

RAC-OPS 3: Operațiuni de zbor (elicoptere)

| | | |
|---------------------------------|--|--|
| | CUPRINS (schema generală) | |
| | RAC-OPS III | |
| | TRANSPORT AERIAN COMERCIAL (ELICOPTERE) | |
| LISTA PAGINILOR EFECTIVE | | |
| PREAMBUL | | |
| SECȚIUNEA 1 – CERINȚE | | |
| SUBPARTEA A | APLICABILITATE | |
| SUBPARTEA B | PREVEDERI GENERALE | |
| SUBPARTEA C | CERTIFICAREA ȘI SUPRAVEGHEREA OPERATORULUI AERIAN | |
| SUBPARTEA D | PROCEDURI OPERAȚIONALE | |
| SUBPARTEA E | OPERAȚIUNI ÎN TOATE CONDIȚIILE METEO | |
| SUBPARTEA F | PERFORMANȚE GENERALITĂȚI | |
| SUBPARTEA G | CLASA 1 DE PERFORMANȚĂ | |
| SUBPARTEA H | CLASA 2 DE PERFORMANȚĂ | |
| SUBPARTEA I | CLASA 3 DE PERFORMANȚĂ | |
| SUBPARTEA K | INSTRUMENTE ȘI ECHIPAMENTE | |
| SUBPARTEA M | ÎNȚREȚINEREA ELICOPTERULUI | |
| SUBPARTEA N | ECHIPAJUL DE COMANDĂ | |
| SUBPARTEA O | ECHIPAJUL DE CABINĂ ALTUL DECÂT ECHIPAJUL DE COMANDĂ | |
| SUBPARTEA P | MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI | |
| SUBPARTEA Q | LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ | |
| SUBPARTEA R | TRANSPORTUL AERIAN AL BUNURILOR PERICULOASE | |
| SUBPARTEA S | SECURITATE | |

| | CONȚINUT (detalii) | |
|---------------------------------|--|---------------|
| <i>Paragraf</i> | JAR-OPS 3 TRANSPORT AERIAN COMERCIAL(ELICOPTERE) | <i>Pagina</i> |
| SECȚIUNEA 1 CERINȚE | | 1-O-1 |
| | SUBPARTEA A - APLICABILITATE | 1-A-1 |
| OPS III.001 | Aplicabilitate | 1-A-1 |
| | SUBPARTEA B – PREVEDERI GENERALE | 1-B-2 |
| OPS III.005 | Generalități | 1-B-2 |
| OPS III.010 | Derogări | 1-B-2 |
| OPS III.015 | Directive Operaționale | 1-B-2 |
| OPS III.020 | Legi, reglementări și proceduri – responsabilitățile operatorului | 1-B-2 |
| OPS III.025 | Limbajul comun | 1-B-2 |
| OPS III.030 | Lista echipamentului minim – responsabilități | 1-B-2 |
| OPS III.035 | Sistemul de calitate | 1-B-2 |
| OPS III.037 | Prevenirea accidentelor și programul de siguranță a zborului | 1-B-2 |
| OPS III.040 | Membrii suplimentari ai echipajului | 1-B-2 |
| OPS III.045 | Spațiu rezervat | 1-B-2 |
| OPS III.050 | Informații de căutare și de salvare | 1-B-2 |
| OPS III.055 | Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat | 1-B-2 |
| OPS III.060 | Spațiu rezervat | 1-B-3 |
| OPS III.065 | Transportul armelor și al munițiilor de război | 1-B-3 |
| OPS III.070 | Transportul armelor și munițiilor sportive | 1-B-3 |
| OPS III.075 | Metoda de transport a persoanelor | 1-B-3 |
| OPS III. 080 | Oferirea bunurilor periculoase pentru a fi transportate | 1-B-3 |
| OPS III.085 | Responsabilitățile echipajului | 1-B-3 |
| OPS III.090 | Autoritatea comandantului | 1-B-4 |
| OPS III.095 | Spațiu rezervat | 1-B-4 |
| OPS III.100 | Accesul în cabina de pilotaj | 1-B-4 |
| OPS III.105 | Transporturi neautorizate | 1-B-5 |
| OPS III.110 | Dispozitive electronice portabile | 1-B-5 |
| OPS III.115 | Alcool și droguri | 1-B-5 |
| OPS III.120 | Periclitarea siguranței | 1-B-5 |
| OPS III.125 | Documente obligatorii la bord | 1-B-5 |
| OPS III.130 | Manuale obligatorii la bord | 1-B-5 |
