pak se 10 minuta (shënimi 4)
4. 30 % e pasagjerëve (shënimi 5)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në kabinë kalon 14 000 këmbë por nuk kalon 15 000 këmbë
5. 10 % e pasagjere (shënimi 5)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të ajrit në kabinë kalon 10 000 këmbë por nuk kalon 14 000 këmbë pas 30 minutave të para në këto lartësi
Shënim 1. Furnizimi i dhënë duhet të marrë parasysh lartësinë e presionit të ajrit në kabinë dhe profilin e rënies për itineraret përkatëse Shënim 2. Furnizimi minimal i kërkuar është ajo sasi e oksigjenit e nevojshme për një nivel konstant rënieje nga lartësia operative e certifikuar maksimale e avionit në 10 000 këmbë brenda10 minutave dhe e ndjekur nga 20 minuta në 10 000 këmbë Shënim 3. Furnizimi minimal i kërkuar është ajo sasi e oksigjenit e nevojshme për një nivel konstant rënieje nga lartësia operative e certifikuar maksimale e avionit në 10 000 këmbë brenda 10 minutave dhe e ndjekur nga 110 minuta në 10 000 këmbë. Oksigjeni i kërkuar në OPS 1.780 (a) 1 mund të përfshihet në përcaktimin e sasisë së kërkuar Shënim 4. Furnizimi minimal i kërkuar është ajo sasi e oksigjenit e nevojshme për një nivel konstant rënieje nga lartësia operative e certifikuar maksimale e avionit në 15 000 këmbë brenda 10 minutave Shënim 5. Për qëllime të kësaj tabele, "pasagjerë" nënkupton pasagjerët e transportuar, dhe përfshin fëmijët.	

Shtojca 1 e OPS 1.775

Oksigjeni shtesë për avionët jo me ajër të presuar

Tabela 1

(a)	(b)
FURNIZIMI PËR	**KOHËZGJATJA DHE LARTËSIA E PRESIONIT TË AJRIT**
1. Të gjithë personat e vendeve të platformës së fluturimit me shërbim në platformën e fluturimit	E gjithë koha e fluturimit në lartësi të presionit të ajrit mbi 10 000 këmbë
2. Të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të	E gjithë koha e fluturimit në lartësi të presionit të

kabinës	ajrit mbi 13 000 këmbë dhe për çdo periudhë që kalon 30 minuta, në lartësi të presionit të ajrit mbi 10 000 këmbë por jo më shumë se 13 000 këmbë.
3. 100 % e pasagjerëve (shihni shënimin)	E gjithë koha e fluturimit në lartësi të presionit të ajrit mbi 13 000 këmbë
4. 10 % e pasagjerëve (shihni shënimin)	E gjithë koha e fluturimit pas 30 minutash në lartësi të presionit të ajrit mbi 10 000 këmbë por jo më shumë se 13 000 këmbë
Shënim. Për qëllime të kësaj tabele, "pasagjerë" nënkupton pasagjerët e transportuar dhe përfshin fëmijët nën moshën 2 vjeç.	

NËNPJESA L
PAJISJET E KOMUNIKIMIT DHE NAVIGIMIT

OPS 1.845
Hyrje e përgjithshme

a) Një operator garanton që një fluturim të fillojë vetëm nëse pajisjet e komunikimit dhe të navigimit të kërkuara në këtë nënpjesë të jenë:

1. të miratuara dhe të instaluara në përputhje me kërkesat për zbatimin e tyre, duke përfshirë standardin e performancës minimale, si dhe kërkesat operacionale dhe ato të përshtatshmërisë për fluturim;

2. të instaluara në mënyrë që mosfunksionimi i çdo njësie të vetme të kërkuar si për qëllime të komunikimit apo navigimit, ose për të dyja së bashku, nuk do të çojë në mosfunksionimin e një njësie tjetër të kërkuar për qëllime të komunikimit dhe të navigimit;

3. në kushte të operimit funksional për llojin e operacionit që është duke u kryer përveç atyre që parashikohen në MEL (referojuni OPS 1.030); dhe

4. të organizuara në mënyrë që nëse pajisjet do të përdoren nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit në postin e tij/të saj të stacionit gjatë fluturimit, ai duhet të jetë funksional për përdorim nga posti i tij/i saj i fluturimit. Kur një pajisje e vetme kërkohet të përdoret nga më shumë se një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, ajo duhet të vendoset në mënyrë që pajisja të jetë e përdorshme nga secili post i stacionit nga ku pajisja kërkohet të bëhet e përdorshme.

b) Standardet e performancës minimale të pajisjeve të komunikimit dhe navigimit janë ato që përshkruhen në urdhrat e standardeve teknike europiane në fuqi (ETSO), ashtu siç klasifikohen në specifikimet në fuqi mbi urdhrat e standardeve teknike europiane (CS-TSO), përveç rasteve kur standarde të ndryshme të performancës përshkruhen në kodet operacionale apo të përshtatshmërisë për fluturim. Pajisjet e komunikimit dhe navigimit që janë në përputhje me specifikimet e performancës dhe të formës së dizenjos që janë ndryshe nga ETSO në datën e zbatimit të OPS mund të mbeten në shërbim, ose të instalohen, përveç rasteve kur përshkruhen kërkesa shtesë në këtë nënpjesë.

Nuk është e nevojshme që pajisjet e miratuara të komunikimit dhe navigimit, të jenë në përputhje me një ETSO të rishikuar ose me një specifikim të rishikuar, ndryshe nga ETSO, përveç rasteve kur është përshkruar një kërkesë prapavepruese.

OPS 1.850
Pajisjet e radio-komunikimit

a) Një operator nuk operon një avion përveç kur ai është i pajisur me radion e kërkuar për llojet e operacioneve që do të kryhen.

b) Kur në këtë nënpjesë kërkohen dy sisteme të pavarura të radios (secili më vete dhe i plotë), secila prej tyre duhet të ketë një instalim të pavarur të antenës, përveç rasteve të antenave pa tel të

mbështetura fuqimisht ose të antenave të tjera me të njëjtin besueshmëri, në të cilat mund të kërkohet vetëm një antenë.

c) Pajisja e komunikimit me radio e kërkuar që të jetë në përputhje me paragrafin (a) të mësipërm, duhet të sigurojë, gjithashtu, komunikim me frekuencën 121,5 MHz të emergjencës aeronautike.

OPS 1.855

Paneli i selektorit audio

Një operator nuk operon një avion sipas IFR-së, përveç rasteve kur ai është pajisur me një panel të selektorit audio, i cili është i përdorshëm nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të cilëve u nevojitet një gjë e tillë.

OPS 1.860

Pajisjet e radiokomunikimit për operacione nën VFR në itinerare të naviguara nëpërmjet referimit të pamjeve tokësore vizuale

Një operator nuk operon një avion nën VFR mbi itineraret që mund të navigohen nëpërmjet referimit të pamjeve tokësore vizuale, përveç rasteve kur është i pajisur me pajisjet e nevojshme të komunikimit të radios për të përmbushur në kushte normale të operimit sa më poshtë:

a) të komunikojnë me stacionet përkatëse tokësore;

b) të komunikojnë me shërbimet përkatëse të trafikut ajror nga çdo pikë e hapësirës ajrore të kontrolluar ku është planifikuar kryerja e fluturimeve; dhe

c) të marrë informacion meteorologjik.

OPS 1.865

Pajisjet e komunikimit dhe navigimit për operacione nën IFR ose VFR, në itinerare jo të naviguara nëpërmjet referimit të pamjeve tokësore vizuale

a) Një operator nuk operon një avion nën IFR ose nën VFR, në itinerare që nuk mund të navigohen nëpërmjet referimit të pamjeve tokësore vizuale, përveç rasteve kur avioni është pajisur me pajisje të radiokomunikimit dhe pajisje trasponder SSR dhe të navigimit, në përputhje me kërkesat e shërbimeve të trafikut ajror në zonën (zonat) e operacionit.

b) Pajisje radioje. Një operator garanton që pajisjet e radiokomunikimit të kenë në përbërjen e tyre jo më pak se:

1. dy sisteme të pavarura te komunikimit me radio, të nevojshme në gjendje normale pune për të komunikuar me një stacion tokësor përkatës nga çdo pikë e itinerarit, përfshirë devijimet e mundshme; dhe

2. pajisje të nevojshme të trasponderit SSR për itinerarin që do të fluturohet.

c) për operacionet brenda një distance të shkurtër transporti në hapësirën ajrore NAT MNPS që nuk përshkon Atlantikun e Veriut, një avion mund të pajiset me një sistem të komunikimit të distancës së largët (sistemi HF), vetëm nëse janë publikuar procedurat e komunikimit alternativ për hapësirën ajrore përkatëse.

d) Pajisje të navigimit. Një operator garanton që pajisjet e navigimit

1. të përbëhen nga jo më pak se:

i) një sistem marrës VOR, një sistem ADF, një DME, me përjashtim të rasteve kur një sistem ADF duhet të instalohet, me kusht që përdorimi i ADF-së të mos nevojitet në çdo fazë të fluturimit të planifikuar;

ii) një ILS ose MLS kur ILS ose MLS nevojiten për qëllime të navigimit të afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit;

iii) një sistem të shenjim-sinjalizimit kur një shenjim-sinjalizim nevojitet për qëllime të navigimit të afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit;

iv) një sistem të navigimit zonal kur navigimi zonal nevojitet për itinerarin që do të fluturohet;

v) një sistem shtesë DME në çdo itinerar ose pjesë të tij, kur fluturimi bazohet vetëm në sinjale DME;

vi) një sistem marrës VOR në çdo itinerar, ose pjesë të tij, kur navigimi bazohet vetëm në sinjalet VOR;

vii) një sistem shtesë ADF në çdo itinerar, ose pjesë të tij, kur fluturimi bazohet vetëm në sinjalet NDB; ose

2. të jetë në përputhje me llojin e performancës së kërkuar të navigimit (RNP) për operacionin në hapësirën ajrore përkatëse.

e) Një operator operon një avion që nuk është i pajisur me një ADF ose me pajisjen e fluturimit të përcaktuar në nënparagrafin/paragrafët (c)1(vi) dhe/ose (c)1(vii) më sipër, me kusht që të jetë i pajisur me një pajisje alternative të autorizuar, për itinerarin që do të fluturohet, nga autoriteti. Besueshmëria dhe saktësia e pajisjeve alternative duhet të lejojë navigim të sigurt përgjatë itinerarit të synuar.

f) Një operator garanton që pajisjet e komunikimit VHF, lokalizuesit ILS dhe marrësit VOR të instaluar në avionë që do të operohen në IFR, të jenë të tipave që janë miratuar në përputhje me standardet e performancës së imunitetit FM.

g) Një operator garanton që avionët që kryejnë ETOPS të kenë një mjet komunikimi të aftë për të komunikuar me stacionet tokësore të nevojshme në lartësitë e emergjencave normale dhe të planifikuara. Për itineraret ETOPS, kur janë në dispozicion shërbimet e komunikimit me zë, duhet të vihet në funksionim komunikimi me zë. Për të gjitha operacionet ETOPS më shumë se 180 minuta, duhet të instalohet një teknologji e besueshme komunikimi, ose me zë ose me bazë të dhënash. Kur infrastrukturat e komunikimit me zë nuk janë në dispozicion dhe kur komunikimi me zë nuk është i mundur ose është i një cilësie të dobët, duhet të sigurohet komunikimi me përdorimin e sistemeve alternative.

OPS 1.866

Pajisjet e transponderit

a) Një operator nuk operon një avion nëse nuk është i pajisur me:

1. një transponder SSR për raportim në lartësi të presionit të ajrit; dhe
2. çdo kapacitet tjetër të transponderit SSR të nevojshme për itinerarin që fluturohet.

OPS 1.870

Pajisje shtesë të navigimit për operacionet në hapësirën ajrore MNPS

a) Një operator nuk operon një avion në hapësirën ajrore MNPS, nëse nuk është pajisur me pajisje të navigimit që janë në përputhje me specifikimet e performancës minimale të navigimit të përshkruara në ICAO Doc 7030 në formën e procedurave shtesë rajonale.

b) Pajisjet e navigimit që kërkohen nga ky paragraf duhet të jenë të dukshme dhe të përdorshme nga të dy pilotët që janë vendosur në kabinën e punës së pilotit.

c) Për operacione të pakufizuara në hapësirën ajrore të MNPS, një avion duhet të pajiset me dy sisteme të navigimit me rreze të gjatë veprimi (LRNS).

d) Për operacione në hapësirën ajrore të MNPS përgjatë itinerareve të veçanta të njoftuara, një avion duhet të pajiset me një sistem të navigimit me rreze të gjatë veprimi (LRNS), përveç rasteve kur përcaktohet ndryshe.

OPS 1.872
Pajisjet për operacione në hapësirë ajrore të përcaktuara me minimumet e ndarjes vertikale të zvogëluar (RVSM)

a) Një operator garanton që avionët që operohen në hapësirën ajrore RVSM, të jenë të pajisur me:

1. dy sisteme të pavarura për matjen e lartësive;
2. një sistem alarmi të lartësisë;
3. një sistem kontrolli automatik të lartësisë; dhe
4. një transponder të radarit të vëzhgimit dytësor (SSR) me sistem të raportimit të lartësisë, i cili mund të lidhet me sistemin në përdorim të matjes së lartësive për ruajtjen e lartësive të caktuara.

OPS 1.873
Menaxhimi i të dhënave të navigimit elektronik

a) Një operator nuk përdor një bazë të dhënash të navigimit, që mbështet një aplikim të navigimit ajror, si mjet kryesor për navigimin, përveç rasteve kur furnizuesi i bazës së të dhënave të navigimit zotëron një letër pranimi të tipit 2 (LoA) ose të barasvlershme me të.

b) Nëse furnizuesi i operatorit nuk zotëron një letër pranimi të tipit 2 ose të barasvlershme me të, operatori nuk përdor produktet e të dhënave të navigimit elektronik, përveç rasteve kur AAC ka miratuar procedurat e operatorit për të garantuar që procesi i aplikuar dhe produktet e dhëna sigurojnë arritje të standardeve të integritetit.

c) Një operator nuk përdor produktet e të dhënave të navigimit elektronik për aplikime të tjera të navigimit, përveç rasteve kur autoriteti ka miratuar procedurat e operatorit për të garantuar që procesi i aplikuar dhe produktet e dhëna sigurojnë arritje të standardeve të integritetit të pranueshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

d) Një operator vazhdon të monitorojë si procesin, ashtu edhe produktet në bazë të kërkesave të parashikuara në OPS 1.035.

e) Një operator zbaton procedurat që sigurojnë shpërndarjen dhe futjen në kohën e duhur të të dhënave aktuale dhe të pandryshueshme të navigimit elektronik, për të gjithë avionët që e kërkojnë një gjë të tillë.

NËNPJESA M
MIRËMBAJTJA E AVIONIT

OPS 1.875
Të përgjithshme

a) Një operator nuk operon një avion nëse ai nuk është i mirëmbajtur dhe futur në shërbim nga një organizatë e aprovuar/pranuar sipas rregullave në përputhje me pjesën 145, përveç inspektimeve të parafluturimit që nuk është e nevojshme të kryhen domosdoshmërisht sipas organizatës së parashikuar në pjesën 145.

b) Kërkesat e përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim të avionëve që duhet të përputhen me kërkesat e certifikimit të operatorit në OPS 1.180, janë ato të përcaktuara në pjesën M.

NËNPJESA N
EKUIPAZHI I FLUTURIMIT

OPS 1.940
Përbërja e ekuipazhit të fluturimit
(shih shtojcat 1 dhe 2 të OPS 1.940)

a) Një operator garanton që:

1. përbërja e ekuipazhit të fluturimit dhe numri i anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në postet e përcaktuara të ekuipazhit të jenë të gjitha në përputhje me, dhe jo më pak se minimumi i specifikuar në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

2. ekuipazhi i fluturimit përfshin anëtarë shtesë të ekuipazhit të fluturimit kur kërkohet nga lloji i operacionit, dhe nuk zvogëlohet më poshtë se numri i përcaktuar në manualin operacional;

3. të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit mbajnë një licencë të vlefshme dhe të zbatueshme të pranueshme nga AAC dhe janë të kualifikuar siç duhet dhe kompetentë të kryejnë detyrat që u caktohen;

4. të vendosen procedura, të pranueshme nga AAC, për të parandaluar rastet e përbërjes së gjithë ekuipazhit të fluturimit me anëtarë pa përvojë;

5. një pilot nga radhët e ekuipazhit të fluturimit, i kualifikuar si kryepilot në përputhje me kërkesat që rregullojnë licencat e ekuipazheve të fluturimit, caktohet si komandant dhe mund t'ia delegojë drejtimin e fluturimit një piloti me kualifikimet e nevojshme; dhe

6. kur nga AFM-ja kërkohet një operator i panelit të sistemit, ekuipazhi i fluturimit përfshin një anëtar të ekuipazhit që mban licencë të inxhinierit të fluturimit ose është anëtar i ekuipazhit të fluturimit me kualifikimet e nevojshme dhe i pranuar nga AAC.

7. kur angazhohen shërbimet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit që janë të vetëpunësuar dhe/ose që punojnë me kohë të pjesshme ose të përkohshme, duhet të respektohen kërkesat e nënpjesës N. Në këtë rast, vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet numrit të përgjithshëm të tipave të avionëve ose varianteve që mund të drejtojë një anëtar i ekuipazhit të fluturimit për qëllime të transportit ajror tregtar, i cili nuk duhet të kalojë kërkesat e specifikuara në OPS 1.980 dhe OPS 1.981, duke përfshirë rastet kur shërbimet e tij/të saj janë të angazhuara nga një operator tjetër. Për anëtarët e ekuipazhit, që i shërbejnë operatorit në rolin e komandantit, duhet të kryhet një trajnim paraprak mbi menaxhimin e burimeve të ekuipazhit të operatorit (CRM) para fillimit të fluturimit të linjave të pambikëqyrura, përveç rasteve kur anëtari i ekuipazhit ka kryer më parë një kurs paraprak të operatorit për CRM-në.

b) Ekuipazhi minimal i fluturimit për operacione nën IFR ose gjatë natës. Për operacione nën IFR ose gjatë natës, një operator garanton që:

1. për të gjithë avionët me turbohelikë me konfiguracion maksimal të miratuar të vendeve për uljen e pasagjerëve me më shumë se nëntë vende dhe për të gjithë avionët me turbohelikë, ekuipazhi minimal i fluturimit është dy pilotë; ose

2. avionët e tjerë të ndryshëm nga ata që mbulohen nga nënparagrafi i mësipërm (b)1 operohen nga një pilot i vetëm, me kusht që të plotësohen kërkesat e shtojcës 2 të OPS 1.940. Nëse kërkesat e shtojcës 2 nuk plotësohen, ekuipazhi i fluturimit minimal është dy pilotë.

OPS 1.943
Trajnimi fillestar mbi menaxhimin e burimeve të ekuipazhit të operatorit (CRM)

a) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk ka përfunduar më parë trajnim mbi menaxhimin e burimeve të ekuipazhit të operatorit (CRM) (qoftë punonjës të rinj ose personeli ekzistues), operatori do të garantojë që anëtari i ekuipazhit të fluturimit të përfundojë kursin fillestar të trajnimit CRM. Punonjësit e rinj do të përfundojnë trajnimin fillestar CRM të operatorit brenda vitit të tyre të parë të funksionit si operator.

b) nëse anëtari i ekuipazhit të fluturimit nuk është trajnuar më parë mbi faktorët njerëzorë, do të kryhet një kurs teorik i bazuar në performancën e burimeve njerëzore dhe programin e kufizimeve për ATPL-në (shihni kërkesat e zbatueshme për lëshimin e licencave të ekuipazhit të fluturimit) para trajnimit fillestar CRM të operatorit ose i kombinuar me trajnimin fillestar CRM të operatorit.

c) Trajnimi fillestar CRM kryhet nga të paktën një trajner CRM, i pranueshëm për AAC, i cili mund të asistohet nga ekspertë, me qëllim trajtimin e fushave specifike.

d) Trajnimi fillestar CRM kryhet në përputhje me një program të detajuar kursi të përfshirë në manualin operacional.

OPS 1.945

Trajnimi dhe kontrolli mbi menaxhimin e emergjencave

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.945)

a) Një operator garanton që:

1. një anëtar i ekuipazhit të fluturimit të përfundojë një kurs trajnimi për tipa të tjerë avionësh, i cili përmbush kërkesat e zbatueshme për lëshimin e licencave të ekuipazhit të fluturimit gjatë ndryshimit nga një tip avioni në një tip ose kategori tjetër, për të cilën kërkohet një tip ose klasifikim i ri;

2. një anëtar i ekuipazhit të fluturimit të përfundojë një kurs për menaxhimin e emergjencave të një operatori përpara fillimit të fluturimit të pambikëqyrur në vijën e fluturimit;

i) gjatë ndryshimit në një avion për të cilin kërkohet një tip ose klasifikim ri; ose

ii) gjatë ndryshimit të operatorit;

3. trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave të kryhet nga një personel i kualifikuar, në përputhje me një program të detajuar kursi të përfshirë në manualin operacional. Operatori garanton që elementet integruese të personelit të CRM në trajnimin mbi menaxhimin e emergjencave të kenë kualifikimet e duhura;

4. numri i trajnimeve të kërkuara nga kursi mbi menaxhimin e emergjencave të operatorit përcaktohet pasi të jetë marrë në konsideratë trajnimi i mëparshëm i anëtarëve të ekuipazhit i regjistruar në dosjen e tij/të saj të trajnimit të parashikuar në OPS 1.985;

5. standardet minimale të kualifikimit dhe përvoja e kërkuar e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit para fillimit të trajnimit mbi menaxhimin e emergjencave, përcaktohen në manualin operacional;

6. çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet kontrolleve të kërkuara nga OPS 1.965(b) dhe trajnimit dhe kontrolleve të kërkuara nga OPS 1.965(d) para fillimit të fluturimit në linjë të mbikëqyrur;

7. pas përfundimit të fluturimit në linjë të mbikëqyrur, kryhet kontrolli i kërkuar nga OPS 1.965(c);

8. pas fillimit të kursit mbi menaxhimin e emergjencave të një operatori, një anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk kryen shërbime fluturimi në një tip ose kategori tjetër deri në përfundimin ose mbarimin e kursit; dhe

9. elementet e trajnimit CRM integrohen në kursin mbi menaxhimin e emergjencave.

b) Në rast ndryshimi të tipit ose kategorisë së avionit, kontrolli i kërkuar nga OPS1.965(b) mund të kombinohet me testin e tipit ose kategorisë së klasifikimit të aftësive sipas kërkesave të zbatueshme për lëshimin e licencave të ekuipazhit të fluturimit.

c) Kursi i operatorit mbi menaxhimin e emergjencave dhe kursi i trajnimit mbi tipa ose grupe të tjerë avionësh, i kërkuar për lëshimin e licencave të ekuipazhit të fluturimit, mund të kombinohen.

d) Një pilot që kryen një kurs trajnimi me zero kohë fluturimi (ZFTT):

1. fillon fluturimin në linjë nën mbikëqyrje sa më shpejt që të jetë e mundur brenda 21 ditëve pas përfundimit të testit të aftësive.

Nëse fluturimi në linjë nën mbikëqyrje nuk ka filluar brenda 21 ditëve, operatori do të ofrojë trajnim të përshtatshëm të pranueshëm për AAC-në.

2. gjashtë ngritje dhe ulje të plota në një simulator fluturimi, të kualifikuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme për pajisjet e trajnimit sintetik dhe përdoruesin e aprovuar nga AAC, jo më vonë se 21 ditë pas përfundimit të testit të aftësive.

Ky sesion simulatori kryhet nga një instruktor për tipa të ndryshëm avionësh (TRI(A)) që ulet në vendin e një piloti.

Me rekomandimin e një bordi të vlerësimit të përbashkët operacional (JOEB) dhe aprovimin e AAC-së, numri i ngjitjeve dhe uljeve mund të zvogëlohet.

Nëse këto ngritje dhe ulje nuk janë kryer brenda 21 ditëve, operatori do të ofrojë trajnim përforcues të pranueshëm për AAC-në;

3. realizon katër ngritjet dhe uljet e para të fluturimit në linjë nën mbikëqyrje në avionin nën mbikëqyrjen e një TRI(A), që ulet në vendin e një piloti.

Me rekomandimin e një bordi vlerësimi të përbashkët operacional (JOEB) dhe aprovimin e AAC-së, numri i ngritjeve dhe uljeve mund të zvogëlohet.

OPS 1.950

Trajnimi mbi ndryshimet midis avionëve dhe trajnimi njohës

a) Një operator garanton që një anëtar i ekuipazhit të fluturimit të përfundojë:

1. trajnimin mbi ndryshimet midis avionëve që kërkon njohuri shtesë dhe trajnim mbi një pajisje të përshtatshme stërvitore për avionin:

i) kur operon një variant tjetër avioni i të njëjtit tip ose një tip tjetër i së njëjtës kategori aktualisht në funksionim; ose

ii) gjatë ndryshimit të pajisjeve dhe/ose procedurave mbi tipat ose variantet aktualisht në funksionim;

2. trajnimin njohës që kërkon përvetësimin e njohurive shtesë:

i) gjatë operimit të një avioni tjetër të të njëjtit tip ose variant; ose

ii) gjatë ndryshimit të pajisjeve dhe/ose procedurave mbi tipat ose variantet aktualisht në funksionim.

b) Operatori përcakton në manualin e operimit se kur kërkohen këto trajnime mbi ndryshimet midis avionëve ose trajnime njohëse.

OPS 1.955

Emërimi i komandantit

a) Një operator garanton që për ngritjen në detyrën e komandantit nga pilot i dytë për ata që synojnë pozicionin e komandantit:

1. Të përcaktohet në manualin e operimit një nivel minimal përvoje i pranueshëm për AAC-ja; dhe

2. Për operacionet me shumë ekuipazhe, piloti të përfundojë kursin përkatës të komandimit.

b) Kursi i komandimit i kërkuar nga nënparagrafi (a) 2 më lart duhet të përcaktohet në manualin e operimit dhe të përfshijë të paktën sa më poshtë:

1. trajnim në një STD (duke përfshirë trajnimin mbi fluturimin e orientuar drejt linjës) dhe/ose trajnimin mbi fluturimin;

2. një kontroll mbi aftësitë e operatorit që operon si komandant;

3. përgjegjësitë e komandantit;

4. trajnim special komandimi nën mbikëqyrje. Kërkohet një numër minimal prej 10 sektorësh për pilotët tashmë të kualifikuar për tipin e avionit;

5. përfundimi i një kontrolli të linjës së komandantit që parashikohet në OPS 1.965(c) dhe itinerarit dhe kualifikimet e kompetencave të aerodromit të parashikuara në OPS 1.975; dhe

6. elemente të menaxhimit të burimeve të ekuipazhit.

OPS 1.960

Komandantët me licencë tregtare piloti

a) Një operator garanton që:

1. Një mbajtës i një licence tregtare piloti (CPL) të mos operojë si komandant i një avioni të certifikuar për manualin e fluturimit të avionëve për operacione me pilot të vetëm, nëse:

i) gjatë kryerjes së operacioneve për transportin e pasagjerëve sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) jashtë një rrezeje prej 50 nm nga një aerodrom i nisjes, piloti nuk ka një minimum prej 500 orësh kohë të përgjithshme fluturimi në avion ose një klasifikim të vlefshëm instrumentesh; ose

ii) gjatë operimit në një tipi me shumë motorë sipas rregullave të instrumenteve të fluturimit (IFR), piloti nuk ka një minimum prej 700 orësh kohë të përgjithshme fluturimi në avion, që përfshin 400 orë si pilot drejtues (në përputhje me kërkesat që rregullojnë licencat e ekuipazhit të fluturimit) nga të cilat 100 orë janë sipas IFR-së, duke përfshirë 40 orë operim me shumë motorë. 400 orë si pilot drejtues mund të zëvendësohen me orë operimi si pilot i dytë mbi bazën e dy orëve si pilot i dytë, është e barasvlershme me një orë si pilot drejtues, me kusht që ato orë të fitohen brenda një sistemi të krijuar për ekuipazhin me shumë pilotë, të parashikuar në manualin e operimit;

2. përveç nënparagrafit (a)1(ii) më lart, gjatë operimit sipas IFR si pilot i vetëm, janë përmbushur kërkesat e parashikuara në shtojcën 2 të OPS 1.940; dhe

3. në operacionet e ekuipazhit me shumë pilotë, përveç nënparagrafit (a)1 më lart dhe para operimit të pilotit si komandant, përfundohet kursi i komandimit i parashikuar në OPS 1.955(a)2.