| OPS III.135 | Informații adiționale și formulare obligatorii | 1-B-5 |
| OPS III.140 | Informații păstrate la sol | 1-B-6 |
| OPS III.145 | Dreptul de inspecție | 1-B-6 |
| OPS III.150 | Furnizarea de documente și înregistrări | 1-B-6 |
| OPS III.155 | Păstrarea documentației | 1-B-6 |
| OPS III.160 | Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor | 1-B-6 |
| OPS III.165 | Închirierea elicopterelor | 1-B-7 |
| OPS III.170 | Spațiu rezervat | 1-B-8 |
| Apendicele 1 la OPS III.005 (c) | Limitările Manualului de zbor al elicopterului | 1-B-9 |

| | | |
|--------------------------------|---|--------|
| Apendicele 1 la OPS III.005(d) | Serviciul medical de urgență pe elicopter (HEMS) | 1-B-10 |
| Apendicele 1 la OPS III.005(e) | Operațiunile elicopterelor desfășurate deasupra unui mediu ostil localizat în afara unei zone periculoase | 1-B-14 |
| Apendicele 1 la OPS III.005(f) | Operațiuni pentru elicoptere mici (VFR numai pe timp de zi) | 1-B-15 |
| Apendicele 1 la OPS III.005(g) | Operațiuni desfășurate local (VFR numai pe timp de zi) | 1-B-17 |
| Apendicele 1 la OPS III.005(h) | Operațiunile de ridicare cu elicopterul (ORE) | 1-B-18 |
| Apendicele 1 la OPS II.005 (i) | Operațiuni cu elicopterului în locurile de interes public | 1-B-21 |
| | SUBPARTEA C – CERTIFICAREA ȘI SUPRAVEGHEREA OPERATORULUI AERIAN | 1-C-1 |
| OPS III.175 | Reguli generale pentru certificarea și supravegherea operatorului aerian | 1-C-1 |
| OPS III.180 | Emiterea, modificarea și menținerea valabilității unui AOC | 1-C-2 |
| OPS III.185 | Cerințe administrative | 1-C-2 |
| OPS III.190 | Spațiu rezervat | 1-C-2 |
| Apendicele 1 la OPS III.175 | Conținutul și condițiile Certificatului de operator aerian | 1-C-3 |
| Apendicele 2 la OPS III.175 | Managementul și organizarea deținătorului COA | 1-C-4 |
| | SUBPARTEA D – PROCEDURI OPERAȚIONALE | 1-D-1 |
| OPS III.195 | Control operațional | 1-D-1 |
| OPS III.200 | Manualul operațional | 1-D-1 |
| OPS III.205 | Competența personalului operațional | 1-D-1 |
| OPS III.210 | Stabilirea procedurilor | 1-D-1 |
| OPS III.220 | Autorizarea heliporturilor de către operator | 1-D-1 |
| OPS III.225 | Minimele de operare de heliport | 1-D-1 |
| OPS III.230 | Proceduri de plecare și apropiere | 1-D-1 |
| OPS III.235 | Proceduri antizgomot | 1-D-2 |
| OPS III.240 | Rute și zone de operare | 1-D-2 |
| OPS III.243 | Operarea în zone având cu cerințe specifice de performanțe a navigației aeriene | 1-D-2 |
| OPS III.245 | Spațiu rezervat | 1-D-2 |
| OPS III.250 | Stabilirea altitudinilor minime de zbor | 1-D-2 |
| OPS III.255 | Politica de combustibil | 1-D-2 |
| OPS III.260 | Transportul persoanelor cu mobilitate redusă | 1-D-3 |
| OPS III.265 | Transportul pasagerilor inadmisibili, al celor deportați și al persoanelor aflate în stare de arest | 1-D-3 |
| OPS III.270 | Stivuirea bagajului și bunurilor | 1-D-3 |
| OPS III.275 | Spațiu rezervat | 1-D-3 |
| OPS III.280 | Locurile pasagerilor | 1-D-3 |
| OPS III.285 | Informarea pasagerilor | 1-D-4 |
| OPS III.290 | Pregătirea zborului | 1-D-4 |