OPS 1.965

Trajnimi dhe kontrolli i vazhdueshëm

(shihni shtojcat 1 dhe 2 të OPS 1.965)

a) Të përgjithshme. Një operator garanton që:

1. çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit t'i nënshtrohet trajnimit dhe kontrollit të vazhdueshëm dhe të gjitha këto trajnime dhe kontrolle të lidhen me tipin ose variantin e avionit në të cilin operon anëtari i ekuipazhit të fluturimit;

2. të përgatitet një program i trajnimit dhe i kontrollit të vazhdueshëm në manualin e operimit dhe të aprovohet nga AAC-ja;

3. trajnimi i vazhdueshëm të kryhet nga personeli i mëposhtëm:

i) trajnimi bazë dhe përforcues - nga personel i kualifikuar;

ii) trajnimi mbi avionët/STD - nga një instruktor i posaçëm mbi tipat e ndryshëm të avionëve (TRI), instruktor i posaçëm mbi grupet e ndryshme të avionëve (CRI), ose në rast të përmbajtjes së STD-së, një instruktor për fluturimin sintetik (SFI), me kusht që TRI, CRI ose SFI-ja të përmbushin kërkesat për përvojën dhe njohuritë e operatorit, të mjaftueshme për ta udhëzuar mbi pikat e përcaktuara në paragrafët (a)1.(i)(A) dhe (B) të shtojcës 1 të OPS 1.965;

iii) trajnimi mbi pajisjet e sigurisë dhe emergjencave - nga personel i kualifikuar; dhe

iv) menaxhimi i burimeve të ekuipazhit (CRM):

A) integrimi i elementeve të CRM-së në të gjitha fazat e trajnimit të vazhdueshëm nga i gjithë personeli që kryen trajnim të vazhdueshëm.

Operatori garanton që i gjithë personeli që kryen trajnim të vazhdueshëm të ketë kualifikimet e duhura për të integruar elementet e CRM-së në këtë trajnim;

B) trajnimi me module mbi CRM-në - nga të paktën një trajner i CRM-së, i pranueshëm për autoritetin, i cili mund të asistohet nga ekspertë, me qëllim trajtimin e fushave specifike;

4. kontrolli i vazhdueshëm kryhet nga personeli i mëposhtëm:

i) kontrollet për aftësitë e operatorit - nga një kontrollor i tipave të ndryshëm të avionëve (TRE), kontrollor i grupeve të ndryshme të avionëve (CRE) ose nëse kontrolli kryhet në një STD, një TRE, CRE, ose një kontrollor fluturimi sintetik (SFE), i trajnuar për konceptet e CRM-së dhe vlerësimin e aftësive të CRM-së;

ii) kontrollet e linjës - nga komandantë të kualifikuar të emëruar nga operatori dhe të pranueshëm për AAC;

iii) kontrolli i pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave - nga personel i kualifikuar.

b) Kontrolli i aftësive të operatorit

1. Një operator garanton që:

i) çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit t'i nënshtrohet një kontrolli të aftësive të operatorit për të demonstruar kompetencën e tij/të saj në përmbushjen e procedurave normale, të jashtëzakonshme dhe emergjente; dhe

ii) kontrolli kryhet pa referencë të jashtme vizuale kur anëtarit të ekuipazhit të fluturimit do t'i kërkohet të operojë nën IFR;

iii) çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet kontrolleve të aftësive të operatorit si pjesë e një plotësimi normal të ekuipazhit të fluturimit.

2. Periudha e vlefshmërisë së një kontrolli për aftësitë e operatorit është gjashtë muaj kalendarikë, përveç pjesës tjetër të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda tre muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së një kontrolli të mëparshëm të aftësive të operatorit, periudha e vlefshmërisë zgjatet nga data e lëshimit deri në gjashtë muaj kalendarikë nga data e mbarimit të atij kontrolli të mëparshëm të aftësive të operatorit.

c) Kontrolli i linjës. Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet një kontrolli linje në avion për të demonstruar kompetencën e tij/të saj në kryerjen e operacioneve normale të linjës të përshkruara në manualin operacional.

Periudha e vlefshmërisë së një kontrolli linje është 12 muaj kalendarikë, përveç pjesës tjetër të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda tre muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së një kontrolli të mëparshëm linje, periudha e vlefshmërisë zgjatet nga data e lëshimit deri në 12 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të atij kontrolli të mëparshëm linje.

d) Trajnimi dhe kontrolli i pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave. Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet trajnimit dhe kontrollit në ambiente dhe përdorimit të të gjitha pajisjeve të transportuara të sigurisë dhe emergjencave. Periudha e vlefshmërisë së një kontrolli të pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave është 12 muaj kalendarikë, përveç pjesës tjetër të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda tre muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së një kontrolli të mëparshëm të sigurisë ajrore dhe emergjencave, periudha e vlefshmërisë do të zgjatet nga data e lëshimit deri në 12 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të atij kontrolli të mëparshëm të pajisjeve të kontrollit dhe emergjencave.

e) CRM. Një operator garanton që:

1. elementet e CRM-së të integrohen në të gjitha fazat përkatëse të trajnimit të vazhdueshëm; dhe

2. çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit t'i nënshtrohet trajnimit me module specifikë të CRM-së. Të gjitha temat kryesore të trajnimit CRM mbulohen gjatë një periudhe prej jo më shumë se tre vjet;

f) Trajnimi bazë dhe përforcues. Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet një trajnimi bazë dhe përforcues, të paktën çdo 12 muaj kalendarikë. Nëse trajnimi kryhet brenda tre muajve kalendarikë përpara mbarimit të periudhës prej 12 muaj kalendarikë, trajnimi i ardhshëm bazë dhe përforcues duhet të përfundojë brenda 12 muajve kalendarikë nga data fillestare e mbarimit të trajnimit të mëparshëm bazë dhe përforcues.

g) Trajnimi mbi avionët/STD. Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet një trajnimi mbi avionët/STD, të paktën çdo 12 muaj kalendarikë. Nëse trajnimi kryhet brenda 3 muajve kalendarikë përpara mbarimit të periudhës prej 12 muaj kalendarikë, trajnimi i ardhshëm mbi avionët/STD duhet të përfundojë brenda 12 muajve kalendarikë nga data fillestare e mbarimit të trajnimit të mëparshëm mbi avionët/STD.

OPS 1.968
Kualifikimi i pilotëve për të operuar në çdo vend piloti
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.968)

a) Një operator garanton që:

1. një pilot i cili mund të caktohet për të operuar në çdo vend piloti të përfundojë trajnimin dhe kontrollin përkatës; dhe

2. programi i trajnimit dhe kontrollit të përcaktohet në manualin operacional dhe të jetë i pranueshëm për AAC-në.

OPS 1.970
Përvoja më e fundit

a) Një operator garanton që:

1. një pilot të mos caktohet të operojë një avion si pjesë e ekuipazhit minimal të certifikuar, as si pilot në fluturim ose pilot jo në fluturim, nëse ai/ajo nuk ka kryer tre ngritje dhe tre ulje në 90 ditët e mëparshme si pilot në fluturim në një avion, ose në një simulator fluturimi të të njëjtit tip/kategori.

2. një pilot i cili nuk ka një kategori të vlefshme instrumentesh nuk caktohet të operojë një avion gjatë natës si komandant, nëse ai/ajo nuk ka kryer të paktën një ulje gjatë natës në 90 ditët paraardhëse si pilot në fluturim në një avion ose në një simulator fluturimi të të njëjtit tip/kategori.

b) Periudha 90-ditore e parashikuar në nënparagrafët (a)1 dhe 2 më lart mund të zgjatet deri në maksimumi 120 ditë me fluturime linje nën mbikëqyrjen e një instruktori ose kontrollori për tipat e ndryshëm të avionëve. Për periudhat më shumë se 120 ditë, kërkesa e përvojës më të fundit plotësohet nga një fluturim trajnimi ose përdorim të një simulatori fluturimi të tipit të avionit që do të përdoret.

OPS 1.975
Itinerari dhe kualifikimi i kompetencave të aerodromit

a) Një operator garanton që para se të caktohet si komandant ose si pilot, të cilit kryerja e fluturimit mund t'i delegohet nga komandanti, piloti të ketë marrë njohuri të mjaftueshme për itinerarin që do të ndiqet dhe për aerodromet (duke përfshirë alternatet), shërbimet dhe procedurat që do të përdoren.

b) Periudha e vlefshmërisë së itinerarit dhe kualifikimit të kompetencave të aerodromit është 12 muaj kalendarikë, përveç pjesës tjetër të:

1. muajit të kualifikimit; ose

2. muajit të operacionit më të fundit në itinerar ose për në aerodrom.

c) Itinerari dhe kualifikimi i kompetencave të aerodromit rivlerësohen me anë të operimit në itinerar ose për në aerodrom brenda periudhës së vlefshmërisë të parashikuar në nënparagrafin (b) më lart.

d) Nëse rivlerësohen brenda tre muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së itinerarit të mëparshëm dhe kualifikimit të kompetencave të aerodromit, periudha e vlefshmërisë do të zgjatet nga data e rivlerësimit deri në 12 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të atij itinerari të mëparshëm dhe kualifikimit të kompetencave të aerodromit.

OPS 1.978
Trajnimi dhe programi alternativ i kualifikimit
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.978)

a) Një operator, pas një periudhe minimale prej dy vjetësh operacionesh të vazhdueshme, mund të zëvendësojë kërkesat e trajnimit dhe kontrollit për ekuipazhin e fluturimit të përcaktuara në shtojcën 1

të OPS 1.978(a) me një trajnim dhe program alternativ kualifikimi (ATQP) të aprovuar nga AAC. Operimet e vazhdueshme dyvjeçare mund të reduktohen, me diskrecion të AAC-së.

b) ATQP-ja duhet të përmbajë trajnim dhe kontroll që vendos dhe ruan një nivel aftësish që provohet të jetë të paktën jo më pak se niveli i aftësive i arritur në zbatim të dispozitave të OPS 1.945, 1.965 dhe 1.970. Standardi i trajnimit dhe kualifikimit të ekuipazhit të fluturimit vendoset përpara prezantimit të ATQP-së; përcaktohet, gjithashtu, trajnimi ATQP dhe standardet e kërkuara të kualifikimit.

c) Një operator që kërkon aprovim për zbatimin e një ATQP-je i jep autoritetit një plan zbatimi në përputhje me paragrafin (c) të shtojcës 1 të OPS 1.978.

d) Përveç kontrolleve të kërkuara nga OPS 1.965 dhe 1.970, një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit t'i nënshtrohet një vlerësimi të orientuar ndaj linjës (LOE).

1. Vlerësimi i orientuar ndaj linjës (LOE) kryhet në një simulator.

LOE mund të ndërmerret me trajnim tjetër të aprovuar ATQP.

2. Periudha e vlefshmërisë së një LOE është 12 muaj kalendarikë, përveç pjesës së mbetur të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda tre muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së një LOE të mëparshme, periudha e vlefshmërisë do të zgjatet nga data e lëshimit deri në 12 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të asaj LOE të mëparshme.

e) Pas dy vjetësh nga operimi brenda një ATQP të aprovuar, një operator, me aprovimin e AAC, mund të zgjasë periudhat e vlefshmërisë së OPS 1.965 dhe 1.970 si më poshtë:

1. kontrolli i aftësive të operatorit - 12 muaj kalendarikë përveç pjesës së mbetur të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda tre muajve të fundit kalendarikë nga vlefshmëria e një kontrolli të mëparshëm të aftësive të operatorit, periudha e vlefshmërisë do të zgjatet nga data e lëshimit deri në 12 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të atij kontrolli të mëparshëm të aftësive të operatorit;

2. kontrolli i linjës - 24 muaj kalendarikë përveç pjesës tjetër të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda gjashtë muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së një kontrolli të mëparshëm linje, periudha e vlefshmërisë do të zgjatet nga data e lëshimit deri në 24 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të kontrollit të mëparshëm të linjës. Kontrolli i linjës mund të kombinohet me një vlerësim cilësie të orientuar ndaj linjës (LOQE), me aprovimin e autoritetit;

3. kontrolli i pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave - 24 muaj kalendarikë, përveç pjesës së mbetur të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda 6 muajve të fundit kalendarikë nga vlefshmëria e një kontrolli të mëparshëm, periudha e vlefshmërisë do të zgjatet nga data e lëshimit deri në 24 muaj kalendarikë nga data e mbarimit të atij kontrolli të mëparshëm.

f) ATQP-ja do të jetë përgjegjësia e një mbajtësi posti të emëruar.

OPS 1.980

Operacione në më shumë se një tip ose variant

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.980)

a) Një operator garanton që një anëtar i ekuipazhit të fluturimit të mos operojë në më shumë se një tip ose variant, përveç rasteve kur anëtari i ekuipazhit të fluturimit është i aftë për ta bërë një gjë të tillë.

b) Kur merren në konsideratë operacione në më shumë se një lloj ose varianti, një operator garanton që ndryshimet dhe/ose ngjashmëritë e avionëve në fjalë të justifikojnë këto operacione,duke mbajtur parasysh sa më poshtë:

1. nivelin e teknologjisë;

2. procedurat operacionale;

3. karakteristikat e përdorimit.

c) Një operator garanton që një anëtar i ekuipazhit të fluturimit që operon në më shumë se një tip ose variant, të jetë në përputhje me të gjitha kërkesat që përshkruhen në nënpjesën N të secilit tip ose variant, përveç rasteve kur AAC ka aprovuar përdorimin e kreditit/kreditove, për sa i përket trajnimit, kontrollit dhe kërkesave të përvojës së mëparshme.

d) Një operator përcakton procedurat e nevojshme dhe/ose kufizimet operacionale, të aprovuara nga AAC në manualin e operimeve, për çdo operacion në më shumë se një tip ose variant, që mbulojnë:

1. nivelin e përvojës minimale të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

2. nivelin e përvojës minimale të një tipi ose varianti para fillimit të trajnimit për një operacion të një tipi ose varianti tjetër;

3. procesin nëpërmjet të cilit ekuipazhi i fluturimit i kualifikuar në një tip ose variant do të trajnohet dhe kualifikohet për një tip dhe variant tjetër;

4. të gjitha kërkesat e përvojës së mëparshme të zbatueshme për çdo tip ose variant.

OPS 1.981
Operimi i helikopterit dhe avionit

a) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon si helikopterë ashtu dhe avionë:

1. një operator garanton që operacionet e helikopterit dhe të avionit të kufizohen deri në një tip nga secili;

2. operatori përcakton procedurat e nevojshme dhe/ose kufizimet operacionale, të aprovuara nga AAC-ja, në manualin e operimeve.

OPS 1.985
Regjistrimet e trajnimeve

a) Një operator duhet:

1. të regjistrojë të gjitha trajnimeve, kontrolleve dhe kualifikimeve sipas përshkrimit të bërë në OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 dhe 1.975 të kryera nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit; dhe

2. të bëjë regjistrimet e të gjitha kurseve në dispozicion mbi menaxhimin e emergjencave, të trajnimit periodik dhe kontrollit, me kërkesë, për anëtarët e interesuar të ekuipazheve të fluturimit.

Shtojca 1 e OPS 1.940
Ndihma gjatë fluturimit për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit

a) Një anëtar i ekuipazhit të fluturimit mund të ndihmohet gjatë fluturimit për detyrat e tij/të saj në kryerjen e kontrolleve nga një anëtar tjetër i kualifikuar i ekuipazhit të fluturimit.

b) Ndihma e komandantit

1. Komandanti mund t'ia delegojë kryerjen e fluturimit:

i) një komandanti tjetër të kualifikuar; ose

ii) për operacionet vetëm mbi FL 200, një piloti të kualifikuar, siç përshkruhet hollësisht në nënparagrafin (c) më poshtë.

c) Kërkesat minimale për një pilot që ndihmon komandantin:

1. licencë e vlefshme e pilotit të transportit të linjës ajrore;

2. trajnim dhe kontroll mbi menaxhimin e emergjencave (duke përfshirë trajnimin mbi tipa të ndryshëm avionësh), siç parashikohet në OPS 1.945;

3. të gjitha trajnimet dhe kontrollet e vazhdueshme të parashikuara në OPS 1.965 dhe OPS 1.968; dhe

4. kualifikimin e kompetencave të itinerarit të parashikuara në OPS 1.975.

d) Ndihma e pilotit të dytë:

1. Piloti i dytë mund të ndihmohet nga:

i) një pilot tjetër i kualifikuar; ose

ii) një pilot i dytë për lehtësimin e fluturimit, siç përshkruhet hollësisht në nënparagrafin (e) më poshtë.

e) Kërkesat minimale për një pilot të dytë për lehtësimin e fluturimit:

1. licencë e vlefshme tregtare e pilotit me klasifikim instrumentesh;

2. trajnim dhe kontroll mbi menaxhimin e emergjencave, duke përfshirë trajnimin mbi tipa të ndryshëm avionësh, të parashikuar në OPS 1.945, përveç kërkesës për trajnimin mbi ngritjet dhe uljet e avionit;

3. të gjithë trajnimet dhe kontrollet e vazhdueshme të parashikuara në OPS 1.965, përveç kërkesës për trajnimin mbi ngritjet dhe uljet e avionit; dhe

4. të operojë në rolin e pilotit të dytë në fluturim vetëm dhe jo nën nivelin FL 200.

5. përvoja e kohëve të fundit e parashikuar në OPS 1.970 nuk kërkohet. Megjithatë, piloti kryen trajnimin bazë dhe përforcues mbi aftësitë e fluturimit në simulatorin e fluturimit në intervale kohore prej jo më shumë se 90 ditë. Ky trajnim përforcues mund të kombinohet me trajnimin e parashikuar në OPS 1.965.

f) Ndihma e operatorit të panelit të sistemit. Një operator i panelit të sistemit mund të ndihmohet në fluturim nga një anëtar ekuipazhi, i cili është mbajtës i një licence të inxhinierit të fluturimit ose nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit me kualifikime të pranueshme për AAC-në.

Shtojca 2 e OPS 1.940

Operacionet me pilot të vetëm nën IFR ose gjatë natës

a) Avionët e përmendur në OPS 1.940(b)2 mund të operohen nga një pilot i vetëm sipas IFR ose gjatë natës kur plotësohen kërkesat e mëposhtme:

1. Operatori përfshin në manualin e operacioneve një program trajnimi të vazhdueshëm dhe trajnimi pilotësh mbi menaxhimin e emergjencave, i cili përfshin kërkesa shtesë për operacionet me pilot të vetëm.

2. Në veçanti, procedurat e kabinës së pilotit duhet të përfshijnë:

i) trajtimin e emergjencave dhe menaxhimin e motorëve;

ii) përdorimin e listës normale, të jashtëzakonshme dhe emergjente të kontrollit;

iii) komunikimin ATC;

iv) procedurat e nisjes dhe afrimit të avionit për në aeroportin e destinacionit;

v) menaxhimin e autopilotit; dhe

vi) përdorimin e dokumentacionit të thjeshtuar gjatë fluturimit.

3. Kontrollet e vazhdueshme të kërkuara nga OPS 1.965 kryhen në një rol të pilotit të vetëm për tipin ose kategorinë e avionit në një mjedis përfaqësues të operacionit.

4. Piloti ka minimumi 50 orë kohë fluturimi për tipin ose kategorinë specifike të avionit nën IFR, nga të cilat 10 orë është komandant; dhe

5. Përvoja e minimale e kohëve të fundit e kërkuar për një pilot të angazhuar në një operacion të pilotit të vetëm nën IFR ose gjatë natës është 5 fluturime IFR, duke përfshirë tri manovra fluturimi nën instrumente, të kryera gjatë 90 ditëve paraardhëse për tipin ose kategorinë e avionit në rolin e pilotit të vetëm. Kjo kërkesë mund të zëvendësohet nga një kontroll IFR i manovrave të fluturimit nën instrumente, në lidhje me tipin ose kategorinë e avionit.

Shtojca 1 e OPS 1.945

Kursi i operatorit mbi menaxhimin e emergjencave

a) Një kurs i operatorit mbi menaxhimin e emergjencave përfshin:

1. trajnim dhe kontroll bazë, duke përfshirë sistemet e avionëve, procedurat normale, të jashtëzakonshme dhe emergjente;

2. trajnimin dhe kontrollin mbi pajisjet e sigurisë dhe emergjencave që duhet të përfundohet përpara fillimit të trajnimit mbi avionët;

3. trajnimin dhe kontrollin mbi simulatorin e avionit/fluturimit; dhe

4. fluturimin në linjë nën mbikëqyrje dhe kontrollin e linjës.

b) Kursi mbi menaxhimin e emergjencave kryhet sipas rendit të përcaktuar në nënparagrafin (a) më lart.

c) Elementet e menaxhimit të burimeve të ekuipazhit integrohen në kursin mbi menaxhimin e emergjencave dhe realizohen nga një personel i kualifikuar.

d) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk ka përfunduar më parë një kurs operatori mbi menaxhimin e emergjencave, operatori garanton që përveç nënparagrafit (a) më lart, anëtari i ekuipazhit të fluturimit t'i nënshtrohet trajnimit të përgjithshëm mbi ndihmën e parë dhe nëse është e zbatueshme, trajnimit mbi procedurat në lidhje me përplasjen e avionit në ujë, të cilat përdorin pajisje në ujë.

Shtojca 1 e OPS 1.965

Trajnimi dhe kontrolli i vazhdueshëm - Pilotët

a) Trajnimi i vazhdueshëm. Trajnimi i vazhdueshëm përfshin:

1. Trajnim bazë dhe përforcues;

i) Programi i trajnimit bazë dhe përforcues përfshin:

A) sistemet e avionëve;

B) procedurat dhe kërkesat operacionale, duke përfshirë paaftësimin e pilotit dhe veprimet kundër ngrirjes/për shkrirjen e akullit në tokë; dhe

C) rishikimin e ngjarjeve dhe incidenteve/aksidenteve:

ii) Njohuria mbi trajnimin bazë dhe përforcues verifikohet nga një pyetësor ose metoda të tjera të përshtatshme.

2. Trajnimi mbi avionët/STD:

i) Programi i trajnimit mbi avionët/STD hartohet në mënyrë që të mbulohen të gjitha defektet kryesore të sistemeve të avionëve dhe procedurat përkatëse gjatë periudhës së mëparshme trevjeçare.

ii) Kur manovrat në lidhje me një defekt motori kryhen në një avion, simulohet mosfunksionimi i motorit.

iii) Trajnimi mbi avionët/STD mund të kombinohet me kontrollin e aftësive të operatorit.

3. Trajnimi mbi pajisjet e sigurisë dhe emergjencave;

i) Programi i trajnimit mbi pajisjet e sigurisë dhe emergjencave mund të kombinohet me kontrollin e pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave dhe kryhet në një avion ose mekanizëm të përshtatshëm alternativ trajnimi.

ii) Çdo vit, programi i trajnimit mbi pajisjet e sigurisë dhe emergjencave, duhet të përfshijë sa më poshtë:

A) veshjen e një brezi shpëtimi, kur është i përshtatshëm;

B) veshjen e pajisjeve mbrojtëse për rrugët e frymëmarrjes, nëse janë të përshtatshme;

C) transportimin/manovrimin e zjarrfikëseve;

D) udhëzim mbi vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave të transportuara në avion;

E) udhëzim mbi vendndodhjen dhe përdorimin e të gjithë tipave të daljeve; dhe

F) procedurat e sigurisë.

iii) Çdo tre vjet programi i trajnimit duhet të përfshijë, sa më poshtë:

A) operimin e të gjithë tipave të daljeve;

B) demonstrimin e metodës së përdorur për të operuar në rrëshqitje, kur është e përshtatshme;

C) shuarje zjarri reale me përdorimin e pajisjeve përfaqësuese të atyre që transportohen në avion për zjarr real ose të simuluar, me përjashtim të zjarrfikëseve me Halon kur mund të përdoret një metodë alternative e pranueshme për AAC-në;

D) pasojat e tymit në një zonë të mbyllur dhe përdorim real i të gjitha pajisjeve përkatëse në një mjedis të simuluar të mbushur me tym;

E) trajtim të piroteknikës, reale ose të simuluar, kur është e përshtatshme; dhe

F) demonstrim në përdorimin e barkës(ve) të shpëtimit, kur është e përshtatshme.

4. Trajnimi mbi menaxhimin e burimeve të ekuipazhit

i) Elementet e CRM-së integrohen në të gjitha fazat përkatëse të trajnimit të vazhdueshëm; dhe

ii) Një program trajnimi specifik me module CRM hartohet në mënyrë të tillë që të mbulohen të gjitha temat kryesore të trajnimit CRM gjatë një periudhe prej jo më shumë se tre vjet, si më poshtë:

A) gabimet njerëzore dhe besueshmëria, zinxhiri i gabimeve, parandalimi dhe zbulimi i gabimeve;

B) kultura e sigurisë së kompanisë, SOP-et, faktorët organizativë;

C) stresi, menaxhimi i stresit, lodhja dhe vigjilenca;

D) përvetësimi dhe përpunimi i informacionit, ndërgjegjësimi për situatën, menaxhimi i ngarkesës së punës;

E) vendimmarrja;

F) komunikimi dhe koordinimi brenda dhe jashtë kabinës së pilotit;

G) lidershipi dhe sjellja në ekip, sinergjia;

H) automatizimi dhe filozofia e përdorimit të automatizimit (nëse lidhet me tipin);

I) ndryshime specifike të lidhura me tipin;

J) studime të bazuara në raste;

K) fusha të tjera që kërkojnë vëmendje shtesë, të cilat identifikohen nga programi i sigurisë së fluturimit dhe parandalimit të aksidenteve (shihni OPS1.037).

iii) Operatorët hartojnë procedura për të përditësuar programin e tyre të trajnimit të vazhdueshëm CRM. Rishikimi i programit kryhet gjatë një periudhe prej jo më shumë se tre vjet. Rishikimi i programit merr në konsideratë rezultatet e paidentifikuara të vlerësimeve CRM të ekuipazheve, dhe informacionin e identifikuar nga programi i sigurisë së fluturimit dhe parandalimit të aksidenteve.

b) Kontrolli i vazhdueshëm. Kontrolli i vazhdueshëm përfshin:

1. Kontrollet e aftësive të operatorit:

i) Kur janë të zbatueshme, kontrollet e aftësive të operatorit përfshijnë manovrat e mëposhtme:

A) ngritje e papërshtatshme kur është në dispozicion një simulator fluturimi, ndryshe vetëm stërvitje për prekjen e tokës;

B) ngritje me mosfunksionim motori midis V1 dhe V2 ose kur e lejojnë faktorët e sigurisë;

C) afrim i instrumentit të precizonit drejt minimës me, në rastin e avionëve me shumë motorë, një motor jofunksional;

D) afrim jopreciz drejt minimës;

E) mosafrim i instrumenteve drejt minimës, në rastin e avionëve me shumë motorë, një motor jofunksional; dhe

F) ulje me motor jofunksional. Për avionët me një motor, kërkohet praktika e një uljeje të detyruar.

ii) Kur kryhen manovra në rast mosfunksionim motori në avion, duhet të simulohet mosfunksionimi i motorit.

iii) Përveç kontrolleve të parashikuara në nënparagrafët (i)(A) deri (F) më sipër, kërkesat që rregullojnë lëshimin e licencave për ekuipazhin e fluturimit duhet të përmbushen çdo 12 muaj dhe mund të kombinohen me kontrollin e aftësive të operatorit.

iv) Për një pilot që operon vetëm një VFR, kontrollet e parashikuara në nënparagrafët (i)(C) deri (E) më lart mund të përjashtohen, përveç një afrimi dhe rrethrrotullimi në një avion me shumë motorë me motor jofunksional.

v) Kontrollet e aftësive të operatorit duhet të kryhen nga një kontrollor i tipave të ndryshëm të avionëve.

2. Kontrollet e pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave. Artikujt që do të kontrollohen janë ato për të cilat trajnimi është kryer në përputhje me nënparagrafin (a)3 më lart.

3. Kontrollet e linjës;

i) Kontrollet e linjës duhet të krijojnë aftësinë për të përmbushur në nivel të pranueshëm një operacion të plotë linje, duke përfshirë procedurat para dhe pas fluturimit dhe përdorimin e pajisjeve të ofruara, siç përcaktohet në manualin e operimeve.

ii) Ekuipazhi i fluturimit duhet të vlerësohet për aftësitë e CRM të menaxhimit të burimeve të ekuipazhit të tyre, në pajtim me metodologjinë e pranueshme për AAC-në dhe të publikuar në manualin e operimit. Qëllimi i këtij vlerësimi është :

A) të japë komente për ekuipazhin në mënyrë kolektive dhe individuale, për të identifikuar nevoja për ritrajnim të mundshëm; dhe

B) të përdoret për të përmirësuar sistemin e trajnimit CRM.

iii) vetëm vlerësimi CRM të mos përdoret si shkak për mosfunksionim të kontrollit të linjës.

iv) Kur pilotëve u caktohen detyra si pilotë fluturues dhe pilotë jofluturues, ata duhet të kontrollohen në të dyja funksionet.

v) Kontrollet e linjës duhet të përfundohen në një avion.

vi) Kontrollet e linjës duhet të kryhen nga komandantët e emëruar nga operatori dhe të pranueshëm për AAC. Personi që kryen kontrollin e linjës, i cili përshkruhet në OPS 1.965(a)4(ii), trajnohet për konceptet CRM dhe vlerësimin e aftësive CRM dhe ulet në postin e qëndrimit të një vëzhguesi, kur është instaluar. Në rast të operacioneve me distancë të largët transporti, kur transportohet ekuipazh shtesë operativ i fluturimit, personi mund të përmbushë funksionin e një piloti ndihmës fluturimi dhe nuk ulet në vendin e pilotit gjatë ngritjes, nisjes, fluturimit fillestar, zbritjes, afrimit dhe uljes. Vlerësimi i tij/i saj CRM bazohet vetëm në vëzhgimet e bëra gjatë informacionit përmbledhës fillestare, informacionit përmbledhës së kabinës, informacionit përmbledhës të kabinës së pilotit dhe fazave kur ai/ajo ulet në postin e qëndrimit të vëzhguesit.

Shtojca 2 e OPS 1.965

Trajnimi dhe kontrolli i vazhdueshëm - Operatorët e panelit të sistemit

a) Trajnimi dhe kontrolli i vazhdueshëm për operatorët e panelit të sistemit përmbush kërkesat për pilotët dhe çdo detyrë shtesë specifike, duke përjashtuar elementet që nuk aplikohen për operatorët e panelit të sistemit.

b) Kurdoherë që është e mundur, trajnimi dhe kontrolli i vazhdueshëm për operatorët e panelit të sistemit zhvillohet njëkohësisht me një trajnim dhe kontroll të vazhdueshëm të pilotëve në proces.

c) Një kontroll linje kryhet nga një komandant i emëruar nga operatori dhe i pranueshëm për AAC-në ose nga një instruktor ose kontrollor i operatorit për tipa të ndryshëm avionësh, në lidhje me panelin e sistemit.

Shtojca 1 e OPS 1.968

Kualifikimi i pilotëve për të operuar në çdo vend piloti

a) Komandantët detyrat e të cilëve kërkojnë që ata të operojnë në vendin në krahun e djathtë dhe të kryejnë detyrat e pilotit të dytë, ose komandantët që kërkohen të kryejnë trajnim ose detyra kontrolluese nga vendi i krahut të djathtë, përfundojnë trajnimet dhe kontrollet shtesë të përcaktuara në manualin e operimeve, në harmoni me kontrollet e aftësive të operatorit të parashikuara në

OPS 1.965(b). Ky trajnim shtesë duhet të përfshijë të paktën sa më poshtë:

1. mosfunksionim motori gjatë ngritjes;
2. afrim dhe rrethrrotullim me motor jofunksional; dhe
3. ulje me motor jofunksional.

b) Kur manovrat në lidhje me një mosfunksionim motori kryhen në një avion, duhet të simulohet mosfunksionimi i motorit.

c) Gjatë operimit në vendin në krahun e djathtë, kontrollet e kërkuara nga OPS për operimin në vendin në krahun e majtë, për më tepër duhet të jenë të vlefshme dhe aktuale.

d) Një pilot që ndihmon komandantin duhet të ketë demonstruar, njëkohësisht me kontrollet e aftësive të operatorit të parashikuara në OPS 1.965(b), praktikën e stërvitjeve dhe procedurave, të cilat normalisht nuk do të ishin përgjegjësi e pilotit ndihmës.

Kur ndryshimet midis vendeve në krahun e djathtë dhe atyre në krahun e majtë nuk janë të konsiderueshme (për shembull, për shkak të përdorimit të një autopiloti), atëherë praktika mund të kryhet në çdo vend/post.

e) Një pilot përveç komandantit që ulet në vendin në krahun e majtë duhet të demonstrojë praktikën e stërvitjeve dhe procedurave, njëkohësisht me kontrollet e aftësive të operatorit të parashikuara në OPS 1.965(b), të cilat do të kishin qenë ndryshe përgjegjësi e komandantit që vepron si pilot jofluturues. Kur ndryshimet midis vendeve në krahun e djathtë dhe atyre në krahun e majtë nuk janë të konsiderueshme (për shembull, për shkak të përdorimit të një autopiloti), atëherë praktika mund të kryhet në çdo vend/post.

Shtojca 1 e OPS 1.978

Trajnimi dhe programi alternativ i kualifikimit

a) ATQP e një operatori mund të zbatojë kërkesat e mëposhtme që lidhen me trajnimin dhe kualifikimet:

1. OPS 1.450 dhe shtojca 1 e OPS 1.450 - Operacionet me shikueshmëri të ulët -trajnimi dhe kualifikimet;

2. OPS 1.945 Trajnimi dhe kontrolli mbi menaxhimin e emergjencave dhe shtojca 1 e OPS1.945;

3. OPS 1.950 Trajnimi mbi ndryshimet midis avionëve dhe trajnimi njohës;

4. OPS 1.955 paragrafi (b) - Emërimi si komandant;

5. OPS 1.965 Trajnimi dhe kontrolli i vazhdueshëm dhe shtojcat 1 dhe 2 të OPS 1.965;

6. OPS 1.980 Operimi në më shumë se një tip ose variant dhe shtojca 1e OPS 1.980.

b) Komponentët e ATQP-së - një trajnim dhe program alternativ kualifikimi përfshin sa më poshtë:

1. Dokumentacion që përshkruan hollësisht fushën e veprimit dhe kërkesat e programit;

2. Një analizë detyrash për të përcaktuar detyrat që duhet të rishikohen në lidhje me:

i) njohuritë;

ii) aftësitë e kërkuara;

iii) trajnimin e bazuar në aftësitë përkatëse; dhe, sipas rastit

iv) treguesit e vleftësuar të sjelljes.

3. Programet mësimore - struktura dhe përmbajtja e programeve mësimore përcaktohet nga analiza e detyrave dhe përfshin objektivat e aftësive, duke përfshirë kohën dhe mënyrën si do të arrihen këto objektiva. Procesi për zhvillimin e programeve mësimore duhet të jetë i pranueshëm për autoritetin;

4. Një program specifik trajnimi për:

i) çdo tip/kategori avioni brenda ATQP-së;

ii) instruktorët (instruktorët për tipa të ndryshëm avionësh/autorizimi i instruktorëve të fluturimit sintetik/klasifikimi i instruktorëve për tipa të ndryshëm avionësh - CRI/SFI/TRI), dhe personel tjetër që merr përsipër udhëzimet për ekuipazhin e fluturimit;

iii) kontrollorët (kontrollorët për grupe të ndryshme avionësh/kontrollorët e fluturimeve sintetike/kontrollorët për tipa të ndryshëm avionësh - CRE/SFE/TRE); për të përfshirë një metodë për standardizimin e instruktorëve dhe kontrollorëve;

5. Një grup vlerësimi për qëllim të vleftësimit dhe përpunimit të programit mësimor dhe për të përcaktuar se programi plotëson objektivat e tij të aftësive;

6. Një metodë për vlerësimin e ekuipazhit të fluturimit si gjatë trajnimit, edhe kontrollit mbi menaxhimin e emergjencave dhe atë të vazhdueshëm. Procesi i vlerësimit përfshin vlerësim të bazuar në ngjarje/incidente si pjesë e LOE-s. Metoda e vlerësimit pajtohet me dispozitat e OPS 1.965;

7. Një sistem i integruar i cilësisë së kontrollit që garanton pajtueshmëri me të gjitha proceset dhe procedurat e kërkesave të programit;

8. Një proces që përshkruan metodën që duhet të përdoret, nëse programet e monitorimit dhe vlerësimit nuk garantojnë pajtueshmëri me standardet e vendosura të aftësive dhe kualifikimit për ekuipazhin e fluturimit;

9. Një analizë/program mbi monitorimin e të dhënave.

c) Zbatimi - Operatori përgatit një strategji vlerësimi dhe zbatimi të pranueshme për autoritetin; kërkesat e mëposhtme duhet të plotësohen:

1. Procesi i zbatimit përfshin fazat e mëposhtme:

i) Një rast sigurie që provon vlefshmërinë e:

A) standardeve të rishikuara të kualifikimit dhe trajnimit në krahasim me standardet e arritura sipas OPS 1 para prezantimit të TQP-së.

B) çdo metodë të re trajnimi të zbatuar si pjesë e ATQP-së.

Nëse aprovohet nga AAC-ja, operatori mund të hartojë një metodë të barasvlershme të ndryshme nga një rast zyrtar sigurie.

ii) Ndërmerr një analizë detyrash, siç kërkohet nga paragrafi (b)2 më lart, me qëllim hartimin e programit të operatorit të trajnimit të synuar dhe objektivave përkatëse të trajnimit.

iii) Një periudhë operimi gjatë mbledhjes së të dhënave dhe të analizuara për të garantuar efikasitetin e rastit të sigurisë ose një të barasvlershëm, dhe vleftësimi i analizës së detyrave. Gjatë kësaj periudhe operatori do të vazhdojë të operojë sipas kërkesave të vendosura para ATQP OPS 1. Kohëzgjatja e kësaj periudhe aprovohet nga autoriteti;

2. Operatori mund të aprovohet më pas për të kryer trajnimin dhe kualifikimin e përcaktuar sipas ATQP-së.

Shtojca 1 e OPS 1.980

Operimi në më shumë se një tip ose variant

a) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon në më shumë se një kategori, tip ose variant avioni të renditur sipas kërkesave të zbatueshme të licencimit të ekuipazhit të fluturimit dhe procedurave shoqëruese për pilotin e vetëm të grupeve të avionëve dhe/ose pilotin e vetëm të tipave të avionëve, por jo brenda kuadrit të një miratimi të një licence, një operator duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

1. Një anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk duhet të operojë më shumë se:

i) tre tipa ose variante avionësh të motorizuar me piston; ose

ii) tre tipa ose variante avionësh me motor me turbohelikë; ose

iii) një tip ose variant avioni me motor me turbohelikë dhe një tip ose variant avioni të motorizuar me piston; ose.

iv) një tip ose variant avioni me motor me turbohelikë dhe çdo avion brenda një kategorie të caktuar.

2. OPS 1.965 për çdo tip ose variant të operuar, nëse operatori nuk ka demonstruar procedura specifike dhe/ose kufizime operacionale të pranueshme për AAC-në.

b) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon në më shumë se një tip ose variant avioni brenda kuadrit të miratimit të një ose më shumë licence, siç përcaktohet nga licencimi i ekuipazhit të fluturimit dhe procedurat përkatëse për tipin me shumë pilotë, një operator garanton që:

1. numri minimal i ekuipazhit të fluturimit i përcaktuar në Manualin i Operimeve të jetë i njëjtë për çdo tip ose variant që do të operohet;

2. një anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk operon më shumë se dy tipa ose variante avionësh për të cilët kërkohet një miratim i veçantë licencash; dhe

3. vetëm avionët brenda kuadrit të miratimit të një licence, fluturojnë në një periudhë shërbimi fluturimi, nëse operatori nuk ka vendosur procedura për të garantuar kohë të mjaftueshme për përgatitje.

Shënim. Në rastet kur përfshihet më shumë se një miratim licence, shihni nënparagrafët (c) dhe (d) më poshtë.

c) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon në më shumë se një tip ose variant avioni të renditur në licencimin e ekuipazhit të fluturimit dhe procedurat përkatëse për tipin me një pilot dhe tipin me shumë pilotë, por jo brenda kuadrit të një miratimi të një licence, një operator duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

1. nënparagrafët (b)1, (b)2 dhe (b)3 më lart;

2. nënparagrafin (d) më poshtë.

d) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon në më shumë se një tip ose variant avioni të renditur në licencimin e ekuipazhit të fluturimit dhe procedurat përkatëse për tipin me shumë pilotë por jo brenda kuadrit të një miratimi të një licence, një operator duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

1. nënparagrafët (b)1, (b)2 dhe (b)3 më lart;

2. para ushtrimit të privilegjeve të dy miratimeve të licencave:

i) anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të kenë përfunduar dy kontrolle të njëpasnjëshme mbi aftësitë e operatorit dhe duhet të kenë 500 orë në pozicionin përkatës të ekuipazhit në operacionet e transportit ajror tregtar me të njëjtin operator.

ii) në rastin e një piloti që ka përvojë me një operator dhe që ushtron privilegjet e dy miratimeve të licencave, dhe që më pas ngrihet në detyrë komandimi me të njëjtin operator në një prej atyre tipave, përvoja e kërkuar minimale si komandant është gjashtë muaj dhe 300 orë, dhe piloti duhet të ketë përfunduar dy kontrolle të njëpasnjëshme të aftësive të operatorit para se të jetë sërish i pranueshëm për të ushtruar licenca me dy miratime;

3. para fillimit të trajnimit dhe operimit të një tipi ose varianti tjetër, anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të kenë përfunduar tre muaj dhe 150 orë fluturim në avionin e bazës dhe kjo duhet të përfshijë të paktën një kontroll aftësish;

4. pas përfundimit të kontrollit fillestar të linjës mbi tipin e ri, 50 orë fluturim ose 20 sektorë duhet të arrihen vetëm në avionët e tipit të ri;

5. OPS 1.970 për çdo tip të operuar, nëse nuk janë lejuar kredite nga autoriteti në përputhje me nënparagrafin 7 më poshtë;

6. periudha brenda të cilës kërkohet përvoja për fluturimin në linjë për çdo tip duhet të përcaktohet në manualin e operimeve;

7. kur kërkohen kredite për të reduktuar trajnimin dhe kontrollin dhe kërkesat më të fundit midis tipave të avionëve, operatori duhet t'i demonstrojë AAC-së se cilët elemente nuk duhet të përsëriten në çdo tip ose variant për shkak të ngjashmërive

i) OPS 1.965(b) kërkon dy kontrolleve të përvitshme të aftësive të operatorëve.

Kur kreditet jepen në përputhje me nënparagrafin 7 më lart për kontrollet e aftësive të operatorit për të alternuar midis dy tipave, çdo kontroll i aftësive të operatorit rivlerëson kontrollin e aftësive të operatorit për tipin tjetër. Me kusht që periudha midis kontrolleve të cilësisë së licencave të mos kalojë atë të parashikuar në rregulloren e zbatueshme në fushën e licencimit të personelit të Fluturimit për çdo tip, do të përmbushen kërkesat përkatëse mbi licencimin e personelit të fluturimit. Përveç kësaj, trajnimi përkatës dhe i aprovuar i vazhdueshëm duhet të përcaktohet në manualin i operimit.

ii) OPS 1.965(c) kërkon një kontroll të përvitshëm të linjës. Kur kreditet jepen në përputhje me nënparagrafin 7 më lart për kontrollet e linjave për të alternuar midis tipave ose varianteve, çdo kontroll linje rivlerëson kontrollin e linjës për tipin ose variantin tjetër.

iii) trajnimi dhe kontrolli vjetor mbi pajisjet e sigurisë dhe emergjencave duhet të mbulojë të gjitha kërkesat për çdo tip;

8. OPS 1.965 për çdo tip ose variant të operuar, nëse kreditet nuk lejohen nga AAC-ja në përputhje me nënparagrafin 7 më lart.

e) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon kombinime të tipave ose varianteve të avionëve siç përcaktohet në licencimin e personelit të fluturimit dhe procedurat përkatëse për grupet e avionëve me një pilot dhe tipat e avionëve me shumë pilotë, një operator duhet të demonstrojë se procedurat specifike dhe/ose kufizimet operacionale janë aprovuar në pajtim me OPS 1.980(d).

NËNPJESA O
EKUIPAZHI I KABINËS

OPS 1.988
Zbatueshmëria

Një operator garanton që të gjithë anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përmbushin kërkesat e kësaj nënpjese dhe çdo kërkesë tjetër sigurie të zbatueshme për ekuipazhin e kabinës.

Për qëllim të kësaj rregulloreje, "anëtar i ekuipazhit të kabinës" nënkupton çdo anëtar ekuipazhi i ndryshëm nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, i cili realizon në interes të sigurisë së pasagjerëve, detyrat e caktuara atij/asaj nga operatori ose nga komandanti në kabinën e një avioni.

OPS 1.989
Identifikimi

a) Një operator garanton që anëtarët e ekuipazhit të kabinës të mbajnë një uniformë të ekuipazhit të kabinës së operatorit dhe të jenë lehtësisht të identifikueshëm për pasagjerët si anëtarë të ekuipazhit të kabinës.

b) Personeli tjetër, si për shembull, stafi mjekësor, stafi i sigurisë, kujdestaret e fëmijëve, shoqëruesit, stafi teknik, argëtuesit, interpretët, të cilët marrin përsipër detyra në kabinë, nuk mund të mbajnë një uniformë që mund t'i identifikojë nga pasagjerët si anëtarë të ekuipazhit të kabinës, nëse nuk përmbushin kërkesat e kësaj nënpjese dhe çdo kërkesë tjetër të zbatueshme të kësaj rregulloreje.

OPS 1.990
Numri dhe përbërja e ekuipazhit të kabinës

a) Një operator nuk operon një avion me konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve me më shumë se 19 vende, kur transporton një ose më shumë pasagjerë, nëse në ekuipazh nuk përfshihet të paktën një anëtar i ekuipazhit të kabinës, për qëllim të përmbushjes së detyrave të përcaktuara në manualin e operimit, në interes të sigurisë së pasagjerëve.

b) Në respektim të nënparagrafit (a) më lart, një operator garanton që numri minimal i ekuipazhit të kabinës të jetë më i madh ese:

1. një anëtar i ekuipazhit të kabinës për çdo 50 ose fraksion të 50-s, vende pasagjerësh në të njëjtën platformë avioni; ose

2. numri i ekuipazhit të kabinës që ka treguar pjesëmarrje aktive në kabinën e avionit gjatë demonstrimit përkatës të evakuimit në rast emergjence, ose që supozohet të ketë marrë pjesë në analizën përkatëse, përveç kur konfiguracioni maksimal i aprovuar për uljen e pasagjerëve është më pak se numri i evakuuar gjatë demonstrimit me të paktën 50 vende, numri i ekuipazhit të kabinës mund të ulet në 1 për çdo shumëfish të plotë prej 50 vendesh, nga të cilat konfiguracioni maksimal i aprovuar për uljen e pasagjerëve është më i ulët se kapaciteti maksimal i certifikuar.

c) Në rrethana të jashtëzakonshme, AAC-ja mund të kërkojë nga një operator që të përfshijë në ekuipazh anëtarë shtesë të kabinës.

d) Në rrethana të paparashikuara, numri minimal i kërkuar i ekuipazhit të kabinës mund të ulet, me kusht që:

1. numri i pasagjerëve të jetë ulur në përputhje me procedurat e përcaktuara në manualin i operimit; dhe

2. a t'i paraqitet një raport AAC-së pas përfundimit të fluturimit.

e) Një operator garanton që gjatë aktivizimit të shërbimeve të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, të cilët janë të vetëpunësuar dhe/ose që punojnë në profesion të lirë ose me kohë të pjesshme, të respektohen kërkesat e nënpjesës O. Në këtë kontekst, duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë numrit të përgjithshëm të tipave ose varianteve të avionëve që një anëtar i ekuipazhit të kabinës mund të fluturojë për qëllime të transportit tregtar ajror, që nuk duhet të tejkalojë kërkesat e parashikuara në OPS 1.1030, duke përfshirë kohën kur shërbimet e tij/të saj janë aktivizuar nga një operator tjetër.

OPS 1.995
Kërkesat minimale

Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës:

a) të jetë të paktën 18 vjeç;

b) t'i jetë nënshtruar një kontrolli ose vlerësimi mjekësor, në intervale të rregullta kohore, siç kërkohen nga AAC-ja, në mënyrë që të kontrollohet gjendja shëndetësore për përmbushjen e detyrave të tij/të saj;

c) të ketë përfunduar me sukses trajnimin fillestar, në përputhje me OPS 1.1005 dhe të ketë marrë një certifikatë trajnimi mbi sigurinë;

d) të ketë përfunduar trajnimin përkatës mbi menaxhimin e emergjencave dhe/ose ndryshimeve midis avionëve, që mbulon minimalisht modulet e renditura në OPS 1.1010;

e) t'i nënshtrohet trajnimit të vazhdueshëm në përputhje me dispozitat e OPS 1.1015;

f) të jetë kompetent në kryerjen e detyrave të tij/të saj në përputhje me procedurat e përcaktuara në manualin e operimit.

OPS 1.1000
Anëtarët e nivelit të lartë të ekuipazhit të kabinës

a) Një operator emëron një anëtar të nivelit të lartë të ekuipazhit të kabinës, sa herë që caktohet më shumë se një anëtar i ekuipazhit të kabinës. Për operacionet kur caktohet më shumë se një anëtar i ekuipazhit të kabinës, por kërkohet vetëm një anëtar i ekuipazhit të kabinës, operatori do të emërojë një anëtar të ekuipazhit të kabinës që të jetë përgjegjës ndaj komandantit.

b) Anëtari i nivelit të lartë i ekuipazhit të kabinës ka përgjegjësi ndaj komandantit për kryerjen dhe bashkërendimin e procedurës(ave) normale dhe emergjente të përcaktuara në manualin operacional. Gjatë turbulencave, në mungesë të udhëzimeve nga ekuipazhi i fluturimit, anëtari i nivelit të lartë i ekuipazhit të kabinës do të ketë të drejtë të ndërpresë detyrat që nuk lidhen me sigurinë dhe të informojë ekuipazhin e fluturimit për nivelin e turbulencës aktuale dhe nevojën për ndezjen e shenjave mbi vendosjen e rripave të sigurimit. Kjo duhet të ndiqet nga ekuipazhi i kabinës që siguron kabinën e pasagjerëve dhe zona të tjera të aplikueshme.

c) Kur kërkohet nga OPS 1.990 që të transportohet më shumë se një anëtar i ekuipazhit të kabinës, një operator nuk emëron një person në postin e anëtarit të nivelit të lartë të ekuipazhit të kabinës, nëse ai person nuk ka të paktën një vit përvojë si anëtar operativ i ekuipazhit të kabinës dhe nëse nuk ka përfunduar një kurs përkatës që mbulon minimalisht sa më poshtë:

1. Informacion përmbledhës para fluturimit:

i) operimin si ekuipazh,

ii) ndarjen e stacioneve dhe përgjegjësive të ekuipazhit të kabinës,

iii) shqyrtimin e fluturimeve të veçanta, duke përfshirë tipin e avionit, pajisjet, zonën dhe tipin e operacionit, dhe kategoritë e pasagjerëve, me fokus të veçantë ndaj personave me aftësi të kufizuar, foshnjave dhe rastet e personave në barela, dhe

2. Bashkëpunim brenda ekuipazhit:
i) disiplina, përgjegjësitë dhe zinxhiri i komandimit,
ii) rëndësia e koordinimit dhe komunikimit,
iii) paaftësimi i pilotëve, dhe
3. Rishikimi i kërkesave të operatorit dhe kërkesave ligjore:
i) informacion i përmbledhur për sigurinë e pasagjerëve, karta sigurimi,
ii) sigurimi i galerave,
iii) ngarkimi i bagazhit të kabinës,
iv) pajisjet elektronike,
v) procedurat gjatë furnizimit me karburant me pasagjerët në avion,
vi) turbulencat,
vii) dokumentacioni, dhe
4. Faktorët njerëzorë dhe menaxhimi i burimeve të ekuipazhit, dhe
5. Raportim i aksidenteve dhe incidenteve, dhe
6. Kufizimet e orareve të shërbimeve dhe fluturimeve dhe kërkesat e pushimit.

d) Një operator harton procedura për përzgjedhjen e anëtarit të ardhshëm të ekuipazhit të kabinës që ka kualifikimet më të përshtatshme, për të operuar si anëtar i nivelit të lartë të ekuipazhit të kabinës, në rast se anëtari i emëruar i nivelit të lartë të ekuipazhit të kabinës bëhet i paaftë për të operuar. Këto procedura duhet të jenë të pranueshme për autoritetin dhe të marrin në konsideratë përvojën operacionale të anëtarit të ekuipazhit të një kabine.

e) trajnimi CRM: operatori garanton që të gjithë elementet përkatëse në shtojcën 2 të OPS1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1, kolona (a) të integrohen në trajnim dhe të mbulohen në nivelin e kërkuar nga kolona (f), kursi i lartë i ekuipazhit të kabinës.

OPS 1.1002

Operacionet e anëtarëve të vetëm të ekuipazhit të kabinës

a) Një operator garanton se çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, i cili nuk ka përvojë të ngjashme të mëparshme të përmbushë sa më poshtë para se të operojë si anëtar i vetëm i ekuipazhit të kabinës:

1. Trajnimi përveç atij të kërkuar nga OPS 1.1005 dhe OPS 1.1010 përfshin fokus të veçantë në sa më poshtë për të reflektuar operacionet e anëtarit të vetëm të ekuipazhit të kabinës:

i) përgjegjësia ndaj komandantit për kryerjen e procedurës(ave) të sigurisë së kabinës dhe ato emergjente, të përcaktuara në manualin e operimit;

ii) rëndësia e koordinimit dhe komunikimit me ekuipazhin e fluturimit, menaxhimi i pasagjerëve të pakontrolluar ose shqetësues;

iii) rishikimi i kërkesave të operatorit dhe kërkesave ligjore;

iv) dokumentacioni;

v) raportimi i aksidenteve dhe incidenteve;

vi) kufizimet kohore të shërbimeve dhe fluturimeve.

2. Fluturimi njohës në të paktën 20 orë dhe 15 sektorë. Fluturimet njohëse kryhen nën mbikëqyrjen e një anëtari të ekuipazhit të kabinës me përvojën e përshtatshme mbi tipin e avionit që do të operohet.

b) Para se një anëtar i ekuipazhit të kabinës të caktohet për të operuar si anëtar i vetëm i ekuipazhit të kabinës, një operator garanton që ky anëtar i ekuipazhit të kabinës të jetë kompetent për të përmbushur detyrat e tij/të saj në përputhje me procedurat e përcaktuara në manualin operacional. Përshtatshmëria për operacionet e vetme të ekuipazhit të kabinës trajtohet në kriteret për përzgjedhjen e ekuipazhit të kabinës, rekrutimin, trajnimin dhe vlerësimin e kompetencës.

OPS 1.1005

Trajnimi fillestar mbi sigurinë

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.1005 dhe shtojcën 3 të OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

a) Një operator garanton se çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, para se të fillojë një trajnim mbi menaxhimin e emergjencave, të ketë përfunduar me sukses trajnimin fillestar mbi sigurinë që mbulon të paktën subjektet e renditura në shtojcën 1 të OPS 1.1005.

b) Kurset e trajnimit, me diskrecion të AAC-së, dhe në bazë të aprovimit të tij, ofrohen ose:

1. nga operatori

- drejtpërdrejt ose

- tërthorazi nëpërmjet një organizate trajnimi që vepron në emër të operatorit; ose

2. nga një organizatë e aprovuar trajnimi.

c) Programi dhe struktura e trajnimit fillestar janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme dhe i nënshtrohen aprovimit paraprak të AAC-së.

d) Me diskrecion të AAC, operatori ose organizata e aprovuar e trajnimit që ofron kursin e trajnimit, i jep një certifikatë të trajnimit të sigurisë anëtarit të ekuipazhit të kabinës pasi ai/ajo të ketë përfunduar trajnimin fillestar mbi sigurinë dhe të ketë kaluar me sukses kontrollin e përmendur në OPS 1.1025.

e) Kur AAC-ja lejon një operator ose një organizatë të aprovuar trajnimi t'i japë certifikatë të trajnimit mbi sigurinë një anëtari të ekuipazhit të kabinës, kjo certifikatë duhet të përcaktojë qartë një referencë për aprovimin nga AAC.

OPS 1.1010

Trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimet midis avionëve

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.1010 dhe shtojcën 3 të OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

a) Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës të ketë përfunduar trajnimin mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimet midis avionëve, në përputhje me rregullat e zbatueshme dhe minimalisht me subjektet e renditura në shtojcën 1 të OPS 1.1010. Kursi i trajnimit përcaktohet në manualin e operimit. Programi dhe struktura e kursit të trajnimit i nënshtrohen aprovimit paraprak nga AAC-ja.

1. Trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave: Një kurs mbi menaxhimin e emergjencave duhet të përfundohet para:

i) caktimit fillimisht nga operatori për të operuar si anëtar i ekuipazhit të kabinës; ose

ii) caktimit për të operuar një tip tjetër avioni; dhe

2. Trajnimi mbi ndryshimet midis avionëve: trajnimi mbi ndryshimet midis avionëve duhet të përfundohet para operimit:

i) në një variant të një tipi avioni aktualisht në operim; ose

ii) me pajisje të ndryshme sigurie, në vendndodhjen e pajisjeve të sigurisë ose procedurave normale dhe emergjente të sigurisë në tipat ose variantet e avionit aktualisht në operim.

b) Një operator përcakton përmbajtjen e trajnimit mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimeve midis avionëve, duke marrë në konsideratë trajnimin e mëparshëm të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, siç regjistrohet në të dhënat e trajnimit të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, të kërkuar nga OPS 1.1035.

c) Pa cenuar OPS 1.995 (c), mund të kombinohen elementet përkatëse si të trajnimit fillestar (OPS 1.1005), edhe të trajnimit mbi menaxhimin e emergjencave dhe mbi ndryshimet midis avionëve (OPS 1.1010).

d) Një operator garanton se:

1. trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave kryhet në mënyrë të strukturuar dhe realiste, në pajtim me shtojcën 1 të OPS 1.1010;

2. trajnimi mbi ndryshimet midis avionëve kryhet në mënyrë të strukturuar; dhe

3. trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave, dhe nëse është e nevojshme trajnimi mbi ndryshimet midis avionëve, përfshin përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe të gjitha procedurat normale dhe emergjente të zbatueshme për tipin ose variantin e avionit dhe përfshin trajnim dhe praktikë ose për një mekanizëm përfaqësues trajnimi, ose për avionin real.

e) Një operator garanton se çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, para se t'i caktohen fillimisht detyrat, duhet të përfundojë trajnimin CRM të operatorit dhe CRM specifik për tipin e avionit, në pajtim me Shtojcën 1 të OPS 1.1010 (j).