| OPS III.295 | Selectarea heliporturilor | 1-D-5 |
| OPS III.297 | Planificarea minimelor pentru zborurile IFR | 1-D-5 |
| OPS III.300 | Depunerea planului de zbor ATS | 1-D-6 |
| OPS III.305 | Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării, a | 1-D-6 |

| | | |
|-----------------------------|--|--------|
| | debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bordul elicopterului | |
| OPS III.307 | Realimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă | 1-D-6 |
| OPS III.310 | Membrii de echipaj la post | 1-D-6 |
| OPS III.315 | Spațiu rezervat | 1-D-6 |
| OPS III.320 | Locurile, centurile de siguranță și hamurile de OPS III.320 siguranță | 1-D-6 |
| OPS III.325 | Asigurarea cabinei pasagerilor și a bucătăriei (bucătăriilor) | 1-D-7 |
| OPS III.330 | Accesibilitatea echipamentului de urgență | 1-D-7 |
| OPS III.335 | Fumatul la bord | 1-D-7 |
| OPS III.340 | Condiții meteorologice | 1-D-7 |
| OPS III.345 | Gheața și alți contaminanți –proceduri de sol | 1-D-7 |
| [OPS III.346 | Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor | 1-D-7 |
| OPS III.350 | Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant | 1-D-8 |
| OPS III.355 | Condiții de decolare | 1-D-8 |
| OPS III.360 | Aplicarea minimei de decolare | 1-D-8 |
| OPS III.365 | Altitudini minime de zbor | 1-D-8 |
| OPS III.370 | Simularea situațiilor anormale de zbor | 1-D-8 |
| OPS III.375 | Managementul combustibilului în zbor | 1-D-8 |
| OPS III.380 | Spațiu rezervat | 1-D-8 |
| OPS III.385 | Utilizarea oxigenului suplimentar | 1-D-8 |
| OPS III.390 | Spațiu rezervat | 1-D-8 |
| OPS III.395 | Detectarea apropierii față de sol | 1-D-8 |
| OPS III.398 | Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) | 1-D-8 |
| OPS III.400 | Condiții de apropiere și aterizare | 1-D-8 |
| OPS III.405 | Inițierea și continuarea apropierii | 1-D-9 |
| OPS III.410 | Spațiu rezervat | 1-D-9 |
| OPS III.420 | Raportarea evenimentelor | 1-D-9 |
| OPS III.426 | Raportarea orelor de zbor | 1-D-11 |
| Apendicele 1 la OPS III.270 | Depozitarea bagajului și mărfii | 1-D-12 |
| Apendicele 1 la OPS III.305 | Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării pasagerilor, în timp ce pasagerii se află la bord sau pe durata debarcării pasagerilor | 1-D-13 |
| Apendicele 1 la OPS III.375 | Managementul combustibilului în timpul zborului | 1-D-13 |
| | SUBPARTEA E – OPERAȚIUNI ÎN TOATE CONDIȚIILE METEO | 1-E-1 |
| OPS III.430 | Minime de operare ale heliportului – Generalități | 1-E-1 |
| OPS III.435 | Terminologie | 1-E-1 |
| OPS III.440 | Operațiuni la vizibilitate redusă – reguli generale de operare | 1-E-1 |
| OPS III.445 | Operațiuni la vizibilitate redusă – Considerații de heliport | 1-E-2 |
| OPS III.450 | Operațiuni la vizibilitate redusă – pregătire și calificări | 1-E-2 |
| OPS III.455 | Operațiuni la vizibilitate redusă – Proceduri operaționale (LVP) | 1-E-2 |
| OPS III.465 | Minime de operare VFR | 1-E-2 |
| Apendicele 1 la OPS III.430 | Minime de operare de heliport | 1-E-3 |
| Apendicele 1 la OPS III.440 | Operațiuni la vizibilitate redusă – Reguli generale de operare | 1-E-8 |