Ekuipazhi i kabinës që tashmë operon si anëtarë operativë të ekuipazhit të kabinës me një operator, dhe që nuk kanë përfunduar më parë trajnimin CRM të operatorit, do të përfundojnë këtë trajnim deri në kohën e trajnimit dhe kontrollit të ardhshëm të kërkuar të vazhdueshëm, në pajtim me shtojcën 1 të OPS 1.1010 (j), duke përfshirë CRM specifik për tipin e avionit, sipas rastit.

OPS 1.1012
Njohja

Një operator garanton që pas përfundimit të trajnimit mbi menaxhimin e emergjencave, çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës të përfundojë njohjen para se të operojë si një prej numrit minimal të ekuipazhit të kabinës të kërkuar nga OPS 1.990.

OPS 1.1015
Trajnimi i vazhdueshëm
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.1015 dhe shtojcën 3 të OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

a) Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës t'i nënshtrohet një trajnimi të vazhdueshëm që mbulon veprimet e caktuara për çdo anëtar ekuipazhi në procedurat normale dhe emergjente dhe stërvitjet që lidhen me tipin (et) dhe/ose variantin (et) e avionit në të cilin ata operojnë në pajtim me shtojcën 1 të OPS 1.1015.

b) Një operator garanton se programi i trajnimit të vazhdueshëm i aprovuar nga autoriteti përfshin udhëzime teorike dhe praktike, së bashku me praktikën individuale të parashikuar në shtojcën 1 të OPS 1.1015.

c) Periudha e vlefshmërisë së trajnimit të vazhdueshëm dhe kontrollit përkatës të kërkuar nga OPS 1.1025 është 12 muaj kalendarikë përveç pjesës së mbetur të muajit të lëshimit. Nëse lëshohet brenda tre muajve të fundit kalendarikë të vlefshmërisë së një kontrolli të mëparshëm, periudha e vlefshmërisë zgjatet nga data e lëshimit deri në 12 muaj pas datës së mbarimit të atij kontrolli të mëparshëm.

OPS 1.1020
Trajnimi përforcues
(shihni shtojcën 1 të OPS 1.1020)

a) Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës i cili nuk ka marrë pjesë në të gjitha shërbimet e fluturimit për më shumë se 6 muaj dhe që ende mbetet brenda periudhës së kontrollit të mëparshëm të kërkuar nga OPS 1.1025(b)3, të përfundojë trajnimin përforcues të përcaktuar në manualin e operimit, siç parashikohet në shtojcën 1 të OPS 1.1020.

b) Një operator garanton që kur një anëtar i ekuipazhit të kabinës të mos ketë marrë pjesë në të gjitha shërbimet e fluturimit por që gjatë gjashtë muajve paraardhës nuk ka kryer shërbime në një tip avioni si anëtar i ekuipazhit të kabinës të kërkuar nga

OPS 1.990 (b), para kryerjes së këtyre shërbimeve në atë tip, anëtari i ekuipazhit të kabinës duhet ose:

1. të përfundojë trajnimin përforcues mbi tipin e avionit; ose
2. të operojë dy sektorë rinjohës gjatë operacioneve tregtare në tipin e avionit.

OPS 1.1025
Kontrolli

a) Me diskrecion të AAC-së, vete AAC-ja, operatori ose organizata e aprovuar për trajnim që ofron kursin e trajnimit garanton se gjatë ose pas përfundimit të trajnimit të kërkuar nga OPS1.1005, 1.1010, 1.1015 dhe 1.1020, çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohet një kontrolli që mbulon trajnimin e ofruar, me qëllim verifikimin e aftësive të tij/të saj në kryerjen e detyrave normale dhe emergjente të sigurisë.

Me diskrecion të AAC-së, vetë AAC-ja, operatori ose organizata e aprovuar për trajnim që ofron kursin e trajnimit garanton se personeli që kryen këto kontrolle, të jetë i kualifikuar.

b) Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës t'i nënshtrohet kontrolleve si më poshtë:

1. trajtimi fillestar mbi sigurinë. Elementet e renditura në shtojcën 1 të OPS 1.1005;
2. trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimet midis avionëve. Elementet e renditura në shtojcën 1 të OPS 1.1010;
3. trajnimi i vazhdueshëm. Elementet e renditura në shtojcën 1 të OPS 1.1015, sipas rastit; dhe
4. trajnimi përforcues. Elementet e renditura në shtojcën 1 të OPS 1.1020.

OPS 1.1030
Operimi në më shumë se një tip ose variant

a) Një operator garanton që çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës të mos operojë në më shumë se tre tipa avionësh, përveç kur, me aprovim të AAC-së, anëtari i ekuipazhit të kabinës mund të operojë në katër tipa avionësh, me kusht që për të paktën dy prej tipave:

1. procedurat emergjente dhe normale specifike, jo për tipin e avionit, të jenë të njëjta; dhe
2. pajisjet e sigurisë dhe procedurat normale dhe emergjente specifike për tipin e avionit të jenë të ngjashme.

b) Për qëllime të nënparagrafit (a) më lart, variantet e një tipi avioni konsiderohen të jenë tipa të ndryshëm, nëse ato nuk janë të ngjashme në të gjitha aspektet e mëposhtme:

1. operimi i daljes emergjente;
2. vendndodhja dhe tipi i pajisjes portative të sigurisë; dhe
3. procedurat emergjente specifike për tipin e avionit.

OPS 1.1035
Të dhënat mbi trajnimet

Një operator:

1. mban të dhënat e të gjitha trajnimeve dhe kontrolleve të kërkuara nga OPS 1.1005, 1.1010,1.1015, 1.1020 dhe 1.1025; dhe
2. mban një kopje të certifikatës së trajnimit të sigurisë; dhe
3. mban të përditësuara të dhënat mbi trajnimin dhe të dhëna mbi vizitat ose vlerësimet mjekësore, duke treguar në rastin e të dhënave mbi trajnimin, datat dhe përmbajtjen e trajnimeve të kryera mbi menaxhimin e emergjencave, ndryshimet midis avionëve dhe trajnimet e vazhdueshme; dhe
4. regjistron të dhënat e të gjitha trajnimeve dhe kontrolleve fillestare, mbi menaxhimin e emergjencave dhe trajnimeve të vazhdueshme, të disponueshme sipas kërkesës për anëtarin e interesuar të ekuipazhit të kabinës.

Shtojca 1 e OPS 1.1005

Trajnimi fillestar mbi sigurinë

Subjektet që duhet të mbulohen minimalisht nga një kurs i trajnimit fillestar mbi sigurinë të përmendura në OPS 1.1005, janë:

a) Trajnimi mbi zjarrin dhe tymin:

1. theksi mbi përgjegjësinë e ekuipazhit të kabinës për të trajtuar menjëherë emergjencat që lidhen me zjarrin dhe tymin, dhe në veçanti, theksi mbi rëndësinë e identifikimit të burimit real të zjarrit;

2. rëndësia e informimit të menjëhershëm të ekuipazhit të fluturimit, si dhe masat specifike të nevojshme për bashkërendim dhe asistencë, kur zbulohet zjarr ose tym;

3. nevoja për kontrolle periodike të zonave me rrezik potencial për zjarr, duke përfshirë tualetet dhe dedektorët përkatës të tymit;

4. klasifikimi i zjarreve dhe tipi i duhur i agjentëve zjarrfikës dhe procedurat për situata të veçanta zjarri, teknikat e përdorimit të agjentëve zjarrfikës, pasojat e aplikimit të gabuar dhe përdorimi në një hapësirë të kufizuar; dhe

5. procedurat e përgjithshme të shërbimeve tokësore në aerodrome mbi rastet e emergjencave.

b) Trajnimi për mbijetesën në ujë

Veshja dhe përdorimi i pajisjeve personale të notimit në ujë. Para operimit fillimisht në një avion të pajisur me barka shpëtimi ose pajisje të tjera të ngjashme, duhet të ofrohet trajnim mbi përdorimin e këtyre pajisjeve, si dhe praktikë reale në ujë.

c) Trajnimi i mbijetesës

Trajnimi i mbijetesës është i përshtatshëm për zonat e operimit (për shembull zonat polare, shkretëtirë, xhungël ose det).

d) Aspektet mjekësore dhe ndihma e parë:

1. hyrje mbi aspektet mjekësore dhe ndihmën e parë, pajimet e ndihmës së parë, pajimet mjekësore në raste emergjencash, përmbajtja e tyre dhe pajisjet mjekësore në raste emergjencash;

2. ndihma e parë e shoqëruar me trajnim mbijetese dhe higjienë të përshtatshme; dhe

3. ndikimet fiziologjike të fluturimit, me theks të veçantë tek hipoksia.

e) Trajtimi i pasagjerëve:

1. këshilla mbi njohjen dhe menaxhimin e pasagjerëve të cilët janë ose mund të alkoolizohen ose që janë nën ndikimin e drogave, ose që janë agresivë;

2. metodat e përdorura për të motivuar pasagjerët dhe kontrolli i turmës i nevojshëm për të përshpejtuar një evakuim avioni;

3. rregulloret që mbulojnë ngarkimin e sigurt të bagazhit të kabinës (duke përfshirë artikujt e shërbimit të kabinës) dhe rrezikun se mund të bëhet i dëmshëm për personat e kabinës ose pengesë apo pajisje dëmtuese emergjente ose dalje avioni;

4. rëndësia e caktimit të saktë të vendeve duke iu referuar masës dhe balancës së avionit. Rëndësi e veçantë i jepet uljes së pasagjerëve me aftësi të kufizuara dhe nevojës për uljen e pasagjerëve me gjendje shëndetësore fizike të rregullt, pranë daljeve të pambikëqyrura;

5. detyrat që duhet të merren përsipër në rastet kur haset turbulencë, duke përfshirë sigurimin e kabinës;

6. masat që duhet të merren kur në kabinë transportohen kafshë të gjalla;

7. trajnim mbi mallrat e rrezikshme, duke përfshirë dispozitat sipas nënpjesës R;

8. procedurat e sigurisë, duke përfshirë dispozitat sipas nënpjesës S.

f) Komunikimi.

Gjatë trajnimi vihet theksi mbi rëndësinë e komunikimit efektiv midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë teknikën, gjuhën e përbashkët dhe terminologjinë.

g) Disiplina dhe përgjegjësitë:

1. rëndësia e kryerjes së detyrave nga ekuipazhi i kabinës në pajtim me manualin e operimit;

2. kompetenca dhe aftësia e vazhdueshme për të operuar si anëtar i ekuipazhit të kabinës, me konsideratë të veçantë ndaj kufizimeve të kohës së fluturimit dhe shërbimit dhe kërkesave të pushimit;

3. ndërgjegjësimi mbi rregulloret e aviacionit në lidhje me ekuipazhin e kabinës dhe rolin e Autoritetit të Aviacionit Civil;

4. njohuri të përgjithshme mbi terminologjinë përkatëse të aviacionit, teorinë e fluturimit, shpërndarjen e pasagjerëve, meteorologjinë dhe zonat e operimit;

5. informacion i përmbledhur para fluturimit i ekuipazhit të kabinës dhe ofrimi i informacionit të nevojshëm mbi sigurinë në lidhje me detyrat e tyre specifike;

6. rëndësia e garantimit që dokumentet dhe manualet përkatëse të mbahen të përditësuara me ndryshimet e dhëna nga operatori ;

7. rëndësia e identifikimit kur anëtarët e ekuipazhit të kabinës kanë autoritet dhe përgjegjësi për të filluar një evakuim dhe procedura të tjera emergjente; dhe

8. rëndësia e detyrave dhe përgjegjësive të sigurisë dhe nevojës për të reaguar menjëherë dhe në mënyrë efektive ndaj situatave emergjente.

9. ndërgjegjësimi mbi pasojat e kontaminimit sipërfaqësor dhe nevojës për të informuar ekuipazhin e fluturimit për çdo kontaminim sipërfaqësor të vëzhguar.

h) Menaxhimi i burimeve të personelit.

1. Kursi prezantues i burimeve njerëzore (CRM):

i) një anëtar i ekuipazhit të kabinës përfundon një kurs prezantues CRM, para se të caktohet fillimisht të operojë si anëtar i ekuipazhit të kabinës. Personeli i kabinës që tashmë operon si anëtarë të ekuipazhit të kabinës në një transport tregtar ajror dhe që nuk kanë përfunduar më parë një kurs prezantues, do të përfundojnë një kurs prezantues CRM deri në kohën e trajnimit dhe/ose kontrollit të ardhshëm të kërkuar të vazhdueshëm.

ii) Elementet e trajnimit në shtojcën 2 të OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabela 1, kolona (a) mbulohen në nivelin e kërkuar në kolonën (b) kurs prezantues CRM.

iii) Kursi prezantues CRM kryhet nga të paktën një instruktor CRM i personelit të kabinës.

Shtojca 1 e OPS 1.1010

Trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimet midis avionëve

a) Të përgjithshme

Një operator garanton që:

1. trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimet midis avionëve të kryhet nga personel i kualifikuar; dhe

2. gjatë trajnimit mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimeve midis avionëve, të ofrohet trajnim mbi vendndodhjen, zhvendosjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe mbijetesës, të transportuara në avion, si dhe të gjitha procedurat normale dhe emergjente të lidhura me tipin e avionit, variantin dhe konfiguracionin që do të operohet.

b) Trajnimi mbi zjarrin dhe tymin

Një operator garanton që:

1. çdo anëtari të ekuipazhit të kabinës t'i ofrohet trajnim realist dhe praktik mbi përdorimin e të gjitha pajisjeve zjarrfikëse, duke përfshirë veshjet mbrojtëse përfaqësuese të atyre të transportuara në avion. Ky trajnim duhet të përfshijë :

i) shuarjen e një zjarri karakteristik të një zjarri brenda në avion, përveç rasteve të zjarrfikëseve me Halon kur mund të përdoret një agjent alternativ zjarrfikës; dhe

ii) veshja dhe përdorimi i pajisjeve mbrojtëse për rrugët e frymëmarrjes në një mjedis të mbyllur, të simuluar të mbushur me tym.

c) Operimet e dyerve dhe daljeve

Një operator garanton që:

1. çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës të operojë dhe të hapë çdo tip ose variant të daljeve normale dhe emergjente nën kushte normale dhe emergjente, duke përfshirë sistemet e furnizimit me energji në rast ndërprerjeje, kur është e përshtatshme.

Kjo duhet të përfshijë veprimin dhe forcat e kërkuara për të operuar dhe dislokuar planet e rrëshqitjes për evakuim. Ky trajnim kryhet në një avion ose mekanizëm përfaqësues trajnimi; dhe

2. demonstrohet operimi i të gjitha daljeve të tjera, si për shembull dritaret e platformës së fluturimit.

d) Trajnimi mbi planin e rrëshqitjes për evakuim

Një operator garanton që:

1. çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës zbret në një plan rrëshqitës evakuimi nga një lartësi përfaqësuese e lartësisë së pragut të platformës kryesore të avionit

2. plani i rrëshqitjes i përshtatet një avioni ose mekanizmi përfaqësues trajnimi; dhe

3. bëhet një zbritje e mëtejshme kur anëtari i ekuipazhit të kabinës kualifikohet për një tip avioni në të cilin lartësia e pragut të daljes nga platforma kryesore ndryshon në nivel të konsiderueshëm nga tipi i avionit i operuar më parë.

e) Procedurat e evakuimit dhe situata të tjera emergjente

Një operator garanton që:

1. Trajnimi mbi evakuimin në raste emergjencash të përfshijë njohjen e evakuimeve të planifikuara ose të paplanifikuara në tokë ose ujë. Ky trajnim duhet të përfshijë njohjen se kur daljet janë të papërdorshme ose kur pajisjet e evakuimit nuk janë në shërbim; dhe

2. çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës trajnohet për të trajtuar problemet e mëposhtme:

i) një zjarr gjatë fluturimit, me theks të veçantë në identifikimin e burimit real të zjarrit;

ii) turbulencë të theksuar ajrore;

iii) ulja e papritur e presionit, duke përfshirë veshjen e pajisjeve portative për oksigjen nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës; dhe

iv) emergjenca të tjera gjatë fluturimit.

f) Kontrolli i turmës

Një operator garanton që trajnimi të ofrohet mbi aspekte praktike të kontrollit të turmës në situata të ndryshme emergjente, siç zbatohet për tipin e avionit.

g) Paaftësimi i pilotit

Një operator garanton që nëse numri minimal i ekuipazhit të fluturimit nuk është më shumë se dy persona, çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës të trajnohet për procedurën mbi paaftësinë e anëtarit të ekuipazhit të fluturimit dhe të operojë mekanizmat e pajisjeve të uljes dhe vendeve të uljes.

Trajnimi mbi përdorimin e sistemit të oksigjenit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit dhe përdorimin e listave të kontrollit për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, kur kërkohet nga SPO-të e operatorit, do të kryhet nga një demonstrim praktik.

h) Pajisjet e sigurisë

Një operator garanton që çdo anëtari të ekuipazhit të kabinës t'i jepet trajnim realist dhe demonstrim i vendndodhjes dhe përdorimit të pajisjeve të sigurisë, duke përfshirë sa më poshtë:

1. rrëshqitjet dhe kur nuk transportohen rrëshqitëse jo vetëmbështetëse, përdorimi i litarëve shoqërues;

2. barka shpëtimi dhe elemente rrëshqitëse, duke përfshirë pajisjet e lidhura me to dhe/ose të transportuara në barkë gome;

3. breza shpëtimi, breza shpëtimi për fëmijët dhe pajime mbrojtëse notimi;

4. sistemin për mungesën e oksigjenit;

5. oksigjenin si ndihmë e parë;

6. zjarrfikëset;

7. boshtet ose levat;

8. dritat emergjente, duke përfshirë fenerët;

9. pajisjet e komunikimit, duke përfshirë megafonat;

10. pajisjet e mbijetesës, duke përfshirë përmbajtjen e tyre;

11. pirotekniken (pajisjet reale ose përfaqësuese);

12. pajimet e ndihmës së parë, pajimet mjekësore për raste emergjente, përmbajtja e tyre dhe pajisjet mjekësore për raste emergjente; dhe

13. pajisje ose sisteme të tjera për sigurinë e kabinës, kur është e zbatueshme.

i) Demonstrime të sigurisë/informacion i përmbledhur për pasagjerët

Një operator garanton që të ofrohet trajnim mbi përgatitjen e pasagjerëve për situata normale dhe emergjente, në përputhje me OPS 1.285.

j) Kur aspektet fillestare mjekësore dhe trajnimi mbi ndihmën e parë nuk kanë përfshirë shmangien e sëmundjeve infektive, veçanërisht në klimë tropikale dhe nëntropikale, ky trajnim do të ofrohet nëse rrjeti i itinerarit të një operatori zgjerohet ose ndryshohet për përfshirjen e këtyre zonave.

k) Menaxhimi i burimeve të personelit. Një operator garanton që:

1. çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës të përfundojë trajnimin CRM të operatorit, i cili mbulon elemente të trajnimit në shtojcën 2 të OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1, kolona (a) në nivelin e kërkuar në Kolonën (c) para fillimit të një CRM specifike për tipin e mëtejshëm të avionit dhe/ose trajnim i vazhdueshëm CRM.

2. Kur një anëtar i ekuipazhit të kabinës kryen një kurs mbi menaxhimin e emergjencave në një tip tjetër avioni, elementet e trajnimit në shtojcën 2 të OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1, kolona (a) do të mbulohen në nivelin e kërkuar në kolonën (d), CRM specifike për tipin e avionit.

3. Trajnimi CRM i operatorit dhe CRM specifik për tipin e avionit kryhen nga të paktën një instruktor CRM i ekuipazhit të kabinës.

Shtojca 1 e OPS 1.1015

Trajnimi i vazhdueshëm

a) Një operator garanton që trajnimi i vazhdueshëm të kryhet nga persona të kualifikuar.

b) Një operator garanton që çdo 12 muaj kalendarikë, programi i trajnimit praktik të përfshijë sa më poshtë:

1. procedura emergjente duke përfshirë paaftësimin e pilotëve;

2. procedurat e evakuimit, duke përfshirë teknikat e kontrollit të turmës;

3. stërvitjet për prekjen e tokës nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës për hapjen e daljeve normale dhe emergjente në lidhje me evakuimin e pasagjerëve;

4. vendndodhjen dhe trajtimin e pajisjeve në raste emergjente, duke përfshirë sistemet e oksigjenit dhe veshjen e brezave të shpëtimit nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, pajisje portative për oksigjen dhe pajisje mbrojtëse për rrugët e frymëmarrjes (PBE);

5. trajnim mbi ndihmën e parë dhe aspektet mjekësore, pajimet e ndihmës së parë, pajimet mjekësore për raste emergjente, përmbajtja e tyre dhe pajisjet mjekësore në raste emergjente;

6. ngarkimin e artikujve në kabinë;

7. procedurat e sigurisë;

8. analizimin e incidenteve dhe aksidenteve;

9. ndërgjegjësimin për pasojat e ndotjes sipërfaqësore dhe nevojën për të informuar ekuipazhin e fluturimit për çdo ndotje sipërfaqësore të vëzhguar, dhe

10. menaxhimin e burimeve të ekuipazhit. Një operator garanton që trajnimi CRM të përmbushë sa më poshtë:

i) elementet e trajnimit në shtojcën të OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabela 1, kolona (a) do të mbulohet brenda një cikli trevjeçar në nivelin e kërkuar nga kolona (e), trajnimi vjetor i vazhdueshëm CRM;

ii) përkufizimi dhe zbatimi i këtij programi menaxhohet nga një instruktor CRM i ekuipazhit të kabinës;

iii) kur trajnimi CRM ofrohet me module të veçanta, ai do të kryhet nga të paktën një instruktor CRM i ekuipazhit të kabinës.

c) Një operator garanton që në intervale kohore prej jo më shumë se tre vjet, trajnimi i vazhdueshëm të përfshijë edhe:

1. çdo anëtar të ekuipazhit të kabinës që operon dhe që aktualisht hap çdo tip ose variant të daljes normale dhe emergjente në kushte normale dhe emergjente, duke përfshirë sistemet për furnizimin me energji në rast ndërprerjeje, kur është e përshtatshme. Kjo duhet të përfshijë veprimin dhe forcat e kërkuara për të operuar dhe dislokuar planet rrëshqitëse për evakuim. Ky trajnim kryhet në një avion ose mekanizëm përfaqësues trajnimi;

2. demonstrimin e funksionimit të të gjitha daljeve të tjera, duke përfshirë dritaret e platformës së fluturimit;

3. çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës që i nënshtrohet një trajnimi praktik dhe real për përdorimin e të gjitha pajisjeve zjarrfikëse, duke përfshirë veshjet mbrojtëse, përfaqësuese të atyre të transportuara në avion.

Ky trajnim duhet të përfshijë:

i) çdo anëtar të ekuipazhit të kabinës që shuan një zjarr karakteristik të një zjarri brenda në avion, përveç zjarrfikëseve me Halon kur mund të përdoret një agjent zjarrfikës alternativ; dhe

ii) veshjen dhe përdorimin e pajisjeve mbrojtëse të rrugëve të frymëmarrjes nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës në një mjedis të mbyllur, të simuluar të mbushur me tym;

4. përdorimin e piroteknikës (pajisje reale ose përfaqësuese); dhe

5. demonstrimin e përdorimit të barkave të shpëtimit ose elementeve rrëshqitëse, kur është e përshtatshme;

6. një operator garanton se nëse numri minimal i ekuipazhit nuk është më shumë se dy persona, çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës trajnohet për procedurën mbi paaftësimin e anëtarit të ekuipazhit të fluturimit dhe operon mekanizmat e pajisjeve dhe vendeve të uljes.

Trajnimi për përdorimin e sistemeve të oksigjenit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit dhe përdorimi i listave të kontrollit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, kur kërkohet nga SOP-et e operatorit, do të kryhet nga një demonstrim praktik.

d) Një operator garanton që të gjitha kërkesat përkatëse të aneksit III, OPS 1 të përfshihen në trajnimin e anëtarëve të personelit të kabinës.

Shtojca1 e OPS 1.1020

Trajnimi përforcues

Një operator garanton që trajnimi përforcues të kryhet nga persona të kualifikuar dhe për çdo anëtar të ekuipazhit të kabinës, të përfshijë të paktën sa më poshtë:

1. procedurat emergjente, duke përfshirë paaftësimin e pilotëve;

2. procedurat e evakuimit, duke përfshirë teknikat për kontrollin e turmës;

3. operimin dhe hapjen e çdo tipi ose varianti për një dalje normale dhe emergjente me metoda normale dhe emergjente, përfshirë mosfunksionimin e sistemeve të mbështetura me energji, kur janë të përshtatshme. Ky duhet të përfshijë veprimet dhe forcat e kërkuara për të operuar dhe dislokuar planet rrëshqitëse për evakuim. Ky trajnim kryhet në një avion ose mekanizëm përfaqësues trajnimi;

4. demonstrimi i operimit të të gjitha daljeve të tjera, duke përfshirë dritaret e platformës së fluturimit; dhe

5. vendndodhjen dhe trajtimin e pajisjeve për raste emergjente, duke përfshirë sistemet e oksigjenit dhe veshjen e brezave të shpëtimit, pajisjet portative për oksigjen dhe pajisjet mbrojtëse për rrugët e frymëmarrjes.

Shtojca 2 e OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Trajnimi

1. Programi i trajnimit CRM, së bashku me metodologjinë dhe terminologjinë e CRM-së, përfshihen në manualin operacional.

2. Tabela 1 tregon se cilët elemente të CRM-së do të përfshihen në çdo tip trajnimi

TABELA1

TRAJNIMI CRM

Elementet e trajnimit (a)	**Kursi CRM (b)**	**Trajnimi CRM i operatorit (c)**	**CRM specifike për tipin e avionit (d)**	**Trajnimi CRM i vazhdueshëm vjetor (e)**	**Kursi i lartë i ekuipazhit të kabinës (f)**
Parime të përgjithshme					
Faktorët njerëzorë në aviacion. Udhëzime të përgjithshme mbi parimet dhe objektivat e CRM-së	I hollësishëm	Nuk kërkohet	Nuk kërkohet	Nuk kërkohet	Vështrim i përgjithshëm
Performanca e burimeve njerëzore dhe kufizimet					
Nga perspektiva e anëtarit individual të ekuipazhit të kabinës					
Ndërgjegjësimi mbi personalitetin, gabimet njerëzore dhe besueshmëria, qëndrimet dhe sjelljet, vetëvlerësimi	I hollësishëm	Nuk kërkohet	Nuk kërkohet	Vështrim i përgjithshëm (cikli trevjeçar)	Nuk kërkohet
Stresi dhe menaxhimi i stresit					
Lodhja dhe vigjilenca					
Vetësiguria					
Ndërgjegjësimi për situatën, njohje dhe përpunim i informacionit					
Nga perspektiva e të gjithë ekuipazhit të avionit					
Parandalimi dhe zbulimi i gabimeve	Nuk kërkohet	I hollësishëm	I lidhur me tipin (tipet)	Vështrim i përgjithshëm i lidhur me detyrat e ekuipazhit të nivelit të lartë të kabinës)	Përforcues (i lidhur me detyrat e ekuipazhit të nivelit të lartë të kabinës)
Ndërgjegjësim kolektiv mbi situatën, përvetësim dhe përpunim i informacionit					

Menaxhimi i ngarkesës së punës					
Komunikimi dhe koordinimi efektiv midis të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, duke përfshirë ekuipazhin e fluturimit, si dhe anëtarët pa përvojë të ekuipazhit të kabinës, ndryshimet kulturore					
Lidershipi, bashkëpunimi, sinergjia, vendimmarrja, delegimi i					
Përgjegjësitë individuale dhe në skuadër, vendimmarrja dhe masat					
Identifikimi dhe menaxhimi i faktorëve njerëzorë të pasagjerëve: kontrolli i turmës, stresi i pasagjerëve, menaxhimi i konfliktit, faktorët mjekësorë					
Specifikat në lidhje me tipat e avionëve (të ngushtë/me strukturë të gjerë, me platformë të vetme fluturimi/me shumë platforma fluturimi), përbërja e ekuipazhit të fluturimit dhe ekuipazhit të kabinës dhe numri i pasagjerëve		Nuk kërkohet	I hollësishëm		
Nga perspektiva e operatorit dhe organizatës					
Kultura e kompanisë mbi	Nuk kërkohet	I hollësishëm	I lidhur me tipin (tipet)	Vështrim i përgjithshëm (	Përforcues (i lidhur me detyrat

sigurinë, SOP-et, faktorët organizativë, faktorët e lidhur me tipin e operacioneve		Kërkohet		cikli trevjeçar) Kërkohet	e ekuipazhit të nivelit të lartë të kabinës)
Komunikimi dhe koordinimi efektiv me personelin tjetër operacional dhe shërbimet tokësore					
Pjesëmarrja në raportin e aksidenteve dhe incidenteve për sigurinë e kabinës					
Studime të bazuara në raste (shihni shënimin)					
Shënim: Në Kolonën (d), nëse studimet përkatëse të bazuara në raste të tipit specifik të avionit nuk janë të disponueshme, atëherë do të merren në konsideratë studimet e bazuara në raste që lidhen me shkallën dhe objektin e operacionit.					

Shtojca 3 e OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Trajnimi mbi ndihmën e parë dhe aspektet mjekësore

a) Trajnimi mbi ndihmën e parë dhe aspektet mjekësore përfshin temat e mëposhtme:

1. fiziologjia e fluturimit, përfshirë kërkesat për oksigjen dhe hipoksinë;

2. emergjencat mjekësore në avion, duke përfshirë:

i) astmën;

ii) asfiksinë;

iii) ataket kardiake;

iv) reagimet nga stresi dhe reagimet alergjike;

v) shokun;

vi) apopleksinë;

vii) epilepsinë;

viii) diabetin;

ix) sëmundjen e ajrit (kur të zë avioni);

x) hiperventilimin;

xi) shqetësimet gastrointestinale; dhe

xii) lindje emergjente të fëmijës;

3. shpëtimin praktik kardiopulmonar nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, duke patur parasysh mjedisin e avionit dhe duke përdorur një manekinë të projektuar posaçërisht;

4. ndihmën e parë bazë dhe trajnimin mbi mbijetesën, duke përfshirë kujdes për :

i) personat pa vetëdije;

ii) djegiet;

iii) plagët; dhe

iv) frakturat dhe dëmtimet e indeve të buta;

5. shëndetin dhe higjienën gjatë udhëtimit, duke përfshirë:

i) rrezikun e kontaktit me sëmundjet infektive, veçanërisht gjatë operimit në zona tropikale dhe nëntropikale. Raportimin e sëmundjeve infektive, mbrojtje nga infeksioni dhe shmangie e sëmundjeve të shkaktuara nga uji dhe ushqimi. Trajnimi përfshin mjetet për zvogëlimin e këtyre rreziqeve;

ii) higjienën në avion;

iii) vdekjen në avion;

iv) trajtimin e mbetjeve klinike;

v) disinfektimin e avionit; dhe

vi) menaxhimin e vigjilencës, pasojat fiziologjike të lodhjes, gjumit, fiziologjinë, ritmin ciklik dhe ndryshimet e orës lokale;

6. Përdorimi i pajisjeve të përshtatshme të avionit, duke përfshirë pajimet e ndihmës së parë, pajimet mjekësore për raste emergjente, oksigjenin si ndihmë e parë dhe pajisjet mjekësore për raste emergjente.

NËNPJESA P
MANUALET, DOKUMENTET DHE TË DHËNAT

OPS 1.1040
Rregulla të përgjithshme për manualet e operimit

a) Një operator garanton që manuali operimit të përmbajë të gjitha udhëzimet dhe informacionin e nevojshëm për personelin e operimit në përmbushjen e detyrave të tyre.

b) Një operator garanton që përmbajtja e manualit te operimit, duke përfshirë të gjitha amendimet ose rishikimet, të mos jetë në kundërshtim me kushtet në përmbajtje të certifikatës së operatorit ajror (AOC) ose rregulloreve të zbatueshme dhe të jenë të pranueshme ose sipas rastit, të aprovuara nga autoriteti.

c) Nëse nuk aprovohet ndryshe nga autoriteti ose nëse nuk parashikohet nga ligji kombëtar, një operator duhet të përgatisë manualin operacional në gjuhën angleze. Për më tepër, një operator mund ta përkthejë dhe përdorë atë manual ose pjesë të tij në një gjuhë tjetër.

d) Nëse lind nevoja që një operator të përgatisë manuale të reja operacionale ose pjesë/volume të konsiderueshme të tyre, ai duhet të respektojë kërkesat e nënparagrafit (c) më lart.

e) Një operator mund të botojë një manual operacional në volume të veçanta.

f) Një operator garanton që i gjithë personeli operacional të ketë lehtësisht akses për një kopje të çdo pjese të manualit operacional, i cili lidhet me detyrat e tyre.

Për më tepër, operatori i jep anëtarëve të ekuipazhit një kopje personale ose seksione nga Pjesët A dhe B të manualit operacional që janë të rëndësishme për studim personal.

g) Një operator garanton që manuali operacional të amendohet ose rishikohet, në mënyrë që udhëzimet dhe informacioni në përmbajtje të tij të mbahen të përditësuara. Operatori garanton që i gjithë personeli operacional të vihet në dijeni të këtyre ndryshimeve që lidhen me detyrat e tyre.

h) Çdo mbajtës i një manuali operacional ose i pjesëve përkatëse të tij e mban të përditësuar në lidhje me amendimet ose rishikimet e dhëna nga operatori.

i) Një operator i jep autoritetit amendimet dhe rishikimet e synuara përpara datës së hyrjes në fuqi. Kur amendimi lidhet me ndonjë pjesë të Manualit Operacional që duhet të aprovohet në përputhje me OPS, ky aprovim do të merret përpara hyrjes në fuqi të amendamentit. Kur kërkohen amendime ose rishikime të menjëhershme në interes të sigurisë, ato mund të publikohen dhe zbatohen menjëherë, me kusht që të bëhet kërkesë për çdo aprovim të kërkuar.

j) Një operator përfshin të gjitha amendimet dhe rishikimet e kërkuara nga autoriteti.

k) Një operator garanton që informacioni i marrë nga dokumentet e aprovuara dhe çdo amendim i këtij dokumentacioni të aprovuar të reflektohet siç duhet në manualin operacional dhe që Manuali Operacional të mos përmbajë informacion kontradiktor me dokumentacionin e aprovuar. Megjithatë, kjo kërkesë nuk pengon një operator që të përdorë të dhëna dhe procedura më konvencionale.

l) Një operator duhet të garantojë që përmbajtja e manualit operacional të paraqitet në një formë që mund ta përdorin pa vështirësi. Struktura e manualit operacional respekton parimet e faktorëve njerëzorë.

m) Një operator mund të lejohet nga autoriteti të paraqesë manualin operacional ose pjesë të tij në një formë të ndryshme nga ajo e printuar në letër. Në këto raste, duhet të garantohet një nivel i pranueshëm aksesueshmërie, përdorshmërie dhe besueshmërie.

n) Përdorimi i një forme të përmbledhur të manualit i operimit nuk e përjashton operatorin nga kërkesat e OPS 1.130.

OPS 1.1045

Manuali operacional - struktura dhe përmbajtja

(shihni shtojcën 1 të OPS 1.1045)

a) Një operator garanton që struktura kryesore e manualit operacional të jetë si më poshtë:

- Pjesa A: Të përgjithshme/bazë

Kjo pjesë përfshin të gjitha politikat operacionale, udhëzimet dhe procedurat që nuk lidhen me tipin e avionit, të nevojshme për një operacion të sigurt.

- Pjesa B: Çështje operacionale të avionëve

Kjo pjesë përfshin të gjitha udhëzimet dhe procedurat që lidhen me tipin e avionit, të nevojshme për një operacion të sigurt. Ajo merr në konsideratë çdo ndryshim midis tipave, varianteve ose avionëve individualë të përdorur nga operatori.

- Pjesa C: Itinerari dhe udhëzimet, dhe informacioni mbi aerodromin

Kjo pjesë përfshin të gjitha udhëzimet dhe informacionin e nevojshëm për zonën e operacionit.

- Pjesa D: Trajnimi

Kjo pjesë përfshin të gjitha udhëzimet e trajnimit për personelin të kërkuara për një operacion të sigurt.

b) Një operator garanton që përmbajtja e manualit operacional të jetë në përputhje me Shtojcën 1 të OPS 1.1045 dhe të ketë lidhje me zonën dhe tipin e operacionit.

c) Një operator garanton që struktura e detajuar e manualit operacional të jetë e pranueshme për autoritetin.

OPS 1.1050

Manuali i fluturimit të avionit

Një operator mban një manual aktual të aprovuar të fluturimit të avionit ose dokument të barasvlershëm për çdo avion operativ.

OPS 1.1055

Dokumenti i udhëtimit

a) Një operator ruan informacionin e mëposhtëm për çdo fluturim në formën e një dokumenti udhëtimi:

1. regjistrimi i avionit;
2. data;
3. emri(at) e anëtarit (ve) të ekuipazhit;
4. caktimi në detyrë i anëtarit (ve) të ekuipazhit;
5. vendi i nisjes;
6. vendi i mbërritjes;
7. koha e nisjes (koha e llogaritur e nisjes);
8. koha e mbërritjes (koha e llogaritur e mbërritjes);
9. orët e fluturimit;
10. natyra e fluturimit;
11. incidentet, vëzhgimet (nëse ka); dhe

12. nënshkrimin e komandantit (ose të barasvlershëm).

b) Një operator mund të lejohet nga AAC të mos mbajë një dokument udhëtimi të avionit ose pjesë të tij, nëse informacioni përkatës është i disponueshëm në një dokumentacion tjetër.

c) Një operator garanton që të gjitha hyrjet e të dhënave të bëhen njëkohësisht dhe të jenë të një natyre të përhershme.

OPS 1.1060
Plani operacional i fluturimit

a) Një operator duhet të garantojë që plani i përdorur operacional i fluturimit dhe hyrjet e të dhënave të bëra gjatë fluturimit të përmbajnë elementet e mëposhtme:

1. regjistrimi i avionit;
2. tipi dhe varianti i avionit;
3. data e fluturimit;
4. identifikimi i fluturimit;
5. emrat e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;
6. caktimi në detyrë i anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;
7. vendi i nisjes;
8. koha e nisjes (koha aktuale e nisjes, koha e ngritjes);
9. vendi i mbërritjes (i planifikuar dhe aktual);
10. koha e mbërritjes (ulja aktuale dhe koha e llogaritur e mbërritjes);
11. tipi i operacionit (ETOPS, VFR, fluturim për kthimin e avionit në bazë etj.)
12. itinerari dhe segmente të itinerarit me pika kontrolli/pika reference për qëllim navigimi, distanca, koha dhe pista;
13. shpejtësia e planifikuar e fluturimit dhe kohët e fluturimit midis pikave të kontrollit/-pikave të referencës për qëllim navigimi. Llogaritja e vlerësuar dhe aktuale e kohës;
14. lartësi të sigurta dhe nivele minimale;
15. lartësi të planifikuara dhe nivele fluturimi;
16. llogaritjet e karburantit (të dhëna të kontrolleve të karburantit gjatë fluturimit);
17. karburanti në avion gjatë ndezjes së motorëve;
18. alternate (ë) për destinacion dhe kur është e zbatueshme, ngritja dhe fluturimi gjatë rrugës, duke përfshirë informacionin e kërkuar në nënparagrafët 12, 13, 14 dhe 15 më lart;
19. toleranca fillestare e planit të fluturimit ATS dhe ri-toleranca e mëtejshme;
20. llogaritjet e riplanifikimit gjatë fluturimit; dhe
21. informacion përkatës meteorologjik.

b) Artikujt që janë lehtësisht të diponueshëm në një dokumentacion tjetër ose në një burim tjetër të pranueshëm ose që nuk lidhen me tipin e operacionit, mund të përjashtohen nga plani operacional i fluturimit.

c) Një operator duhet të garantojë që plani operacional i fluturimit dhe përdorimi i tij të përshkruhen në Manualin i Operimeve.

d) Një operator garanton që të gjitha të dhënat e regjistruara në planin operacional të fluturimit të bëhen njëkohësisht dhe të kenë natyrë të përhershme.

OPS 1.1065
Periudhat për ruajtjen e dokumenteve

Një operator garanton që të gjitha të dhënat dhe i gjithë informacioni përkatës operacional dhe teknik për çdo fluturim individual, të ruhen për periudhat e parashikuara në Shtojcën 1 të OPS 1.1065.

OPS 1.1070
Prezantimi i vazhdueshëm i operatorit mbi menaxhimin e përshtatshmërisë për fluturim

Një operator mban një prezantim aktual të aprovuar të vazhdueshëm të menaxhimit të përshtatshmërisë për fluturim, siç parashikohet në Pjesën M, paragrafi M.A.704 " Prezantimi i vazhdueshëm mbi menaxhimin e përshtatshmërisë për fluturim".

OPS 1.1071
Dokumenti teknik i avionit

Një operator mban një dokument teknik të avionit, siç parashikohet në pjesën M, paragrafi M.A.306 "Sistemi i dokumentit teknik të operatorit".

Shtojca 1 e OPS 1.1045
Përmbajtja e manualit të operimit

Një operator garanton që manuali i operimit të përmbajë elementet e mëposhtme:

A. TË PËRGJITHSHME/BAZË

0. ADMINISTRIMI DHE KONTROLLI I MANUALIT OPERACIONAL

0.1. Hyrje

a) Një deklaratë se manuali përmbush kërkesat e të gjitha rregulloreve të zbatueshme dhe termat dhe kushtet e certifikatës së aplikueshme të operatorit ajror.

b) Një deklaratë se manuali përmban udhëzime operacionale që duhet të respektohen nga personeli përkatës.

c) Një listë dhe përshkrim të shkurtër të pjesëve të ndryshme, përmbajtjes së tyre, zbatueshmërisë dhe përdorimit.

d) Shpjegime dhe përkufizime të termave dhe fjalëve të nevojshme për përdorimin e manualit.

0.2. Sistemi i ndryshimit dhe rishikimit

a) Informacione të hollësishme për personin(at) përgjegjës për publikimin dhe përfshirjen e ndryshimeve dhe rishikimeve.

b) Një regjistër të dhënash mbi ndryshimet dhe rishikimet me datat kur janë përfshirë dhe datat e hyrjes në fuqi.

c) Një deklaratë se ndryshimet dhe rishikimet e shkruara me dorë nuk lejohen, përveç rrethanave kur kërkohet ndryshim ose rishikim i menjëhershëm në interes të sigurisë.

d) Një përshkrim të sistemit për shënimet e faqeve dhe datave të hyrjes së tyre në fuqi.

e) Një listë të faqeve të përdorshme/efektive.

f) Shënimi i ndryshimeve (në faqet e tekstit dhe sa më shumë që të jetë e mundur, në grafikët dhe diagramat).

g) Rishikimet e përkohshme.

h) Një përshkrim të sistemit të shpërndarjes për manualët, ndryshimet dhe rishikimet,

1. ORGANIZIMI DHE PËRGJEGJËSITË

1.1. Struktura organizative. Një përshkrim të strukturës organizative, duke përfshirë organigramën e përgjithshme të kompanisë dhe organigramën e departamentit të operacioneve. Organigrama duhet të përshkruajë marrëdhënien midis Departamentit të Operacioneve dhe Departamenteve të tjera të kompanisë. Në veçanti, duhet të tregohen linjat e raportimit dhe varësisë të të gjithë Drejtorive, Departamenteve etj., të cilat lidhen me sigurinë e operacioneve të fluturimit .

1.2. Mbajtësit e emëruar të posteve. Emri i çdo mbajtësi të emëruar të posteve, përgjegjës për operacionet e fluturimit, sistemin e mirëmbajtjes, trajnimin e ekuipazhit dhe operacionet tokësore, siç parashikohen në OPS 1.175(i). Duhet të përfshihet një përshkrim i funksionit dhe përgjegjësive të tyre.

1.3. Përgjegjësitë dhe detyrat e personelit të menaxhimit të operacioneve. Një përshkrim të detyrave, përgjegjësive dhe autoritetit të personelit të menaxhimit të operacioneve, që lidhen me sigurinë e operacioneve të fluturimit dhe respektimin e rregulloreve të zbatueshme.

1.4. AAC-ja, detyrat dhe përgjegjësitë e komandantit. Një deklaratë që përcakton autoritetin, detyrat dhe përgjegjësitë e komandantit.

1.5. Detyrat dhe përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit, përveç komandantit.

2. KONTROLLI DHE MBIKËQYRJA OPERACIONALE

2.1. Mbikëqyrja e operimit nga operatori. Një përshkrim të sistemit për mbikëqyrjen operimit nga operatori (shihni OPS 1.175(g)). Kjo duhet të përcaktojë sesi mbikëqyret siguria ajrore e operimeve dhe kualifikimet e personelit. Në veçanti, duhet të përshkruhen procedurat e lidhura me pikat e mëposhtme:

a) Vlefshmëria e licencave dhe kualifikimeve;

b) Kompetencat e personelit operacional; dhe

c) Kontrolli, analiza dhe ruajtja e të dhënave, dokumentet e fluturimit, informacion dhe të dhëna shtesë.

2.2. Sistemi i publikimit të udhëzimeve dhe informacionit shtesë operacional.

Një përshkrim i çdo sistemi për informacionin e deklaruar që mund të jetë i një natyre operacionale por që plotëson informacionin në manualin e operimit. Duhet të përfshihet zbatueshmëria e këtij informacioni dhe përgjegjësitë për deklarimin e tij.

2.3. Parandalimi i aksidenteve dhe programi për sigurinë e fluturimit. Një përshkrim i aspekteve kryesore të programit të sigurisë së fluturimit.

2.4. Kontrolli operacional. Një përshkrim i procedurave dhe përgjegjësive të nevojshme për ushtrimin e kontrollit operacional në lidhje me sigurinë e fluturimit.

2.5. Kompetencat e AAC-së. Një përshkrim i kompetencave të AAC-së dhe udhëzime për personelin mbi mënyrën e lehtësimit të inspektimeve nga personeli i autoritetit.

3. SISTEMI I CILËSISË

Një përshkrim të sistemit të miratuar të cilësisë, duke përfshirë të paktën:

a) Politikën mbi cilësinë;

b) Një përshkrim të organizimit të sistemit të cilësisë; dhe

c) Ndarjen e detyrave dhe përgjegjësive.

4. PËRBËRJA E EKUIPAZHIT

4.1. Përbërja e ekuipazhit. Një shpjegim të metodës për përcaktimin e përbërjeve të ekuipazhit, duke marrë parasysh elementet e mëposhtme:

a) Tipin e avionit që po përdoret;

b) Zonën dhe tipin e operacionit që po ndërmerret;

c) Fazën e fluturimit;

d) Kërkesën minimale për ekuipazhin dhe periudhën e planifikuar të shërbimit të fluturimit;

e) Përvojën (të përgjithshme dhe për një tip të caktuar), përvojën e kohëve të fundit dhe kualifikimin e anëtarëve të ekuipazhit;

f) Caktimin e komandantit, dhe nëse nevojitet nga kohëzgjatja e fluturimit, procedurat për të ndihmuar komandantin ose anëtarët e tjerë të ekuipazhit të fluturimit (shihni shtojcën 1 të OPS 1.940); dhe

g) Caktimin e shefit të ekuipazhit të kabinës dhe, nëse nevojitet nga kohëzgjatja e fluturimit, procedurat për të ndihmuar shefin e ekuipazhit të kabinës dhe çdo anëtar tjetër të ekuipazhit të kabinës.

4.2. Caktimi i komandantit. Rregullat e zbatueshme për caktimin e komandantit.

4.3. Paaftësimi i ekuipazhit të fluturimit. Udhëzime mbi kalimin e komandimit në rast të paaftësimit të ekuipazhit të fluturimit.

4.4. Operimi i më shumë se një tipi. Një deklaratë që përcakton se cilët avionë konsiderohen si një tip për qëllim të:

a) Planifikimit të ekuipazhit të fluturimit; dhe

b) Planifikimit të ekuipazhit të kabinës.

5. KËRKESAT E KUALIFIKIMIT

5.1. A Një përshkrim të licencës së kërkuar, klasifikimit(eve), kualifikimit/kompetencave (për shembull për itineraret dhe aerodromet), përvoja, trajnimi, kontrolli dhe përvoja e kohëve të fundit për personelin operacional në lidhje me kryerjen e detyrave të tyre. Duhet të merret në konsideratë tipi i avionit, lloji i operacionit dhe përbërja e ekuipazhit.

5.2. Ekuipazhi i fluturimit

a) Komandanti.

b) Piloti që ndihmon komandantin.

c) Piloti i dytë.

d) Piloti nën mbikëqyrje.

e) Operatori i panelit të sistemit.

f) Operimi në më shumë se një tip ose variant.

5.3. Ekuipazhi i kabinës.

a) Shefi i ekuipazhit të kabinës.

b) Shefi i ekuipazhit të kabinës.

i) Anëtar i kërkuar i ekuipazhit të kabinës.

ii) Anëtar shtesë i ekuipazhit të kabinës dhe anëtar i ekuipazhit të kabinës gjatë fluturimeve njohëse.

c) Operimi në më shumë se një tip ose variant.

5.4. Personeli i trajnimit, kontrollit dhe mbikëqyrjes.

a) Për ekuipazhin e fluturimit.

b) Për ekuipazhin e kabinës.

5.5. Personel tjetër operues.

6. MASAT MBROJTËSE PËR SHËNDETIN E EKUIPAZHIT

6.1. Masat mbrojtëse për shëndetin e ekuipazhit. Rregulloret dhe udhëzimet përkatëse për anëtarët e ekuipazhit në lidhje me shëndetin, duke përfshirë:

a) Alkoolin dhe likernat e tjera intoksikuese;

b) Lëndët narkotike;

c) Drogat;

d) Tabletat e gjumit;

e) Preparatet farmaceutike;

f) Imunizimi;

g) Zhytja/ulja e menjëhershme; (*deep diving*)

h) Dhurimi i gjakut;

i) Masat mbrojtëse për vaktet ushqimore para dhe gjatë fluturimit;

j) Gjumi dhe pushimi; dhe

k) Operacionet kirurgjikale.

7. KUFIZIMET E KOHËS SË FLUTURIMIT

7.1. Kufizimet e kohës së fluturimit dhe shërbimit dhe kërkesat për pushim. Skema e përgatitur nga operatori në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

7.2. Tejkalimet e kufizimeve të kohës së fluturimit dhe shërbimit dhe/ose shkurtimet e periudhave të pushimit. Kushtet nën të cilat mund të tejkalohet koha e fluturimit dhe shërbimit ose kur mund të shkurtohen periudhat e pushimit dhe procedurat e përdorura për raportimin e këtyre ndryshimeve.

8. PROCEDURAT OPERACIONALE

8.1. Udhëzime mbi përgatitjen për fluturim. Të zbatueshme për operim:

8.1.1. Lartësitë minimale të fluturimit. Një përshkrim të metodës së përcaktimit dhe aplikimit të lartësive minimale, duke përfshirë:

a) Një procedurë për caktimin e lartësive/niveleve minimale të fluturimit për fluturimet Rregullat Vizuale te Fluturimit (Visual Flight Rules VFR); dhe

b) Një procedurë për caktimin e lartësive/niveleve minimale të fluturimit për fluturimet, Rregullat Instrumentale te Fluturimit (Instrumental Flight Rules IFR).

8.1.2. Kriteret dhe përgjegjësitë për lejimin e përdorimit të aerodromeve, duke marrë në konsideratë kërkesat e zbatueshme të nënpjesës D, E, F, G, H, I dhe J.

8.1.3. Metodat për caktimin e aerodromit që operon nivelet minimale. Metoda për caktimin e aerodromit që operon nivelet minimale për fluturimet IFR, në pajtim me OPS 1 nënpjesa E. I duhet referuar procedurave për përcaktimin e shikueshmërisë dhe/ose rrezes së shikimit nga pista dhe për zbatueshmërinë e shikueshmërisë aktuale të vëzhguar nga pilotët, shikueshmërisë së raportuar dhe rrezes së raportuar të shikimit nga pista.

8.1.4. Minimumet operative gjatë rrugës për Fluturimet VFR ose pjesën VFR të një fluturimi dhe, kur përdoren avionë me një motor, udhëzime për përzgjedhjen e itinerarit në lidhje me disponueshmërinë e sipërfaqeve që lejojnë një ulje të detyruar të sigurt.

8.1.5. Prezantimi dhe aplikimi i një aerodromi dhe gjatë rrugës që operojnë nivele minimale

8.1.6. Interpretimi i informacionit meteorologjik. Material shpjegues mbi kodimin e parashikimeve metereologjike (MET) dhe raporteve MET në lidhje me zonën e operacioneve, duke përfshirë interpretimin e shprehjeve të kushtëzuara.

8.1.7. Përcaktimi i sasive të karburantit, naftës dhe metanolit ujor të mbajtur.

Metodat me anë të të cilave sasitë e karburantit, naftës dhe metanolit ujor që do të transportohen, përcaktohen dhe monitorohen në fluturim. Ky seksion duhet të përfshijë edhe udhëzimet mbi matjen dhe shpërndarjen e lëngjeve të transportuara në avion

Këto udhëzime duhet të marrin në konsideratë të gjitha rrethanat që mund të hasen në fluturim, duke përfshirë mundësinë e riplanifikimit gjatë fluturimit dhe të mosfunksionimit të një ose më shumë prej centraleve elektrike të avionit. Gjithashtu, duhet të përshkruhet sistemi për ruajtjen e të dhënave të karburantit dhe naftës.

8.1.8. Masa dhe qendra e rëndesës. Parimet e përgjithshme të masës dhe qendrës së rëndesës, duke përfshirë:

a) Përkufizimet;

b) Metodat, procedurat dhe përgjegjësitë për përgatitjen dhe pranimin e llogaritjeve të masës dhe qendrës së rëndesës;

c) Politika për përdorimin e masave standarde dhe/ose masave aktuale;

d) Metoda e përcaktimit të masës së aplikueshme për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesat;

e) Masat e aplikueshme për pasagjerët dhe bagazhet për tipa të ndryshëm operimi dhe avionësh;

f) Udhëzime dhe informacion të përgjithshëm të nevojshëm për verifikimin e tipave të ndryshme të dokumentacionit të masës dhe balancës në përdorim;

g) Procedurat e ndryshimeve të minutës së fundit;

h) Graviteti specifik i karburantit, naftës dhe metanolit ujor; dhe

i) Politikat/procedurat për uljen në vende.

8.1.9. Plani i fluturimit (Air Traffic Services ATS). Procedurat dhe përgjegjësitë për përgatitjen dhe paraqitjen e planit të fluturimeve të shërbimeve të trafikut ajror. Faktorët që duhet të merren në konsideratë përfshijnë mjetet e paraqitjes si për planet e përsëritura, edhe ato individuale të fluturimeve.

8.1.10. Plani operacional i fluturimit. Procedurat dhe përgjegjësitë për përgatitjen dhe pranimin e planit operacional të fluturimit. Përdorimi i planit operacional të fluturimit duhet të përshkruhet, duke përshirë modele në përdorim të formateve të planit operacional të fluturimit.

8.1.11. Dokumenti teknik i avionit të operatorit. Përgjegjësitë dhe përdorimi i dokumentit teknik të avionit të operatorit duhet të përshkruhen, duke përfshirë modele të formatit të përdorur.

8.1.12. Lista e dokumenteve, formularëve dhe informacionit shtesë që do të ruhet.

8.2. Udhëzime për manovrimin e avionit në tokë

8.2.1. Procedurat për furnizimin me karburant. Një përshkrim të procedurave për furnizimin me karburant, duke përfshirë:

a) masa mbrojtëse për sigurinë gjatë rifurnizimit me karburant dhe zbrazjes së karburantit, përfshirë rastet kur një (Aircraft Power Unit APU) është në funksionim ose kur një motor turbine është në gjendje pune dhe kur frenat e helikës janë të ndezura;

b) rifurnizimi me karburant dhe zbrazja e karburantit gjatë hipjes ose zbritjes së pasagjerëve në avion; dhe

c) masat që duhet të merren për të shmangur përzierjen e lëngjeve.

8.2.2. Avioni, pasagjerët dhe procedurat për trajtimin e ngarkesave që lidhen me sigurinë ajrore.

Një përshkrim të procedurave të trajtimit që do të përdoren gjatë caktimit të vendeve dhe hipjes dhe zbritjes së pasagjerëve dhe gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të avionit. Duhet të ofrohen edhe procedura të mëtejshme që synojnë sigurinë ndërsa avioni ndodhet në vendqëndrim.

Procedurat e shërbimit në tokë (handling) duhet të përfshijnë:

a) fëmijët/foshnjat, pasagjerët e sëmurë dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar;

b) transportimin e pasagjerëve që nuk lejohen të hyjnë, të deportuarve ose personave nën arrest;

c) madhësinë dhe peshën e lejueshme të bagazheve të dorës;

d) ngarkimin dhe sigurimin e artikujve në avion;

e) ngarkesat speciale dhe klasifikimin e seksioneve të ngarkesave;

f) pozicionin e pajisjeve në tokë;

g) funksionimin e dyerve të avionit;

h) sigurinë në vendqëndrim, duke përfshirë parandalimin e zjarrit, shpërthimeve dhe zonat e thithjes së ajrit;

i) nisjen, procedurat e nisjes dhe mbërritjes nga vendqëndrimi, duke përfshirë operacionet e zmbrapsjes dhe rimorkimit;

j) shërbimet e servisit të avionëve;

k) dokumentet dhe formularët për manovrimin e avionëve; dhe

l) ulja e shumë personave në vendet e avionit.