| Apendicele 1 la OPS III.450 | Operațiuni la vizibilitate redusă – Pregătire și calificări | 1-E-10 |

| | | |
|---------------------------------|--|--------|
| Apendicele 1 la OPS III.455 | Operațiuni la vizibilitate redusă – Proceduri operaționale | 1-E-14 |
| Apendicele 1 la OPS III.465 | Vizibilități minime pentru operare VFR | 1-E-15 |
| Apendicele 2 la OPS III.465 | Minime pentru zborurile executate între helipunți localizate în spațiu aerian de clasa G | 1-E-16 |
| | SUBPARTEA F - PERFORMANȚE GENERALITĂȚI | 1-F-1 |
| OPS III.470 | Aplicabilitate | 1-F-1 |
| OPS III.475 | Generalități | 1-F-1 |
| OPS III.477 | Evaluarea obstacolării | 1-F-1 |
| OPS III. 480 | Terminologie | 1-F-2 |
| | SUBPARTEA G – CLASA 1 DE PERFORMANȚĂ | 1-G-1 |
| OPS III.485 | Generalități | 1-G-1 |
| OPS III.490 | Decolarea | 1-G-1 |
| OPS III.495 | Traectoria la decolare | 1-G-1 |
| OPS III.500 | Zbor pe rută – instalație de forță critică inoperantă | 1-G-1 |
| OPS III.505 | Spațiu rezervat | 1-G-2 |
| OPS III.510 | Aterizare | 1-G-2 |
| | SUBPARTEA H – CLASA 2 DE PERFORMANȚĂ | 1-H-1 |
| OPS III.515 | Generalități | 1-H-1 |
| OPS III.517 | Operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată | 1-H-1 |
| OPS III.520 | Decolarea | 1-H-1 |
| OPS III.525 | Traectoria de zbor la decolare | 1-H-1 |
| OPS III.530 | Zbor de rută – instalația de forță critică inoperantă | 1-H-1 |
| OPS III.535 | Aterizare | 1-H-1 |
| Apendicele 1 la OPS III.517(a) | Operațiuni cu elicoptere fără asigurarea capacității de aterizare forțată în siguranță | 1-H-3 |
| | SUBPARTEA I – CLASA 3 DE PERFORMANȚĂ | 1-I-1 |
| OPS III.540 | Generalități | 1-I-1 |
| OPS III.545 | Decolare | 1-I-1 |
| OPS III.550 | Zbor de rută | 1-I-1 |
| OPS III.555 | Aterizare | 1-I-1 |
| | SUBPARTEA J – MASA ȘI CENTRAJUL | 1-J-1 |
| OPS III.605 | Generalități | 1-J-1 |
| OPS III.607 | Terminologie | 1-J-1 |
| OPS III.610 | Încărcătura, masă și centrajul | 1-J-1 |
| OPS III.615 | Valori ale masei pentru echipaj | 1-J-1 |
| OPS III.620 | Valori ale masei pentru pasageri și bagaje | 1-J-1 |
| OPS III.625 | Documentație privind masa și centrajul | 1-J-3 |
| Apendicele 1 la OPS III.605 | Masa și centrajul – Generalități | 1-J-4 |
| Apendicele 1 la OPS.III.620 (h) | Procedura pentru stabilirea valorilor revizuite ale masei standard pentru pasageri și bagaje | 1-J-6 |
| Apendicele 1 la OPS III.625 | Documentația privind masa și centrajul | 1-J-8 |
| | SUBPARTEA K – INSTRUMENTE ȘI ECHIPAMENTE | 1-K-1 |
| OPS III.630 | Introducere generală | 1-K-1 |
| OPS III.635 | Spațiu rezervat | 1-K-1 |
| OPS III.640 | Lumini de operare ale elicopterului | 1-K-1 |

| | | |
|---------------------|--|--------|
| OPS III.645 | Spațiu rezervat | 1-K-1 |
| OPS III.647 | Echipament pentru operațiuni care necesită sisteme de comunicații radio și/sau sistem de navigație radio | 1-K-2 |
| OPS III.650 | Operațiuni VFR în timpul zilei – Instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate | 1-K-2 |