8.2.3. Procedurat për refuzimin e hipjes. Procedurat për të garantuar mos hipjen e personave që duken të intoksikuar ose që demonstrojnë me anë të shenjave fizike se janë nën ndikimin e drogave, përveç pacientëve nën kujdesin mjekësor përkatës. Kjo nuk aplikohet për pacientët nën kujdesin mjekësor përkatës.

8.2.4. Masat kundër ngrirjes dhe për shkrirjen e akullit në tokë. Një përshkrim të rregullave dhe procedurave kundër ngrirjes dhe për shkrirjen e akullit për avionët e ulur në tokë. Ato duhet të përfshijnë përshkrime të tipave dhe pasojave të ngrirjes dhe ndotësve të tjerë në avionë ndërsa janë të palëvizshëm, gjatë lëvizjeve në tokë dhe gjatë ngritjes. Gjithashtu, duhet të jepet një përshkrim i tipave të lëngjeve të përdorura, duke përfshirë:

a) markat tregtare ose emrin e pronarit;

b) karakteristikat;

c) pasojat në performancën e avionit;

d) koha për vlefshmërinë e mirëmbajtjes së një avioni kundër kushteve të ngrirjes; dhe

e) masat mbrojtëse gjatë përdorimit.

8.3. Procedurat e fluturimit

8.3.1. Politika VFR/IFR. Një përshkrim i politikës për të lejuar kryerjen e fluturimeve nën VFR, ose për të kërkuar kryerjen e fluturimeve nën IFR, ose për ndryshimin nga njëri tek tjetri.

8.3.2. Procedurat e navigimit. Një përshkrim të të gjithë procedurave të navigimit që lidhen me tipin(at) dhe zonën(at) e operacioneve. Duhet të merren në konsideratë :

a) procedurat standarde naviguese, duke përfshirë politikën për kryerjen e kontrolleve të imtësishme të pavarura të hyrjeve të paneleve shpërndarëse, kur shkelin vijën e fluturimit që do të ndiqet nga avioni;

b) navigimi (Minimum Navigation Performance SpecificationMNPS) dhe POLAR dhe navigimi në zona të tjera të përcaktuara;

c) *Area Navigation* RNAV;

d) riplanifikimi gjatë fluturimit;

e) procedurat në rast të degradimit të sistemit; dhe

f) Reduced Vertical Separation Minima,RVSM.

8.3.3. Procedurat për regjistrimin e lartësimatësit, duke përfshirë përdorimin, sipas rastit, të

- lartësimatjes metrike dhe tabelat e konvertimit,

dhe

- procedurat operacionale të QFE-së.

8.3.4. Procedurat e sistemit sinjalizues të lartësisë

8.3.5. Sistemi i sinjalizimit për afërsinë me tokën/sistemi i sinjalizimit për shmangien e terrenit.

Procedurat dhe udhëzimet e kërkuara për shmangien e fluturimit të kontrolluar në terren, duke përfshirë kufizimet në nivel të lartë zbritjeje afër sipërfaqes (kërkesat përkatëse të trajnimit mbulohen në D.2.1).

8.3.6. Politika dhe procedurat për përdorimin e (Traffic Alert and Collision Avoidance System Airborne Collision Avoidance System TCAS/ACAS)

8.3.7. Politika dhe procedurat për menaxhimin e karburantit gjatë fluturimit

8.3.8. Kushtet e pafavorshme dhe potencialisht të rrezikshme atmosferike. Procedurat për të operuar në dhe/ose për të shmangur kushtet e pafavorshme dhe potencialisht të rrezikshme atmosferike, duke përfshirë:

a) stuhitë;

b) kushtet e ngrirjes;

c) turbulencën;

d) mbrojtjen nga era;

e) rrymën reaktive;

f) re hiri vullkanike;

g) reshjet e konsiderueshme;

h) stuhitë ranore;

i) turbulencat atmosferike që ndikojnë tek malet; dhe

j) përmbysja e konsiderueshme e temperaturave.

8.3.9. Turbullimet e zgjimit. Kriteret e ndarjes së turbullimeve të zgjimit, duke marrë në konsideratë tipin e avionit, kushtet e erës dhe vendndodhjen e pistës.

8.3.10. Anëtarët e ekuipazhit në stacionet e tyre. Kërkesat për anëtarët e ekuipazhit për t'u pozicionuar në stacionet apo vendqëndrimet e tyre të caktuara gjatë fazave të ndryshme të fluturimit ose sa herë që çmohet e nevojshme në interes të sigurisë dhe përfshihen edhe procedura për pushimin e kontrolluar në pistën e fluturimit.

8.3.11. Përdorimi i rripave të sigurimit për ekuipazhin dhe pasagjerët. Kërkesat për anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për të përdorur rripat e sigurimit dhe/ose pajisjet përkatëse gjatë fazave të ndryshme të fluturimit ose sa herë që çmohet e nevojshme në interes të sigurisë.

8.3.12. Hyrja në pistën e fluturimit. Kushtet për hyrjen në pistën e fluturimit të personave të tjerë përveç ekuipazhit të fluturimit. Duhet të përfshihet edhe politika në lidhje me hyrjen e inspektorëve nga AAC.

8.3.13. Përdorimi i vendeve të lira të ekuipazhit. Kushtet dhe procedurat për përdorimin e vendeve të lira të ekuipazhit.

8.3.14. Paaftësimi i anëtarëve të ekuipazhit. Procedurat që do të ndiqen në rast të paaftësimit të anëtarëve të ekuipazhit në fluturim. Duhet të përfshihen shembuj të tipave të paaftësimit dhe mjetet për dallimin e tyre.

8.3.15. Kërkesat për sigurinë e kabinës. Procedurat që mbulojnë:

a) përgatitjen e kabinës për fluturim, kërkesat gjatë fluturimit dhe përgatitjes për ulje, duke përfshirë procedurat mbi sigurimin e kabinës dhe galerave ;

b) procedurat për të garantuar uljen në vende të pasagjerëve kur, në rast se kërkohet një evakuim emergjent, ata mund të ndihmohen optimalisht dhe të mos pengojnë evakuimin nga avioni;

c) procedurat që do të ndiqen gjatë hipjes dhe zbritjes së pasagjerëve;

d) procedurat për rifurnizimin me karburant/zbrazjen e karburantit ndërsa pasagjerët hipin ose zbresin nga avioni; dhe

e) pirja e duhanit në avion.

8.3.16. Procedurat e informacionit përmbledhës për pasagjerët. Përmbajtja, mjetet dhe kohëzgjatja e informacionit përmbledhës për pasagjerët, në pajtim me OPS 1.285.

8.3.17. Procedurat për avionët e operuar sa herë që transportohen pajisje për zbulimin e rrezatimit kozmik ose diellor. Procedurat mbi përdorimin e pajisjeve për zbulimin e rrezatimit kozmik ose diellor dhe regjistrimin e rezultateve të tyre, duke përfshirë masat që duhet të merren në rast se tejkalohen vlerat kufi të përcaktuara në Manualin e Operimeve. Për më tepër, procedurat, duke përfshirë procedurat ATS që duhet të ndiqen në rast të marrjes së një vendimi për të zbritur ose për të rindjekur itinerarin.

8.3.18. Politika mbi përdorimin e autopilotit dhe autovalvulës së ajrit.

8.4. Të gjitha operacionet në kushtet e motit. Një përshkrim të procedurave operacionale të shoqëruara me të gjitha operacionet në kushtet e motit (shihni edhe OPS nënpjesa D dhe E).

8.5. ETOPS. Një përshkrim i procedurave operacionale ETOPS.

8.6. Përdorimi i pajisjeve minimale dhe lista(t) e devijimit të konfiguracionit

8.7. Fluturimet pa të ardhura. Procedurat dhe kufizimet për:

a) fluturime trajnuese;

b) fluturimet testuese;

c) fluturime për kthimin e avionit;

d) fluturime për kthimin e avionit në bazë;

e) fluturimet demonstruese; dhe

f) fluturimet e pozicionimit, duke përfshirë llojin e personave që mund të transportohen në këto fluturime.

8.8. Kërkesat për oksigjen

8.8.1. Një shpjegim të kushteve nën të cilat duhet të sigurohet dhe përdoret oksigjeni.

8.8.2. Kërkesat për oksigjen të përcaktuara për:

a) ekuipazhin e fluturimit;

b) ekuipazhin e kabinës; dhe

c) pasagjerët.

9. MALLRAT DHE ARMËT E RREZIKSHME

9.1. Informacioni, udhëzimet dhe direktivat e përgjithshme mbi transportin e mallrave të rrezikshme, duke përfshirë:

a) politikën e operatorit mbi transportin e mallrave të rrezikshme;

b) udhëzime mbi kërkesat për pranimin, etiketimin, trajtimin, ngarkimin dhe veçimin e mallrave të rrezikshme;

c) kërkesa për njoftime të veçanta në rast të një aksidenti ose incidenti gjatë transportit të mallrave të rrezikshme;

d) procedura për reagimin ndaj situatave emergjente që përfshijnë mallra të rrezikshme;

e) detyrat e të gjithë personelit të përfshirë sipas OPS 1.1215; dhe

f) udhëzime mbi transportin e punonjësve të operatorit.

9.2. Kushtet nën të cilat mund të transportohen armët, municionet e luftës dhe armët sportive.

10. SIGURIA AJRORE

10.1. Udhëzimet dhe direktivat mbi sigurinë ajrore të një natyre jokonfidenciale që duhet të përfshijnë AAC-në dhe përgjegjësitë e personelit operacional.

Politikat dhe procedurat për trajtimin dhe raportimin e krimit në avion, si për shembull duhet të përfshihet edhe ndërhyrja e paligjshme, sabotazhi, kërcënimet me bomba dhe rrëmbimi i avionëve.

10.2. Një përshkrim të masave parandaluese mbi sigurinë ajrore dhe trajnim.

Shënim. Pjesë të udhëzimeve dhe direktivave mbi sigurinë ajrore mund të mbeten konfidenciale.

11. TRAJTIMI, NJOFTIMI DHE RAPORTIMI I INCIDENTEVE

Procedurat për trajtimin, njoftimin dhe raportimin e incidenteve. Ky seksion duhet të përfshijë:

a) përkufizimet e incidenteve dhe të përgjegjësive përkatëse të të gjithë personave të përfshirë;

b) ilustrimet e formularëve të përdorur për raportimin e të gjitha tipeve të incidenteve (ose kopje të vetë formularëve), udhëzimet mbi mënyrën si duhet të plotësohen, adresat në të cilat duhet të dërgohen dhe kohën e lejuar për ta bërë këtë;

c) në rast të një aksidenti, përshkrimet e departamenteve të kompanisë, autoriteteve dhe organizatave të tjera që duhet të njoftohen, mënyrën si do të realizohet dhe në cilën sekuencë;

d) procedurat mbi njoftimin verbal për njësitë e shërbimit të trafikut ajror në lidhje me incidentet që përfshijnë ACAS RA, rreziqet nga zogjtë dhe kushtet e rrezikshme;

e) procedurat për paraqitjen e raporteve me shkrim mbi incidentet e trafikut ajror, ACAS RA, përplasjet e zogjve, aksidentet apo incidentet me mallra të rrezikshme dhe ndërhyrja e paligjshme;

f) procedura raportimi për të garantuar pajtueshmërinë me OPS 1.085(b) dhe 1.420. Këto procedura duhet të përfshijnë procedurat e raportimit të lidhura me sigurinë e brendshme që duhet të ndiqen nga anëtarët e ekuipazhit, të projektuara për të garantuar se komandanti të jetë informuar menjëherë për çdo incident që ka rrezikuar ose mund të ketë rrezikuar sigurinë ajrore gjatë fluturimit dhe se atij/asaj i është dhënë i gjithë informacioni përkatës.

12. RREGULLAT AJRORE

Rregullat Ajrore që përfshijnë:

a) rregullat vizuale dhe rregullat mbi fluturimin dhe instrumentet;

b) zbatimin territorial i Rregullave Ajrore;

c) procedurat e komunikimit, duke përfshirë procedurat mbi mosfunksionimin e COM;

d) informacion dhe udhëzime në lidhje me përgjimin e avionëve civilë;

e) rrethana në të cilat duhet të administrohet një mbikëqyrje dëgjimi me radio;

f) sinjalet;

g) sistemin kohor të përdorur në operacione;

h) lejet ATC, respektimi i planit të fluturimit dhe raporteve të pozicionimit;

i) sinjalet vizuale të përdorura për paralajmërimin e një avioni të paautorizuar për të fluturuar ose gati për të hyrë në një zonë të kufizuar, të ndaluar ose zonë rreziku;

j) procedurat për pilotët që vëzhgojnë një aksident ose që marrin një sinjal rreziku;

k) kodet vizuale në tokë/ajër për përdorim nga të mbijetuarit, përshkrimi dhe përdorimi i mjeteve ndihmëse sinjalistike; dhe

l) sinjalet në rast rreziku dhe urgjence.

13. QIRADHËNIA

Një përshkrim të masave operacionale për qiradhënien, procedurat përkatëse dhe përgjegjësitë menaxhuese.

B. ÇËSHTJE OPERACIONALE TË AVIONËVE — TË LIDHURA ME TIPET E TYRE

Duke marrë në konsideratë ndryshimet midis tipave dhe varianteve të tipave sipas titujve të mëposhtëm:

0. INFORMACIONI I PËRGJITHSHËM DHE NJËSIA MATËSE

0.1. Informacion i përgjithshëm (për shembull dimensionet e avionit), duke përfshirë një përshkrim të njësive matëse të përdorura për operimin e tipit përkatës të avionit dhe tabelat e konvertimit.

1. KUFIZIMET

1.1. Një përshkrim të kufizimeve të lejuara dhe kufizimeve operacionale të zbatueshme, duke përfshirë:

a) statusin e certifikimit (për shembull CS–23, CS–25, ICAO Aneksi 16 (CS–36 dhe CS–34) etj.);

b) konfiguracionin e uljes së pasagjerëve për çdo tip avioni, duke përfshirë një përshkrim panoramik;

c) tipat e operacioneve të aprovuara (për shembull Tipi VFR/IFR, CAT II/III, RNP, fluturimi në kushte të njohura ngrirjeje etj.);

d) përbërjen e ekuipazhit;

e) masën dhe qendrën e rëndesës;

f) kufijtë e shpejtësisë;

g) kufirin (të) e sigurisë së fluturimit;

h) parametrat e lejuar të erës, duke përfshirë operacionet në pista të kontaminuara;

i) kufizimet e performancës për konfiguracionet e aplikueshme;

j) pjerrësinë e pistave;

k) kufizimet në pistat e lagura dhe të kontaminuara;

l) kontaminimin e korpusit të avionit;dhe

m) kufizimet e sistemit.

2. PROCEDURAT NORMALE

2.1. Procedurat dhe detyrat normale të caktuara për ekuipazhin, listat përkatëse të kontrollit, sistemi për përdorimin e listave të kontrollit dhe një deklaratë që mbulon procedurat e nevojshme të bashkërendimit midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit. Duhet të përfshihen procedurat dhe detyrat e mëposhtme:

a) fluturimi paraprak;

b) nisja paraprake;

c) pozicionimi dhe kontrolli i lartësimatësit;

d) manovrimi në pistë, ngritja dhe ngjitja;

e) zbutja e zhurmave;

f) fluturimi dhe zbritja;

g) afrimi i avionit në aeroportin e destinacionit, përgatitja për ulje dhe përmbledhja informuese;

h) manovra VFR;

i) manovra për transferimin e avionit nën kushte fluturimi me instrumente;

j) afrimi vizual dhe rrethrrotullimi;

k) mosafrimi i avionit në aeroportin e destinacionit;

l) ulja normale;

m) ulja në stacion;dhe

n) operimi në pista të lagura dhe të kontaminuara.

3. PROCEDURA NË RASTE TË JASHTËZAKONSHME DHE EMERGJENTE

3.1. Procedurat dhe detyrat në raste të jashtëzakonshme dhe emergjente të caktuara për ekuipazhin, listat përkatëse të kontrollit, sistemi për përdorimin e listave të kontrollit dhe një deklaratë që mbulon procedurat e nevojshme të bashkërendimit midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit. Duhet të përfshihen procedurat dhe detyrat në raste të jashtëzakonshme dhe emergjente:

a) paaftësimi i ekuipazhit;

b) trajnimi kundër zjarrit dhe tymit;

c) fluturim jo nën ajër të presuar dhe pjesërisht nën ajër të presuar;

d) tejkalimi i kufijve strukturorë, si për shembull ulja e avionit me ngarkesa mbi peshën e duhur;

e) tejkalimi i kufijve të rrezatimit kozmik;

f) goditjet nga rrufeja;

g) komunikime radiofonike dhe sinjalizimi i ATC-së për raste emergjencash;

h) mosfunksionim i motorit;

i) mosfunksionime të sistemit;

j) udhëzimi për devijim në rast të një defekti të rëndë teknik;

k) sinjalizimi mbi afërsinë me tokën;

l) paralajmërimi/sinjalizimi TCAS;

m) mbrojtja nga era; dhe

n) ulja/përplasja emergjente e avionit në ujë; dhe

o) procedurat e nisjes për raste të paparashikuara.

4. PERFORMANCA

4.0. Të dhënat mbi performancën duhet të jepen në një formë në të cilën mund të përdoren pa vështirësi.

4.1. Të dhëna mbi performancën. Materiali mbi performancën që ofron të dhënat e nevojshme për përmbushjen e kërkesave të performancës, të parashikuara në OPS 1 nënpjesa F, G, H dhe I, duhet të përfshihet për të mundësuar përcaktimin e:

a) kufijve të lartësisë gjatë ngritjes - masa, lartësia, temperatura;

b) gjatësisë së fushës në ngritje (e thatë, e lagur, e ndotur);

c) të dhëna të përpunuara mbi vijën e fluturimit për llogaritjen e eliminimit të pengesave ose, nëse është e zbatueshme, vijën e fluturimit gjatë ngritjes;

d) humbjet e pjerrësisë për pjesët e ngritura;

e) kufijve të lartësisë gjatë itinerarit;

f) kufijve të lartësisë gjatë afrimit të avionit për në aeroportin e destinacionit;

g) kufijve të lartësisë gjatë uljes;

h) gjatësinë e pistës gjatë uljes (e thatë, e lagur, e ndotur), duke përfshirë pasojat e mosfunksionimit gjatë fluturimit të një sistemi ose pajisjeje, nëse ndikon në distancën e uljes së avionit;

i) kufijve të energjisë së frenave; dhe

j) shpejtësive të zbatueshme për faza të ndryshme të fluturimit (duke marrë, gjithashtu, në konsideratë pistat e lagura ose të ndotura).

4.1.1. Të dhëna plotësuese që mbulojnë fluturimet në kushte ngrirjeje. Duhet të përfshihet çdo performancë e lejuar në lidhje me një konfiguracion të lejueshëm ose devijim të konfiguracionit, si për shembull kur sistemi kundër rrëshqitjes nuk është operativ.

4.1.2. Nëse të dhënat mbi performancën të kërkuara për klasifikimin përkatës të performancës, nuk janë në disponueshme në AFM-në e aprovuar, atëherë duhet të përfshihen të dhëna të tjera të pranueshme për AAC.

Nga ana tjetër, Manuali i Operimeve mund të përmbajë referencë ndaj të dhënave të aprovuara në përmbajtje të AFM-së, ku këto të dhëna mund të mos përdoren shpesh ose në rast emergjence.

4.2. Të dhëna shtesë mbi performancën. Të dhëna shtesë mbi performancën, nëse është e zbatueshme, duke përfshirë:

a) pjerrësitë e ngjitjes nën funksionimin e të gjithë motorëve;

b) të dhëna mbi zhvendosjen në drejtimin e poshtëm;

c) efektin e lëngjeve kundër ngrirjes nga akulli/për shkrirjen e akullit;

d) fluturimet me ingranazhin e uljes;

e) për avionët me tre ose më shumë motorë, fluturime për kthimin e avionit kur një motor është jofunksional; dhe

f) fluturimet e kryera sipas dispozitave të lista(t) e devijimit të konfiguracionit (CDL-së.)

5. PLANIFIKIMI I FLUTURIMIT

5.1. Të dhëna dhe udhëzime të nevojshme për planifikimin përpara dhe gjatë fluturimit, duke përfshirë faktorë të tillë si grafikët e shpejtësisë dhe konfigurimin e energjisë. Nëse është e mundur, duhet të përfshihen procedurat për operacionet e motorit(ve), ETOPS (veçanërisht shpejtësia e fluturimit me motor jofunksional dhe largësia maksimale për në një aerodrom të përshtatshëm e përcaktuar në përputhje me OPS 1.245) dhe fluturimet për në aerodromet e izoluara.

5.2. Metoda e llogaritjes karburantit të nevojshëm për faza të ndryshme të fluturimit, në përputhje me OPS 1.255.

5.3 Të dhënat e performancës për rezervën e karburantit kritik ETOPS dhe zona e operimit, duke përfshirë të dhëna të mjaftueshme për të mbështetur rezervën e karburantit kritik dhe llogaritjen e zonës së operimit në bazë të të dhënave të aprovuara të performancës së avionit. Kërkohen të dhënat e mëposhtme:

a) Të dhëna të hollësishme mbi performancën e motorit (ve) jofunksional (ë), duke përfshirë qarkullimin e karburantit për kushte atmosferike standarde dhe jostandarde dhe si funksion i shpejtësisë së ajrit dhe konfigurimin e energjisë, sipas rastit, që mbulojnë:

i) zhvendosjen e poshtme (përfshin performancën fundore). Shihni OPS 1.505, nëse është e zbatueshme;

ii) mbulimin e lartësisë së fluturimit, duke përfshirë 10 000 këmbë;

iii) pistën;

iv) kapacitetin e lartësisë (përfshirë performancën fundore); dhe

v) mosafrimin e avionit në aeroportin e destinacionit.

b) Të dhëna të hollësishme mbi performancën e të gjithë motorëve funksionalë, duke përfshirë të dhëna nominale mbi qarkullimin e karburantit për kushte atmosferike standarde dhe jostandarde dhe si funksion i shpejtësisë së ajrit dhe konfigurimin e energjisë, sipas rastit, që mbulojnë:

i) fluturimin (mbulimin e lartësisë, duke përfshirë 10 000 këmbë); dhe

ii) pistën.

c) Të dhëna të hollësishme për kushte të tjera që lidhen me operacionet ETOPS, të cilat mund të shkaktojnë përkeqësim të konsiderueshëm të performancës, si për shembull grumbullimi i akullit në sipërfaqe të pambrojtura të avionit, turbina ndihmëse (RAT) dislokimi, dislokimi i reversorit tërheqës etj.

Lartësitë, shpejtësitë e ajrit, konfigurimi i shtytjes, dhe qarkullimi i karburantit të përdorur për vendosjen e zonës së operacioneve ETOPS për çdo kombinim midis korpusit të avionit dhe motorit duhet të përdoren për të treguar terrenin përkatës dhe eliminimin e pengesave në përputhje me këtë rregullore.

6. MASA DHE BALANCA

Udhëzime dhe të dhëna për llogaritjen e masës dhe balancës, duke përfshirë:

a) sistemin e llogaritjes (për shembull sistemi i indeksimit);

b) informacion dhe udhëzime për plotësimin e dokumentacionit të masës dhe balancës, duke përfshirë tipat manuale dhe të kompjuterizuara;

c) masat kufizuese dhe qendrën e rëndesës për tipat, variantet ose avionët individualë të përdorur nga operatori; dhe

d) masën operative të thatë dhe qendrën përkatëse të rëndesës ose indeksin.

7. NGARKIMI

Procedurat dhe kushtet për ngarkimin dhe sigurimin e ngarkesave në avion.

8. LISTA E DEVIJIMIT TË KONFIGURACIONIT

Lista(t) e devijimit të konfiguracionit (CDL), nëse sigurohet nga prodhuesi, duke marrë në konsideratë tipat e avionëve dhe variantet e operuara, duke përfshirë procedurat që do të ndiqen kur avioni niset sipas kushteve të CDL të tij.

9. LISTA MINIMALE E PAJISJEVE

Lista Minimale e Pajisjeve (MEL), duke marrë në konsideratë llojet e avionëve dhe variantet e operuara dhe llojin(et)/zonën(at) e operimit. MEL duhet të përfshijë pajisje naviguese dhe duhet të marrë parasysh performancën e kërkuar për itinerarin dhe zonën e operimit.

10. PAJISJET E MBIJETESËS DHE EMERGJENCËS, PËRFSHIRË OKSIGJENIN

10.1. Një listë e pajisjeve të mbijetesës, të cilat do të transportohen për itineraret që do të ndiqen dhe procedurat për kontrollin e servisit të këtyre pajisjeve përpara ngritjes së avionit. Udhëzimet në lidhje me vendndodhjen, aksesueshmërinë dhe përdorimin e pajisjeve të mbijetesës dhe emergjencës dhe, gjithashtu, duhet të përfshihet(n) lista(t) e tyre shoqëruese të kontrollit.

10.2. Procedura mbi përcaktimin e sasisë së kërkuar të oksigjenit dhe sasisë që është në dispozicion. Profili i fluturimit, numri i personave në avion dhe ulja e mundshme e presionit të kabinës duhet të merren në konsideratë. Informacioni i dhënë duhet të jetë në një formë që mund të përdoret pa vështirësi.

11. PROCEDURAT E EVAKUIMIT NË RASTE EMERGJENCASH

11.1. Udhëzimet për përgatitje për evakuim në raste emergjencash, duke përfshirë koordinimin e ekuipazhit dhe caktimin e stacioneve emergjente.

11.2. Procedurat e evakuimit në raste emergjencash. Një përshkrim të detyrave të të gjithë anëtarëve të ekuipazhit për evakuim të shpejtë të një avioni dhe transportim të pasagjerëve, në rast të një uljeje të detyruar, përplasjeje të avionit në ujë ose emergjence tjetër.

12. SISTEMET E AVIONËVE

Një përshkrim të sistemeve të avionëve, kontrolleve dhe të dhënave përkatëse dhe udhëzimeve operacionale.

C. UDHËZIME DHE INFORMACION MBI ITINERARIN DHE AERODROMET

1. Udhëzimet dhe informacioni në lidhje me komunikimet, navigimin dhe aerodromet, duke përfshirë nivelet minimale të fluturimit dhe lartësitë për çdo itinerar që do të ndiqet dhe standardet minimale operative për çdo aerodrom që planifikohet të përdoret, duke përfshirë:

a) nivelin/lartësinë minimale të fluturimit;

b) standardet minimale operative për aerodromët e nisjes, destinacionit dhe alternatëve;

c) mjete ndihmëse të navigimit dhe komunikimit;

d) të dhëna mbi pistën dhe shërbime të aerodromit;

e) procedurat mbi afrimin e avionit në aeroportin e destinacionit, mosarritjen e afrimit të avionit në aeroportin e destinacionit dhe të nisjes, duke përfshirë procedurat për zvogëlimin e zhurmave;

f) procedurat mbi mosfunksionimin COM;

g) shërbimet e kërkim-shpëtimit në zonën në të cilën do të fluturojë avioni;

h) një përshkrim të hartave aeronautike që duhet të transportohen në avion në lidhje me tipin e fluturimit dhe itinerarin që do të ndiqet, duke përfshirë metodën për kontrollin e vlefshmërisë së tyre;

i) disponueshmërinë e informacionit aeronautik dhe shërbimet MET;

j) procedurat gjatë rrugës COM/NAV;

k) klasifikimi i aerodromeve për kualifikimin e kompetencave të ekuipazhit të fluturimit;

l) kufizime të veçanta të aerodromeve (kufizime të performancës dhe procedurave operacionale).

D. TRAJNIMI

1. Programet e trajnimit dhe kontrollit për të gjithë personelin operacional të caktuar me detyra operacionale në lidhje me përgatitjen dhe/ose kryerjen e një fluturimi.

2. Programet e trajnimit dhe kontrollit duhet të përfshijnë:

2.1. Për ekuipazhin e fluturimit: Të gjitha pikat përkatëse të parashikuara në nënpjesën E dhe N;

2.2. Për ekuipazhin e kabinës: Të gjitha pikat përkatëse të parashikuara në nënpjesën O;

2.3. Për personelin e interesuar operacional, duke përfshirë anëtarët e ekuipazhit:

a) të gjitha pikat përkatëse të parashikuara në nënpjesën R (transporti i mallrave të rrezikshme me rrugë ajrore); dhe

b) të gjitha pikat përkatëse të parashikuara në nënpjesën S (siguria).

2.4. Për personelin operacional të ndryshëm nga anëtarët e ekuipazhit (për shembull dispeçer, personeli i transportit etj.): Të gjitha pikat e tjera përkatëse të parashikuara në OPS që kanë lidhje me detyrat e tyre.

3. Procedurat

3.1. Procedurat për trajnim dhe kontroll.

3.2. Procedurat që duhet të zbatohen në rast se personeli nuk arrin ose nuk ruan standardet e kërkuara.

3.3. Procedurat për të garantuar se situata emergjente ose të jashtëzakonshme që kërkojnë

zbatimin e një pjese ose të gjitha procedurave emergjente ose të jashtëzakonshme dhe simulimi i IMC-së me mjete artificiale, nuk simulohen gjatë fluturimeve të transportit tregtar ajror.

4. Përshkrimi i dokumentacionit që duhet të ruhet dhe periudhat e ruajtjes (shihni shtojcën 1 të OPS 1.1065).

Shtojca 1 e OPS 1.1065

Periudhat për ruajtjen e dokumenteve

Një operator garanton që informacioni/dokumentacioni i mëposhtëm të ruhet në një formë të pranueshme, të lejuar për AAC-në, për periudhat e treguara në tabelat e mëposhtme.

Shënim. Informacioni shtesë në lidhje me të dhënat e ruajtjes parashikohet në sistemin e dokumentacionit teknik të operatorit, pjesa-M, paragrafi M.A.306(c).

TABELA 1
TË DHËNA TË TJERA

Informacioni i përdorur për përgatitjen dhe realizimin e fluturimit të përshkruar në OPS 1.135	
Plani operacional i fluturimit	Tre muaj
Dokumenti teknik i avionit	36 muaj pas datës së hyrjes së fundit, në përputhje me Pjesën M M.A. 306 (c)
Dokumentacioni i përmbledhur specifik për itinerarin NOTAM/AIS, nëse rishikohet nga operatori	Tre muaj
Dokumentacioni i masës dhe balancës	Tre muaj
Njoftimi për ngarkesa speciale, duke përfshirë informacionin me shkrim për komandantin rreth mallrave të rrezikshme	Tre muaj

TABELA 2
RAPORTET

Raportet	
Dokumenti i udhëtimit	Tre muaj
Të dhëna mbi sistemin e cilësisë	Tre muaj
Dokumenti mbi transportin e mallrave të rrezikshme	Tre muaj

TABELA 3
TË DHËNA MBI EKUIPAZHIN E FLUTURIMIT

Të dhëna mbi ekuipazhin e fluturimit	
Koha e fluturimit, shërbimit dhe pushimit	15 muaj
Licencat	Për sa kohë që anëtari i ekuipazhit të fluturimit ushtron privilegje të licencës për operatorin
Trajnim dhe kontroll mbi menaxhimin e emergjencave	Tre vjet
Kurs komandimi (duke përfshirë kontrollin)	Tre vjet
Trajnim dhe kontroll i vazhdueshëm	Tre vjet
Trajnim dhe kontroll për operimin në çdo vendqëndrim piloti	Tre vjet
Përvoja e kohëve të fundit (referojuni OPS 1.970)	15 muaj
Kompetenca e itinerarit dhe aerodromit (referojuni OPS 1.975)	Tre vjet
Trajnim dhe kualifikim për operacione specifike, kur kërkohet nga OPS (për shembull, operacionet ETOPS CATII/III)	Tre vjet
Trajnim mbi mallrat e rrezikshme, sipas rastit	Tre vjet

TABELA 4
TË DHËNA MBI EKUIPAZHIN E KABINËS

Të dhëna mbi ekuipazhin e kabinës	
Koha e fluturimit, shërbimit dhe pushimit 15 muaj Trajnimi fillestar, trajnimi mbi menaxhimin e emergjencave dhe ndryshimeve midis avionëve (duke përfshirë kontrollin)	Për sa kohë që anëtari i ekuipazhit të kabinës të jetë punësuar nga operatori
Trajnim i vazhdueshëm dhe përforcues (duke përfshirë kontrollin)	Deri 12 muaj pasi anëtari i ekuipazhit të kabinës jetë larguar nga puna e operatorit
Trajnim mbi mallrat e rrezikshme, sipas rastit	Tre vjet

TABELA 5
TË DHËNA PËR PJESËN TJETËR TË PERSONELIT OPERACIONAL

Të dhëna për pjesën tjetër të personelit operacional	
Të dhëna mbi trajnimin/kualifikimin e pjesës tjetër të personelit për të cilin kërkohet nga OPS një program i aprovuar trajnimi	Të dhëna mbi dy trajnimet e fundit

TABELA 6
TË DHËNA TË TJERA

Të dhëna të tjera	
Të dhëna mbi dozat e rrezatimit diellor	Deri 12 muaj pasi anëtari i ekuipazhit të jetë larguar nga puna e operatorit
Të dhëna mbi sistemin e cilësisë	Pesë vjet
Dokumenti mbi transportin e mallrave të rrezikshme	Tre muaj pas përfundimit të fluturimit
Lista e kontrollit të pranimit të mallrave të rrezikshme	Tre muaj pas përfundimit të fluturimit

NËNPJESA Q
KUFIZIMET KOHORE TË SHËRBIMIT DHE FLUTURIMIT DHE KËRKESAT E PUSHIMIT

OPS 1.1090
Objektivi dhe fusha e veprimit

1. Një operator vendos kufizime kohore në shërbim dhe fluturim dhe në skemën e pushimit (FTL) për anëtarët e ekuipazhit.

2. Një operator garanton që për të gjitha fluturimet e tij:

2.1. Kufizimet kohore në shërbim dhe fluturim dhe skema e pushimit të jenë në përputhje si me:

a) dispozitat e kësaj nënpjese; dhe

b) çdo dispozitë shtesë që zbatohet nga autoriteti në pajtim me dispozitat e kësaj nënpjese për qëllim të ruajtjes së sigurisë.

2.2. Fluturimet planifikohen të përfundojnë brenda periudhës së lejueshme të shërbimit të fluturimit, duke marrë në konsideratë kohën e nevojshme për shërbimet para fluturimit, oraret e fluturimit dhe rrethrrotullimit.

2.3. Listat e shërbimeve do të përgatiten dhe publikohen paraprakisht në nivel të mjaftueshëm, për t'i ofruar mundësinë anëtarëve të ekuipazhit që të planifikojnë pushim të mjaftueshëm.

3. Përgjegjësitë e operatorëve

3.1. Një operator cakton një bazë vendase për çdo anëtar ekuipazhi.

3.2. Pritet që operatorët të vlerësojnë lidhjen midis frekuencave dhe modelit të periudhave të shërbimit të fluturimit dhe periudhave të pushimit dhe të marrë parasysh pasojat kumulative të kryerjes së orëve të gjata të shërbimit të shpërndara me pushim minimal.

3.3. Operatorët caktojnë modele shërbimesh që shmangin praktika të padëshirueshme të tilla si alternimi i shërbimeve gjatë ditës dhe natës ose pozicionimi i anëtarëve të ekuipazhit në mënyrë që të ndodhë një ndërprerje e konsiderueshme e regjimit të vendosur të gjumit/punës.

3.4. Operatorët planifikojnë ditë lokale pa shërbim dhe njoftojnë paraprakisht anëtarët e ekuipazhit.

3.5. Operatorët garantojnë që periudhat e pushimit të japin kohë të mjaftueshme për t'i mundësuar ekuipazhit të eliminojë pasojat e shërbimeve të mëparshme dhe të ketë pushuar mjaftueshëm deri në fillimin e periudhës së ardhshme të shërbimit të fluturimit.

3.6. Operatorët garantojnë që periudhat e shërbimit të fluturimit të planifikohen për t'i dhënë mundësinë anëtarëve të ekuipazhit të mos mbilodhjen, në mënyrë që të mund të operojnë në nivel të pranueshëm sigurie në çdo lloj rrethane.

4. Përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit

4.1. Një anëtar ekuipazhi nuk operon një avion nëse ai/ajo është i/e ndërgjegjshëm/e se ai/ajo vuan ose mund të vuajë nga lodhja ose ndihet në formë jo të mirë fizike në atë masë që mund të rrezikohet fluturimi.

4.2. Anëtarët e ekuipazhit duhet të shfrytëzojnë maksimalisht mundësitë dhe lehtësirat e ofruara për pushim dhe të planifikojnë dhe përdorin siç duhet periudhat e tyre të pushimit.

5. Përgjegjësitë e Autoriteteve të Aviacionit Civil

5.1. Ndryshimet

5.1.1. Në bazë të dispozitave të nenit 8, AAC-ja mund të ndryshojë kërkesat në këtë nënpjesë në përputhje me ligjet dhe procedurat e zbatueshme brenda Shteteve Anëtare përkatëse dhe në konsultim me palët e interesuara.

5.1.2. Çdo operator do të duhet t'i demonstrojë AAC-së, duke përdorur përvojën e tij operacionale dhe duke marrë në konsideratë faktorë të tjerë përkatës si për shembull njohurinë aktuale shkencore se kërkesa e tij për ndryshim sjell një nivel të barasvlershëm sigurie.

Këto ndryshime do të shoqërohen me masa të përshtatshme lehtësuese, sipas rastit.

OPS 1.1095

Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1.1. Ekuipazh i shtuar i fluturimit

Një ekuipazh fluturimi që përfshin më shumë se numrin minimal të kërkuar për operimin e avionit dhe në të cilin çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit mund të largohet nga posti i tij/i saj dhe të zëvendësohet me një anëtar tjetër të ekuipazhit të fluturimit me kualifikimet e nevojshme.

1.2. Periudhë bllokimi

Koha midis lëvizjes së parë të një avioni nga vendi i tij i parkimit për qëllim të ngritjes derisa ndalon në pozicionin e caktuar të parkimit dhe derisa fiken të gjithë motorët ose helikat.

1.3. Ndërprerje

Një periudhë pa shërbime që llogaritet si shërbim, e cila është më e shkurtër sesa një periudhë pushimi.

1.4. Shërbim

Çdo detyrë që një anëtar ekuipazhi duhet të kryejë e shoqëruar me punën e një mbajtësi të AOC. Nëse kjo rregullore nuk parashikon rregulla specifike, autoriteti do të përcaktojë nëse dhe në cilin nivel gjendjeje gatishmërie duhet të llogaritet si shërbim.

1.5. Periudhë shërbimi

Një periudhë që fillon kur një operator kërkon që një anëtar ekuipazhi të fillojë një shërbim dhe përfundon kur anëtari i ekuipazhit nuk i nënshtrohet asnjë shërbimi .

1.6. Periudhë e shërbimit të fluturimit

Një periudhë e shërbimit të fluturimit (FDP) është çdo kohë gjatë të cilës një person operon në avion si anëtar i ekuipazhit të tij. FDP fillon kur një operator kërkon që anëtari i ekuipazhit të raportojë për një fluturim ose seri fluturimesh; ajo përfundon në fund të fluturimit të fundit në të cilin ai/ajo është një anëtar operativ ekuipazhi.

1.7. Bazë vendase

Vendndodhja e caktuar nga operatori për anëtarin e ekuipazhit nga ku anëtari i ekuipazhit normalisht fillon dhe përfundon një periudhë shërbimi ose një seri periudhash shërbimi dhe ku, nën kushte normale, operatori nuk është përgjegjës për akomodimin e anëtarit përkatës të ekuipazhit.

1.8. Ditë lokale

Një periudhë 24-orëshe që fillon në orën lokale 00.00.

1.9. Natë lokale

Një periudhë prej tetë orësh midis orës 22.00 dhe 08.00 të orës lokale.

1.10. Një ditë e vetme pa shërbim

Një ditë e vetme pa shërbim përfshin dy net lokale. Një periudhë pushimi mund të përfshihet si pjesë e ditës së pushimit.

1.11. Anëtar operativ ekuipazhi

Një anëtar ekuipazhi që përmbush detyrat e tij/të saj në një avion gjatë një fluturimi ose pjese fluturimi.

1.12 Pozicionimi

Transferimi i një anëtari jooperativ ekuipazhi nga vendi në vend, me urdhër të operatorit, duke përjashtuar kohën e udhëtimit. Koha e udhëtimit përkufizohet si:

- koha nga baza vendase deri në një vend të caktuar raportimi dhe anasjelltas,
- koha për transferimin lokal nga një vend pushimi deri në fillimin e shërbimit dhe anasjelltas.

1.13. Periudhë pushimi

Një periudhë e pandërprerë dhe e përcaktuar kohore gjatë të cilës një anëtar ekuipazhi nuk ka shërbime dhe gjendje gatishmërie në aeroport.

1.14. Gjendje gatishmërie

Një periudhë e caktuar kohe gjatë të cilës një anëtari ekuipazhi i kërkohet nga operatori të marrë një detyrë për fluturim, pozicionim ose shërbim tjetër pa një periudhë pushimi në mes.

1.15. Periudha e efektivitetit më të ulët (WOCL)

Periudha e efektivitetit më të ulët (WOCL) është periudha midis orës 02.00 dhe 05.59. Brenda një brezi frekuencash prej tre orësh lokale, WOCL i referohet orës së bazës vendase. Pas këtyre tre orëve të zonave lokale, WOCL i referohet orës së bazës vendase për 48 orët e para pas nisjes nga ora e zonës lokale të bazës vendase dhe në orën lokale më pas.

OPS 1.1100

Kufizimet e shërbimit dhe fluturimit

1.1. Orët kumulative të shërbimit

Një operator garanton që periudhat e përgjithshme të shërbimit për të cilat caktohet një anëtar ekuipazhi të mos tejkalojnë:

a) 190 orë shërbimi çdo 28 ditë të njëpasnjëshme, të shpërndara në mënyrë të barabartë sipas mundësisë gjatë kësaj periudhe; dhe

b) 60 orë shërbimi çdo shtatë ditë të njëpasnjëshme.

1.2. Kufiri ndaj periudhave të përgjithshme të bllokimit

Një operator garanton që periudhat e përgjithshme të bllokimit të fluturimeve për të cilat caktohet një anëtar individual ekuipazhi si anëtar operues ekuipazhi, të mos tejkalojnë:

a) 900 orë bllokimi në një vit kalendarik;

b) 100 orë bllokimi çdo 28 ditë të njëpasnjëshme.

OPS 1.1105

Periudha maksimale ditore e shërbimit të fluturimit (FDP)

1.1. Kjo OPS nuk zbatohet për operacione me pilot të vetëm dhe për operacionet e shërbimit mjekësor në raste emergjencash.

1.2. Një operator cakton periudhat e raportimit që reflektojnë në mënyrë realiste kohën për shërbimet tokësore të lidhura me sigurinë që aprovohen nga autoriteti.

1.3. FDP maksimale kryesore ditore është 13 orë.

1.4. Këto 13 orë do të shkurtohen me 30 minuta për çdo sektor nga sektori i tretë e në vazhdim me një shkurtim maksimal të përgjithshëm prej dy orësh.

1.5. Kur FDP fillon në WOCL, maksimumi i deklaruar në pikën 1.3 dhe pikën 1.4 do të shkurtohet me 100 % të përparimit të tij deri në një periudhë maksimale prej dy orësh. Kur FDP përfundon në ose përfshin tërësisht WOCL, FDP maksimale e deklaruar në pikën 1.3 dhe pikën 1.4 do të shkurtohet me 50 % të përparimit të tij.

2. Zgjatja kohore

2.1. FDP maksimale ditore mund të zgjatet deri në një orë.

2.2. Zgjatjet kohore nuk lejohen për një FDP bazë prej gjashtë sektorësh ose më tepër.

2.3. Kur një FDP përparon në WOCL deri në dy orë, zgjatjet kohore kufizohen në deri katër sektorë.

2.4. Kur një FDP përparon në WOCL me më shumë se dy orë, zgjatjet kohore kufizohen në deri dy sektorë.

2.5. Numri maksimal i zgjatjeve kohore është dy në çdo shtatë ditë të njëpasnjëshme.

2.6. Kur një FDP planifikohet të përdoret, një zgjatje pushimi minimal para dhe pas fluturimit rritet me dy orë ose vetëm pushimi pas fluturimit rritet me katër orë. Kur zgjatjet e periudhave përdoren për FDP të njëpasnjëshme, pushimi përpara dhe pas fluturimit midis dy operacioneve do të realizohet në ditë të njëpasnjëshme.

2.7. Kur një FDP me zgjatje afati fillon në periudhën nga 22.00 deri 04.59, operatori do të kufizojë FDP në orën 11.45.

3. Ekuipazhi i kabinës

3.1. Për ekuipazhin e kabinës që caktohet për një fluturim ose seri fluturimesh, FDP e ekuipazhit të kabinës mund të zgjatet me ndryshimin në kohën e raportimit midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit, për sa kohë që ndryshimi nuk tejkalon një orë.

4. Qëndrueshmëria operacionale

4.1. Grafikët e planifikuar duhet të mundësojnë përfundimin e fluturimeve brenda periudhës maksimale të lejuar të shërbimit të fluturimit. Për të ndihmuar në arritjen e këtij objektivi, operatorët do të marrin masa për të ndryshuar një grafik ose masa për plotësimin me ekuipazh maksimumi kur operacioni aktual tejkalon FDP maksimale me më shumë se 33 % të fluturimeve në atë grafik gjatë një periudhe të planifikuar sezonale.

5. Pozicionimi

5.1. E gjithë koha e shpenzuar për pozicionimin llogaritet si shërbim.

5.2. Pozicionimi pas raportimit por para operimit përfshihet si pjesë e FDP-së por nuk llogaritet si sektor.

5.3. Një sektor pozicionimi që renditet menjëherë pas sektorit operues do të merret në konsideratë për llogaritjen e periudhës minimale të përcaktuar në OPS 1.1110, pikat 1.1 dhe 1.2 më poshtë.

6. FDP e zgjatur (shërbimi i ndarë)

6.1. Autoriteti mund të japë aprovim për një operacion në bazë të një FDP-je të zgjatur, duke përfshirë një pushim, në përputhje me dispozitat e nenit 8.

6.2. Çdo operator do të duhet t'i demonstrojë autoritetit, duke përdorur përvojën operacionale dhe duke marrë në konsideratë faktorë të tjerë përkatës, si për shembull njohurinë aktuale shkencore, që kërkesa e tij për FDP të zgjatur sjell një nivel të barasvlershëm sigurie.

OPS 1.1110
Pushimi

1. Pushimi minimal

1.1. Pushimi minimal që duhet të jepet para fillimit të një periudhe shërbimi të fluturimit në bazën vendase është të paktën aq i gjatë sa periudha e shërbimit pararendës ose 12 orë, cilado qoftë më e gjata;

1.2. Pushimi minimal që duhet të jepet para fillimit të një periudhe shërbimi të fluturimit larg bazës vendase është të paktën aq i gjatë sa periudha e shërbimit pararendës ose 10 orë, cilado qoftë më e gjata; kur në pushimin minimal larg bazës vendase, operatori duhet të ketë një mundësi fjetjeje prej tetë orësh, duke marrë parasysh udhëtimin dhe nevoja të tjera fiziologjike;

1.3. Një operator do të garantojë që pasojat për anëtarët e ekuipazhit të ndryshimeve në zonën e orës lokale, do të kompensohet me pushim shtesë, siç rregullohet nga autoriteti në bazë të dispozitave të nenit 8.

1.4.1. Pavarësisht pikës 1.1 dhe 1.2 dhe në bazë të dispozitave të nenit 8, autoriteti mund të ofrojë masa për pushim të shkurtuar.

1.4.2. Çdo operator do të duhet t'i demonstrojë autoritetit, duke shfrytëzuar përvojën operacionale dhe duke marrë në konsideratë faktorë të tjerë përkatës, si për shembull njohurinë shkencore, që kërkesa e tij mbi masa për pushim të shkurtuar të sjellë një nivel të barasvlershëm sigurie.

2. Periudhat e pushimit

2.1. Një operator garanton që pushimi minimal i ofruar siç përcaktohet më lart të rritet periodikisht në një periudhë pushimi javor që është një periudhë 36-orëshe, duke përfshirë dy net lokale, në mënyrë që në asnjë rast të mos tejkalojë 168 orë midis mbarimit të një periudhe pushimi një javore dhe fillimit të periudhës së ardhshme. Si përjashtim nga OPS 1.1095, pika 1.9, autoriteti mund të vendosë që e dyta nga ato net lokale mund të fillojë në orën 20.00, nëse periudha e pushimit javor ka një kohëzgjatje prej të paktën 40 orësh.

OPS 1.1115
Zgjatja e periudhës së shërbimit të fluturimit për shkak të pushimit gjatë fluturimit

1. Në bazë të dispozitave të nenit 8 dhe me kusht që çdo operator t'i demonstrojë autoritetit duke përdorur përvojë operacionale dhe duke marrë parasysh faktorë të tjerë përkatës si për shembull njohurinë aktuale shkencore, kërkesa e tij do të sjellë një nivel të barasvlershëm sigurie:

1.1. Shtimi i ekuipazhit të fluturimit

AAC-ja cakton kërkesat në lidhje me shtimin e ekuipazhit kryesor të fluturimit për qëllimin e zgjatjes së periudhës së shërbimit të fluturimit pas afatit të përcaktuar në OPS 1.1105 më lart.

1.2. Ekuipazhi i kabinës

Autoriteti cakton kërkesat në lidhje me pushimin minimal gjatë fluturimi nga anëtari(ët) e ekuipazhit të kabinës, kur FDP tejkalon kufizimet në OPS 1.1105 më lart.

OPS 1.1120

Rrethanat e paparashikuara në operacionet aktuale të fluturimit-diskrecioni i komandantit

1. Duke marrë parasysh nevojën për kontroll të kujdesshëm të këtyre rasteve të nënkuptuara më poshtë, gjatë operacionit aktual të fluturimit që fillon në kohën e raportimit, kufijtë në periudhën e shërbimit të fluturimit, shërbimit dhe pushimit të parashikuara në këtë nënpjesë mund të ndryshohen në rast të rrethanave të paparashikuara. Çdo ndryshim i tillë duhet të jetë i pranueshëm për komandantin pas konsultimit me të gjithë anëtarët e tjerë të ekuipazhit dhe në çdo rrethanë, duhet të pajtohet me sa më poshtë:

1.1. FDP maksimale e përmendur në OPS 1.1105, pika 1.3 më sipër, nuk mund të zgjatet me më shumë se dy orë, nëse ekuipazhi i fluturimit nuk është shtuar, dhe në këtë rast periudha maksimale e shërbimit të fluturimit mund të zgjatet me jo më shumë se tre orë;

1.1.1. Nëse në sektorin final brenda një FDP ndodhin rrethana të paparashikuara pas ngritjes së avionit që do të çojnë në tejkalimin e zgjatjes së lejuar, fluturimi mund të vazhdojë për në destinacionin e planifikuar ose alternatin e tij;

1.1.2. Në rast të këtyre rrethanave, periudha e pushimit pas FDP mund të zvogëlohet por në asnjë rast më pak se pushimi minimal i caktuar në OPS 1.1110, pika 1.2 e kësaj nënpjese;

1.2. Në rast të rrethanave të veçanta që mund të çonin në mbilodhje dhe pas konsultimit me anëtarët e prekur të ekuipazhit, komandanti zvogëlon periudhën aktuale të shërbimit të fluturimit dhe/ose zgjat periudhën e pushimit, me qëllim eliminimin e pasojave të dëmshme ndaj sigurisë së fluturimit;

1.3. Një operator garanton që:

1.3.1. Komandanti t'i paraqesë një raport operatorit sa herë që një FDP zgjatet me diskrecionin e tij/të saj ose kur një periudhë pushimi zvogëlohet në operacionin aktual; dhe

1.3.2. Kur zgjatja e një FDP ose zvogëlimi i një periudhe pushimi tejkalon një orë, një kopje e raportit të cilit operatori duhet t'i shtojë komentet e tij, i dërgohet autoritetit jo më vonë se 28 ditë pas ngjarjes.

OPS 1.1125

Gjendja e gatishmërisë

1. Gjendja e gatishmërisë së aeroportit

1.1. Një anëtar ekuipazhi është në gjendje gatishmërie të aeroportit që nga raportimi në pikën e raportit n deri në përfundimin e periudhës së njoftuar mbi gjendjen e gatishmërisë .

1.2. Gjendja a gatishmërisë së aeroportit do të llogaritet e plotë për qëllime të orëve kumulative të shërbimit.

1.3. Kur gjendja e gatishmërisë së aeroportit pasohet menjëherë nga një shërbim fluturimi, marrëdhënia midis kësaj gjendjeje gatishmërie të aeroportit dhe shërbimit të caktuar të fluturimit përcaktohet nga AAC-ja. Në këtë rast, gjendja e gatishmërisë së aeroportit i shtohet periudhës së shërbimit të përmendur në OPS 1.1110 sipas pikave 1.1 dhe 1.2, për qëllime të llogaritjes së pushimit minimal.

1.4. Kur gjendja e gatishmërisë së aeroportit nuk çon në caktimin e një shërbimi fluturimi, ajo do të pasohet me të paktën një periudhë pushimi të rregulluar nga autoriteti.

1.5. Ndërsa ndodhet në gjendje gatishmërie aeroporti, operatori do t'i sigurojë anëtarëve të ekuipazhit një vend të qetë dhe të rehatshëm të paekspozuar ndaj publikut.

2. Forma të tjera të gjendjes së gatishmërisë (duke përfshirë gjendjen e gatishmërisë në hotel):

2.1. Në bazë të dispozitave të nenit 8, të gjitha format e tjera të gjendjes së gatishmërisë rregullohen nga autoriteti, duke marrë në konsideratë sa më poshtë:

2.1.1. I gjithë aktiviteti të reflektohet në një listë dhe ose njoftohet paraprakisht.

2.1.2. Koha e fillimit dhe përfundimit të gjendjes së gatishmërisë përcaktohet dhe njoftohet paraprakisht.

2.1.3. Përcaktohet kohëzgjatja maksimale e çdo gjendjeje gatishmërie në një vend të ndryshëm nga një pikë e përcaktuar raportimi.

2.1.4. Marrëdhënia midis gjendjes së gatishmërisë dhe çdo shërbimi të caktuar të fluturimit që rrjedh nga gjendja e gatishmërisë, caktohet duke marrë në konsideratë lehtësirat e ofruara për anëtarët e ekuipazhit për të pushuar dhe faktorë të tjerë përkatës.

2.1.5. Përcaktohet llogaritja e periudhave të gjendjes së gatishmërisë për qëllime të orëve kumulative të shërbimit.

OPS 1.1130
Ushqyerja

Ushqimi dhe pijet duhet të ofrohen me qëllim shmangien e dëmtimit të performancës së anëtarëve të ekuipazhit, veçanërisht kur FDP është më shumë se gjashtë orë.

OPS 1.1135
Të dhëna mbi shërbimin e fluturimit, shërbimin dhe periudhat e pushimit

1. Një operator garanton që të dhënat e anëtarëve të ekuipazhit të përfshijnë:

a) periudhat e bllokimit;

b) fillimin, kohëzgjatjen dhe përfundimin e çdo periudhe shërbimi ose shërbimi të fluturimit;

c) periudhat e pushimit dhe ditët pa shërbime;

dhe këto të dhëna ruhen për të garantuar pajtueshmëri me kërkesat e kësaj nënpjese; kopje të këtyre të dhënave do t'i vihen në dispozicion anëtarëve të ekuipazhit, sipas kërkesës.

2. Nëse të dhënat e mbajtura nga operatori sipas paragrafit 1 nuk mbulojnë të gjithë shërbimin e tij/të saj të fluturimit, shërbimin dhe periudhat e pushimit, anëtari i interesuar i ekuipazhit mban të dhëna individuale të:

a) periudhave të tij/të saj të bllokimit;

b) fillimit, kohëzgjatjes dhe përfundimit të çdo periudhe shërbimi ose shërbimi të fluturimit; dhe

c) periudhave të pushimit dhe ditëve pa shërbime.

3. Një anëtar ekuipazhi ia paraqet të dhënat e tij/të saj, sipas kërkesës, çdo operatori që përdor shërbimet e tij/të saj para se ai/ajo të fillojë një periudhë shërbimi të fluturimit.

4. Të dhënat ruhen për të paktën 15 muaj kalendarikë nga data e hyrjes së fundit përkatëse ose për një periudhë më të gjatë, nëse kërkohet në përputhje me ligjet kombëtare.

5. Për më tepër, operatorët ruajnë veçmas të gjitha raportet e rezervuara të komandantit të avionit mbi periudhat e zgjatura të shërbimit të fluturimit, orët e zgjatura të fluturimit dhe periudhat e shkurtuara të pushimeve për të paktën gjashtë muaj pas ngjarjes.

NËNPJESA R
TRANSPORTI I MALLRAVE TË RREZIKSHME ME RRUGË AJRORE

OPS 1.1145
Të përgjithshme

Një operator duhet të përmbushë kushtet e zbatueshme në përmbajtje të udhëzimeve teknike, pavarësisht nëse:

a) fluturimi është tërësisht ose pjesërisht brenda ose tërësisht jashtë territorit të një shteti; ose

b) është marrë një aprovim për transportin e mallrave të rrezikshme në pajtim me OPS 1.1155.

OPS 1.1150
Terminologjia

a) Termat e përdorur në këtë nënpjesë kanë kuptimet e mëposhtme:

1. Listë e kontrollit të pranimit. Një dokument i përdorur për të ndihmuar në kryerjen e një kontrolli për pamjen e jashtme të pakove të mallrave të rrezikshme dhe dokumentet e tyre shoqëruese për të përcaktuar se janë përmbushur të gjitha kërkesat përkatëse.

2. Aprovim. Për qëllime ekskluzive të pajtueshmërisë me OPS 1.1165(b)2., një autorizim i përmendur në udhëzimet teknike dhe i lëshuar nga një AAC për transportin e mallrave të rrezikshme që janë normalisht të ndaluara për transport për arsye të tjera, siç përcaktohet në udhëzimet teknike;

3. Avion i ngarkesës. Çdo avion që transporton mallra ose pasuri por jo pasagjerë. Në këtë kontekst, sa më poshtë nuk konsiderohen të jenë pasagjerë:

i) një anëtar ekuipazhi;

ii) një punonjës i një operatori i lejuar dhe i transportuar në përputhje me udhëzimet në përmbajtje të manualit te operimeve;

iii) një përfaqësues i autorizuar i AAC-se; ose

iv) një person i ngarkuar me detyra në lidhje me një dërgesë të veçantë në avion.

4. Mallra të rrezikshme. Artikuj ose substanca që mund të paraqesin rrezik për shëndetin, sigurinë, pronën ose mjedisin dhe që tregohen në listën e mallrave të rrezikshme në udhëzimet teknike ose që klasifikohen sipas këtyre udhëzimeve.

5. Aksident në lidhje me mallrat e rrezikshme. Një ngjarje e shoqëruar dhe e lidhur me një person ose dëm të konsiderueshëm ndaj pronës.

6. Incident i lidhur me mallrat e rrezikshme. Një ngjarje e ndryshme nga një aksident i lidhur me mallrat e rrezikshme, e shoqëruar dhe e lidhur me transportin e mallrave të rrezikshme që nuk ndodh domosdoshmërisht në një avion, e cila shkakton plagosjen e një personi, dëm ndaj pasurisë, zjarr, thyerje, derdhje, rrjedhje lëngjesh ose rrezatim ose të dhëna të tjera që tregojnë se integriteti i paketimit është cenuar. Çdo ngjarje e lidhur me transportin e mallrave të rrezikshme dhe që rrezikon seriozisht avionin ose personat brenda tij konsiderohet incident i lidhur me mallrat e rrezikshme.

7. Dokument për transportin e mallrave të rrezikshme. Një dokument që përcaktohet nga udhëzimet teknike. Ai plotësohet nga personi që ofron mallrat e rrezikshme për transport ajror dhe përmban informacion rreth këtyre mallrave të rrezikshme.

8. Përjashtim. Për qëllime ekskluzive të pajtueshmërisë me këtë nënpjesë, një autorizim i përmendur në udhëzimet teknike dhe i lëshuar nga të gjitha autoritetet e interesuara, që siguron përjashtim nga kërkesat e udhëzimeve teknike.

9. Kontejner i ngarkesës. Një kontejner ngarkese është një artikull i pajisjes së transportit për materialet radioaktive, i projektuar për të lehtësuar transportin e këtyre materialeve, qoftë të paketuara apo jo, me një ose më shumë mënyra transporti (Shënim. Shihni kontejnerët e ngarkesave, kur mallrat e rrezikshme nuk janë materiale radioaktive.) .

10. Agjent transportimi/manovrimi. Një agjenci që përmbush në emër të operatorit disa ose të gjitha funksionet e këtij të fundit, duke përfshirë marrjen, ngarkimin, shkarkimin, transferimin ose trajtimin në ndonjë formë tjetër të pasagjerëve ose ngarkesave.

11. Pakot e mbingarkuara. Një vend i rrethuar i përdorur nga një dërgues i vetëm që përmban një ose më shumë pako dhe që formon një njësi transportimin për lehtësim të transportit dhe ngarkimit. (Shënim. Një kontejner ngarkesash nuk përfshihet në këtë përkufizim.)

12. Pako. Produkti i plotë i operacionit të paketimit që përbehet nga paketimi dhe përmbajtja e tij e përgatitur për transport.

13. Paketimi. Kontejnerët dhe çdo komponent ose material tjetër i nevojshëm për kontejnerë që të përmbushë funksionin e tij mbajtës.

14. Plagosja e rëndë. Plagosje e një personi në një aksident dhe që:

i) kërkon shtrim në spital për më shumë se 48 orë, që fillon brenda shtatë ditësh nga data kur është shkaktuar plagosja; ose

ii) çon në frakturë kockash (përveç frakturave të lehta të gishtave, gishtave të këmbëve ose hundës); ose

iii) përfshin çarjet të cilat shkaktojnë hemorragji të rënda, dëmtim të nervave, muskujve ose tejzave; ose

iv) përfshin dëmtim të organeve të brendshme; ose

v) përfshin djegie të gradës së dytë ose të tretë, ose djegie që prekin më shumë se 5 % të sipërfaqes së trupit; ose

vi) përfshin ekspozimin e verifikuar ndaj substancave infektive ose rrezatimit të dëmshëm.

15. Udhëzime teknike. Botimi më i fundit në fuqi i udhëzimeve teknike për transportin e sigurt të mallrave të rrezikshme me rrugë ajrore, duke përfshirë shtesën dhe çdo shtesë të aprovuar dhe të publikuar me vendim të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO Doc 9284–AN/905).

16. Kontejneri i ngarkesave. Çdo lloj kontejneri avioni, paletë avioni me një rrjetë ose paletë avioni me rrjetë mbi një strukturë në formë kubeje (Shënim. Një pako e mbingarkuar nuk përfshihet në këtë përkufizim; për një kontejner që përmban materiale radioaktive, shihni përkufizimin për kontejnerët e ngarkesave.)

OPS 1.1155

Aprovimi për transportin e mallrave të rrezikshme

a) Një operator nuk transporton mallra të rrezikshme nëse nuk merr aprovimin nga autoriteti për këtë lloj transporti.

b) Para lëshimit të një aprovimi për transportin e mallrave të rrezikshme, operatori provon për autoritetin se është ofruar trajnim i mjaftueshëm, se të gjithë dokumentet përkatëse (për shembull, mbi manovrimin në tokë, manovrimin avionit, trajnimin) përmbajnë informacion dhe udhëzime mbi mallrat e rrezikshme dhe se janë vënë në funksionim procedura për të garantuar trajtimin e sigurt të mallrave të rrezikshme në të gjitha fazat e transportit ajror.

Shënim. Përjashtimi ose aprovimi i përcaktuar në OPS 1.1165(b)1. ose 2. i shtohet kushteve të mësipërme dhe nuk është i detyrueshëm zbatimi i kushteve në pikën (b).

OPS 1.1160

Fusha e veprimit

Artikujt dhe substancat që do të klasifikoheshin ndryshe si mallra të rrezikshme por që nuk u nënshtrohen udhëzimeve teknike në përputhje me pjesën 1 dhe 8 të këtyre udhëzimeve, përjashtohen nga dispozitat e kësaj nënpjese, me kusht që:

a) kur të vendosen në avion me aprovimin e operatorit për të ofruar ndihmë mjekësore për një pacient gjatë fluturimit, të jenë:

1. transportuar për përdorim në fluturim; ose të jenë pjesë e pajisjes së përhershme të avionit kur është përshtatur për përdorim të specializuar për evakuim mjekësor; ose të jenë transportuar në një fluturim të kryer nga i njëjti avion për të marrë një pacient, pasi pacienti të jetë dorëzuar kur është e pamundur të ngarkohen ose shkarkohen mallrat në kohën e fluturimit në të cilin pacienti transportohet por me synimin që ato të shkarkohen sa më shpejt që të jetë e mundur; dhe

2. kur të vendosen në avion me aprovimin e operatorit për të ofruar ndihmë mjekësore për një pacient gjatë fluturimit, mallrat e rrezikshme do të kufizohen në sa më poshtë dhe duhet të ruhen në pozicionin në të cilin përdoren ose ngarkohen në mënyrë të sigurt, kur nuk janë në përdorim dhe

sigurohen siç duhet gjatë ngritjes dhe uljes së avionit dhe në çdo kohë tjetër që çmohet e nevojshme nga komandanti në interes të sigurisë;

i) cilindrat për ruajtjen e gazit mbi presionin atmosferik që duhet të jenë prodhuar posaçërisht për qëllim të ruajtjes dhe transportimit të atij gazi të veçantë;

ii) medikamentet dhe çdo lëndë tjetër mjekësore që duhet të jenë nën kontrollin e personelit të trajnuar gjatë kohës kur ato përdoren në avion;

iii) pajisje që përmbajnë bateri pilash të njoma, të cilat duhet të ruhen dhe kur është e nevojshme, të sigurohen në një pozicion vertikal për të parandaluar rrjedhjen e elektrolitit;

b) ato duhet të jenë në avion dhe të përmbushin kërkesat përkatëse ose për arsye operative, megjithëse artikujt dhe substancat e synuara si zëvendësuese ose që janë eliminuar për zëvendësim duhet të transportohen në avion, siç përcaktohet në udhëzimet teknike;

c) ato të ndodhen në bagazh:

1. të transportuara nga pasagjerë ose anëtarë ekuipazhi në përputhje me udhëzimet teknike; ose

2. të veçuara nga pronari i tyre gjatë transitit (për shembull, bagazhi i humbur ose bagazhi i dërguar në destinacion të gabuar) por që transportohen nga operatori.

OPS 1.1165

Kufizimet në transportin e mallrave të rrezikshme

a) Një operator garanton që artikujt dhe substancat ose mallra të tjera të deklaruara si mallra të rrezikshme që identifikohen në mënyrë specifike me emër ose përshkruhen në mënyrë të përgjithshme në udhëzimet teknike si të ndaluara për transport në çdo lloj rrethane, të mos transportohen në avion.

b) Një operator nuk transporton artikuj dhe substanca ose mallra të tjera të deklaruara si mallra të rrezikshme që identifikohen në udhëzimet teknike, si të ndaluara për transport në rrethana normale, nëse nuk përmbushen kërkesat e mëposhtme të këtyre udhëzimeve:

1. të jenë dhënë përjashtimet e nevojshme nga të gjitha Shtetet e interesuara sipas kërkesave të udhëzimeve teknike; ose

2. të jetë dhënë një aprovim nga të gjitha shtetet e interesuara për ato raste kur udhëzimet teknike tregojnë se kërkohet vetëm një aprovim i tillë.

OPS 1.1190

I lënë qëllimisht i paplotësuar

OPS 1.1195

Pranimi i mallrave të rrezikshme

a) Një operator nuk pranon mallrat e rrezikshme nëse:

1. pakot, pakot e mbingarkuara ose kontejnerët e ngarkesave nuk janë inspektuar në përputhje me procedurat e pranimit në udhëzimet teknike;

2. përveç kur përcaktohet ndryshe në udhëzimet teknike, ato shoqërohen me dy kopje të një dokumenti për transportin e mallrave të rrezikshme.

3. gjuha angleze përdoret për:

i) shënjimin dhe etiketimin e pakove; dhe

ii) dokumentin për transportin e mallrave të rrezikshme, përveç kërkesave të tjera gjuhësore.

b) Një operator përdor një listë kontrolli pranimi në të cilën lejon kontrollin e plotë të të gjitha detajeve të nevojshme dhe duhet të jetë në një formë të tillë që të lejojë regjistrimin e rezultateve të kontrollit të pranimit me mjete manuale, mekanike ose të kompjuterizuara.

OPS 1.1200
Inspektimi për dëme, rrjedhje ose ndotje

a) Një operator garanton që:

1. Pakot, pakot e mbingarkuara dhe kontejnerët e ngarkesave të inspektohen për shenja rrjedhjesh ose dëmesh menjëherë para ngarkesës në një avion ose në një kontejner ngarkesash, siç përcaktohet në udhëzimet teknike;

2. Një kontejner ngarkesash nuk ngarkohet në avion, nëse nuk është inspektuar siç kërkohet nga udhëzimet teknike dhe nëse nuk konstatohet se nuk ka shenja rrjedhjesh apo dëmesh në mallrat e rrezikshme në përmbajtje të tij;

3. Pakot me rrjedhje ose dëmtime, pakot e mbingarkuara ose kontejnerët e ngarkesave nuk ngarkohen në avion;

4. Çdo paketë e mallrave të rrezikshme e gjetur në një avion dhe që duket të jetë e dëmtuar ose që rrjedh, eliminohet ose merren masa për eliminimin e saj nga një autoritet ose organizatë përkatëse. Në këtë rast, pjesa e mbetur e ngarkesës inspektohet për të garantuar që është në gjendje të përshtatshme për transport dhe që nuk ka ndodhur asnjë dëm ose ndotje në avion ose në ngarkesën e tij; dhe

5. Pakot, pakot e mbingarkuara dhe kontejnerët e ngarkesave inspektohen për shenja dëmtimi ose rrjedhjeje pas shkarkimit nga një avion ose nga një kontejner ngarkesash dhe, nëse ka shenja dëmtimesh ose rrjedhjesh, zona ku janë ngarkuar mallrat e rrezikshme inspektohet për dëme ose ndotje.

OPS 1.1205
Eliminimi i ndotjes

a) Një operator garanton që:

1. çdo ndotje që rezulton nga rrjedhja ose dëmtimi i artikujve ose pakove që përmbajnë mallra të rrezikshme, të eliminohet pa vonesë dhe të merren masa për të eliminuar çdo rrezik, siç përcaktohet në udhëzimet teknike; dhe

2. një avion që është ndotur nga materiale radioaktive të nxirret menjëherë jashtë përdorimit dhe të mos kthehet derisa niveli i rrezatimit në çdo sipërfaqe të arritshme dhe ndotja e papërcaktuar të mos tejkalojnë vlerat e përcaktuara në udhëzimet teknike.

b) Në rast të mosrespektimit të ndonjë kufiri në udhëzimet teknike të zbatueshme për nivelin e rrezatimit ose ndotjes,

1. operatori duhet:

i) të garantojë që dërguesi të informohet nëse është zbuluar mosrespektimi i kufirit gjatë transportit;

ii) të marrë masa të menjëhershme për të lehtësuar pasojat e mosrespektimit të kufirit;

iii) t'ia komunikojë mosrespektimin e kufirit dërguesit dhe autoritetit(eve) kompetent/e përkatës/e, sa më shpejt që të jetë e mundur dhe menjëherë, sa herë që ka filluar apo fillon një situatë emergjente;

2. gjithashtu, operatori, brenda objektit të përgjegjësive të tij duhet:

i) të hetojë në lidhje me mosrespektimin e kufirit dhe shkaqet, rrethanat dhe pasojat përkatëse;

ii) të marrë masat e nevojshme për trajtimin e shkaqeve dhe rrethanave që kanë çuar në mosrespektimin e kufirit dhe për parandalimin e rindodhjes së rrethanave të ngjashme që kanë çuar në mosrespektimin e kufirit;

iii) t'i komunikojë autoritetit(eve) përkatëse kompetente shkaqet e mosrespektimit të kufirit dhe masat korrigjuese ose parandaluese të marra ose që do të merren.

OPS 1.1210
Kufizimet e ngarkesave

a) Kabina e pasagjerëve dhe platforma e fluturimit. Një operator garanton që mallrat e rrezikshme të mos transportohen në kabinën e avionit ku janë ulur pasagjerët ose në platformën e fluturimit, përveç kur përcaktohet në udhëzimet teknike.

b) Seksionet e ngarkesave. Një operator garanton që mallrat e rrezikshme të ngarkohen, ndahen, ngarkohen dhe sigurohen në një avion, siç përcaktohet në udhëzimet teknike.

c) Mallrat e rrezikshme të caktuara për transportim vetëm në avionin e ngarkesës. Një operator garanton që pakot e mallrave të rrezikshme që mbajnë etiketën "Vetëm për avionin e ngarkesës", të transportohen në një avion ngarkese dhe të ngarkohen siç përcaktohet në udhëzimet teknike.

OPS 1.1215
Dhënia e informacionit

a) Informacioni për personelin. Një operator duhet të japë një informacion të tillë në manualin operacional dhe/ose manuale të tjera përkatëse që i japin mundësinë personelit të përmbushë përgjegjësitë e tij në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme, siç përcaktohet në udhëzimet teknike, duke përfshirë masat që duhet të merren në rast emergjencash që përshijnë mallrat e rrezikshme. Kur është e zbatueshme, ky informacion duhet t'i jepet edhe agjentit të tij të transportimit/manovrimit.

b) Informacioni për pasagjerët dhe personat e tjerë.

1. Një operator garanton që informacioni është shpërndarë siç kërkohet nga udhëzimet teknike, në mënyrë që pasagjerët të paralajmërohen për llojet e mallrave për të cilat ata ndalohen të transportojnë në një avion; dhe

2. Një operator garanton që njoftimet të jepen në pikat e pranimit për ngarkesat, të cilat ofrojnë informacion në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme.

c) Informacioni për komandantin. Një operator garanton që:

1. komandantit t'i jepet informacion me shkrim në lidhje me mallrat e rrezikshme që do të transportohen në një avion, siç përcaktohet në udhëzimet teknike;

2. informacioni për përdorim për t'u përgjigjur ndaj emergjencave gjatë fluturimit jepet siç përcaktohet në udhëzimet teknike;

3. një kopje e lexueshme e informacionit me shkrim për komandantin ruhet në zonë tokësore në një vendndodhje ku mund të hyhet lehtësisht deri pas fluturimit të cilit i referohet informacioni me shkrim. Kjo kopje ose informacioni në përmbajtje të tij, duhet të jenë lehtësisht të aksesueshëm në aerodromet e nisjes së fundit dhe pikës së ardhshme të planifikuar të mbërritjes, deri pas çështjes të cilës i referohet informacioni;

4. kur mallrat e rrezikshme transportohen në një fluturim që kryhet plotësisht ose pjesërisht jashtë territorit të një Shteti, përdoret gjuha angleze për informacionin me shkrim për komandantin, përveç ndonjë kërkese tjetër gjuhësore. (Shihni tabelën 1 të shtojcës 1 të OPS 1.1065 për periudhën e ruajtjes së dokumentit.)

d) Informacioni në rast incidenti ose aksidenti të një avioni.

1. Operatori i një avioni që përfshihet në një incident avioni, me kërkesë, jep çdo informacion të kërkuar nga udhëzimet teknike.

2. Operatori i një avioni që përfshihet në një aksident avioni ose incident të rëndë, jep pa vonesë çdo informacion të kërkuar nga udhëzimet teknike.

3. Operatori i një avioni përfshin procedurat në manualet përkatëse dhe planet e elementeve të paparashikuara të aksidenteve për të mundësuar dhënien e këtij informacioni.

e) Informacioni në rast të një emergjence gjatë fluturimit.

1. Nëse ndodh një emergjencë gjatë fluturimit, komandanti, në momentin më të shpejtë që e lejojnë rrethanat, informon njësinë e shërbimeve përkatëse të trafikut ajror për çdo mall të rrezikshëm të transportuar si ngarkesë në një avion, siç përcaktohet në udhëzimet teknike.

OPS 1.1220
Programet e trajnimit

a) Një operator harton dhe administron programe trajnimi për personelin siç kërkohet nga udhëzimet teknike, të cilat aprovohen nga autoriteti.

b) Një operator garanton që personeli të trajnohet sipas kërkesave në raport me përgjegjësitë e tyre.

c) Një operator garanton që trajnimi të ofrohet ose verifikohet me punësimin e një personi në një pozicion që përfshin transportin e mallrave të rrezikshme me rrugë ajrore.

d) Një operator garanton që i gjithë personeli, i cili trajnohet t'i nënshtrohet një testimi për të verifikuar kuptimin nga ana e tyre të përgjegjësive përkatëse.

e) Një operator garanton që i gjithë personeli që kërkon trajnim mbi mallrat e rrezikshme, të trajnohet vazhdimisht në intervale kohore prej jo më të shumë se dy vjet.

f) Një operator garanton që të dhënat e trajnimit për mallrat e rrezikshme të ruhen për të gjithë personelin, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

g) Një operator garanton që personeli i agjentit të transportimit/manovrimit të trajnohet, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

OPS 1.1225
Raportet mbi incidentet dhe aksidentet në lidhje me mallrat e rrezikshme

a) Një operator i raporton aksidentet dhe incidentet në lidhje me mallra të rrezikshme Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar dhe autoritetit përkatës në shtetin ku ka ndodhur aksidenti ose incidenti, siç parashikohet në shtojcën 1 të OPS 1.1225. Raporti i parë dërgohet brenda 72 orëve nga ngjarja, nëse nuk pengohet nga rrethana të jashtëzakonshme dhe përfshin informacione të hollësishme që njihen në atë kohë.

Nëse është e nevojshme, sa më shpejt që të jetë e mundur duhet të përgatitet një raport i mëtejshëm me çfarëdo informacioni shtesë që mund të jetë përfshirë.

b) Një operator i raporton edhe AAC-së dhe autoritetit përkatës në shtetin ku ka ndodhur ngjarja, zbulimin e mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të keqdeklaruara në ngarkesë ose bagazh të pasagjerëve, siç parashikohet në shtojcën 1 të OPS 1.1225. Raporti i parë dërgohet brenda 72 orëve nga zbulimi, nëse nuk pengohet nga rrethana të jashtëzakonshme dhe përfshin informacione të hollësishme që njihen në atë kohë. Nëse është e nevojshme, sa më shpejt që të jetë e mundur duhet të përgatitet një raport i mëtejshëm me çfarëdo informacioni shtesë që mund të jetë përfshirë.

Shtojca 1 e OPS 1.1225
Raportet e aksidenteve dhe incidenteve në lidhje me mallrat e rrezikshme

1. Një operator garanton që të raportohet çdo lloj aksidenti ose incidenti në lidhje me mallrat e rrezikshme, pavarësisht nëse mallrat e rrezikshme ndodhen në ngarkesë, postë, bagazhin e pasagjerit ose bagazhin e ekuipazhit. Gjithashtu, raportohet zbulimi i mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të keqdeklaruara në ngarkesë, postë ose bagazh.

2. Raporti i parë do të dërgohet brenda 72 orëve nga ngjarja, nëse nuk pengohet nga rrethana të jashtëzakonshme. Ai mund të dërgohet me çdo lloj mjeti, duke përfshirë *email*-in, telefonin ose faksin. Ky raport përfshin informacione të hollësishme që njihen në atë kohë sipas titujve të identifikuar në

paragrafin 3. Nëse është e nevojshme, do të përgatitet sa më shpejt që të jetë e mundur një raport i mëtejshëm që jep të gjitha informacionet e hollësishme të cilat nuk njiheshin në kohën kur u dërgua raporti i parë. Nëse një raport është përgatitur verbalisht, sa më shpejt që të jetë e mundur dërgohet konfirmim me shkrim.

3. Raporti i parë dhe çdo raport i mëtejshëm duhet të jenë sa më të saktë që të jetë e mundur dhe të përmbajnë ato të dhëna të mëposhtme që janë të nevojshme:

a) datën e incidentit ose aksidentit ose zbulimit të mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të keqdeklaruara;

b) vendndodhjen, numrin e fluturimit dhe datën e fluturimit;

c) përshkrimin e mallrave dhe numrin e referencës të urdhrit të ngarkimit për mallrat e transportueshme me avion, qeseve, etiketave të bagazheve, biletave etj.;

d) emrin e duhur të ngarkesës (duke përfshirë emërtimin teknik, nëse është e nevojshme) dhe numrin UN/ID, kur është i identifikueshëm;

e) kategorinë ose ndarjen dhe çdo rrezik shtesë;

f) llojin e paketimit dhe shënjuesin e specifikimit të paketimit mbi të;

g) sasinë;

h) emrin dhe adresën e dërguesit, pasagjerit etj.;

i) çdo informacion tjetër përkatës të hollësishëm;

j) shkakun e dyshuar të incidentit ose aksidentit;

k) masat e marra;

l) çdo masë tjetër raportuese të marrë; dhe

m) emrin, titullin, adresën dhe numrin e telefonit të personit që përgatit raportin.

4. Kopjet e dokumenteve përkatëse dhe çdo fotografi e bërë duhet t'i bashkëlidhen një raporti.

NËNPJESA S
SIGURIA

OPS 1.1235
Kërkesat e sigurisë

Një operator garanton që i gjithë personeli përkatës të informohet dhe të përmbushë kërkesat përkatëse të programeve të sigurisë kombëtare të shtetit të operatorit.

OPS 1.1240
Programet e trajnimit

Një operator harton, administron dhe realizon programe të aprovuara trajnimi të cilat i japin mundësinë anëtarëve të ekuipazhit të operatorit të marrin masat e duhura për të parandaluar veprimet e ndërhyrjes së paligjshme, të tilla si sabotazhi ose konfiskimi i paligjshëm i avionëve dhe për të minimizuar pasojat e këtyre ngjarjeve nëse ndodhin. Programi trajnues përmbush kërkesat e programit të sigurisë kombëtare të aviacionit.

Anëtarët individualë të ekuipazhit kanë njohuri dhe kompetenca në lidhje me të gjitha elementet përkatëse të programit të trajnimit.

OPS 1.1245
Raportimi i veprimeve të ndërhyrjeve të paligjshme

Pas një veprimi të ndërhyrjes së paligjshme brenda një avioni, komandanti ose në mungesë të tij/të saj, operatori, i paraqet pa vonesë një raport të këtij veprimi autoritetit vendor të caktuar dhe autoritetit në shtetin e operatorit.

OPS1.1250
Lista e kontrollit për procedurën e kërkimit të avionit

Një operator garanton që avioni të ketë një listë kontrolli të procedurave që do të ndiqen në lidhje me gjurmimin e një bombe apo të një pajisjeje me shpërthim të improvizuar (IED) në rast sabotazhi të dyshuar dhe inspektimin e avionëve për fshehje të armëve, lëndëve plasëse ose pajisjeve të tjera të rrezikshme, kur ekziston një dyshim i bazuar se avioni mund t'i nënshtrohet një veprimi të ndërhyrjes së paligjshme. Lista e kontrollit mbështetet nga udhëzime për kursin e duhur të veprimit që duhet të ndiqet, nëse gjendet një bombë ose objekt i dyshimtë dhe informacioni mbi vendndodhjen me rrezikun më të ulët të bombës specifike ndaj avionit, kur sigurohet nga mbajtësi i certifikatës tip.

OPS 1.1255
Siguria e seksioneve të ekuipazhit të fluturimit

a) Në të gjithë avionët që janë pajisur me një derë për seksionin e ekuipazhit të fluturimit, kjo derë mund të mbyllet dhe do të ofrohen ose krijohen mjete ose procedura të zbatueshme për AAC-në, me anë të të cilave ekuipazhi i kabinës mund të njoftojë ekuipazhin e fluturimit në rast aktiviteti të dyshimtë ose shkeljesh sigurie në kabinë.

b) Të gjithë avionët që transportojnë pasagjerë në një masë maksimale të lejuar gjatë ngritjes prej më shumë se 45 500 kg ose me një konfiguracion maksimal të aprovuar për uljen e pasagjerëve më shumë se 60 vende, do të pajisen me një derë të aprovuar të seksionit të ekuipazhit të fluturimit që mund të hapet dhe mbyllet nga çdo stacion piloti dhe e projektuar për të përmbushur kërkesat e zbatueshme operacionale prapavepruese të përshtatshmërisë për fluturim. Projektimi i kësaj dere nuk pengon operacionet emergjente, siç kërkohet në kërkesat e zbatueshme prapavepruese operacionale të përshtatshmërisë për fluturim.

c) Në të gjithë avionët që janë pajisur me një derë për seksionin e ekuipazhit të fluturimit në përputhje me nënparagrafin (b):

1. kjo derë do të mbyllet para ndezjes së motorit për ngritje dhe do të kyçet kur kërkohet nga procedura e sigurisë ose komandanti, deri në fikjen e motorit pas uljes, përveç rasteve kur çmohet e nevojshme që personat e autorizuar të hyjnë ose dalin në pajtim me programin kombëtar të sigurisë së Aviacionit;

2. do të sigurohen mjete për monitorimin ose nga stacioni i pilotit në zonën jashtë seksionit të ekuipazhit të fluturimit, në shkallën e nevojshme për të identifikuar personat që kërkojnë të hyjnë në seksionin e ekuipazhit të fluturimit, dhe për të zbuluar sjellje të dyshimtë ose rrezik potencial.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Gjergj Fishta", mbrapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", tel: 04 24 27 007.
Çmimi i abonimit pranë Postës Shqiptare, për Fletoret Zyrtare 2011, është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

KODI CIVIL	360 lekë
KODI I FAMILJES	310 lekë
KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	90 lekë
KODI PENAL USHTARAK	55 lekë
KODI I PUNËS	140 lekë
KANONI I ZHURISË	40 lekë
PËRMBLEDHJE E VENDIMEVE TË GJYKATËS EUROPIANE PËR TË DREJTAT E NJERIUT KUNDËR SHQIPËRISË	328 lekë
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë
PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË	512 lekë

Hyri në shtyp më 1.11.2011
Doli nga shtypi më 4.11.2011

Tirazhi: 1700 copë	Formati: 61x86/8

Shtypshkronja Mediaprint
Tiranë, 2011

Çmimi 210 lekë