| OPS III.652 | IFR sau operațiuni pe timp de noapte – Instrumente de pilotaj și navigație și echipamente asociate | 1-K-2 |
| OPS III.655 | Echipament suplimentar pentru operațiuni IFR cu un singur pilot | 1-K-3 |
| OPS III.660 | Radio altimetre | 1-K-4 |
| OPS III.665 | Spațiu rezervat | 1-K-4 |
| OPS III.670 | Echipament radar meteorologic la bord | 1-K-4 |
| OPS III.675 | Echipament pentru operațiuni în condiții de givraj | 1-K-4 |
| OPS III.680 | Spațiu rezervat | 1-K-4 |
| OPS III.685 | Sistemul interfon al echipajului de comandă | 1-K-4 |
| OPS III.690 | Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină | 1-K-4 |
| OPS III.695 | Sistemul de adresare pasageri | 1-K-4 |
| OPS III.700 | Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj – 1 | 1-K-5 |
| OPS III.705 | Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj -2 | 1-K-5 |
| OPS III.710 | Spațiu rezervat | 1-K-6 |
| OPS III.715 | Înregistratoare de date de zbor – 1 | 1-K-6 |
| OPS III.720 | Înregistratoare de date de zbor – 2 | 1-K-6 |
| OPS III.725 | Spațiu rezervat | 1-K-7 |
| OPS III.730 | Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, seturi de centuri și dispozitive de reținere a copiilor | 1-K-7 |
| OPS III.735 | Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului | 1-K-7 |
| OPS III.740 | Spațiu rezervat | 1-K-7 |
| OPS III.745 | Truse de prim ajutor | 1-K-7 |
| OPS III.750 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.755 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.760 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.765 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.770 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.775 | Oxigen suplimentar – elicoptere depresurizate | 1-K-8 |
| OPS III.780 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.785 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.790 | Stingătoarele manuale de incendiu | 1-K-8 |
| OPS III.795 | Spațiu rezervat | 1-K-8 |
| OPS III.800 | Marcarea punctelor de spargere | 1-K-8 |
| OPS III.805 | Spațiu rezervat | 1-K-9 |
| OPS III.810 | Megafoane | 1-K-9 |
| OPS III.815 | Iluminatul în caz de urgență | 1-K-9 |
| OPS III.820 | Transmițător automat de localizare de urgență | 1-K-9 |
| OPS III.825 | Veste de salvare | 1-K-9 |
| OPS III.827 | Costume de supraviețuire pentru echipaj | 1-K-9 |
| OPS III.830 | Bărci de salvare și ELT de supraviețuire pentru zborurile extinse peste apă | 1-K-10 |
| OPS III. 835 | Echipament de supraviețuire | 1-K-10 |
| OPS III.837 | Cerințe adiționale pentru elicoptere operând către sau de la helipunțile pentru elicoptere localizate în zone ostile pe mare (după cum este definit în OPS III.840 (a)(11)(ii)(A)) | 1-K-10 |
| OPS III 840 | Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente | 1-K-11 |
| OPS III.843 | Toate elicopterele în zboruri deasupra apei – amerizarea | 1-K-11 |
| Apendicele 1 la OPS | Înregistratoare de date de zbor 1 și 2 - Lista parametrilor care | 1-K-12 |

| | | |
|---------------------------------|---|--------|
| III.715/III.720 | trebuie înregistrați | |
| Apendicele 1 la OPS III.820 | Transmițător automat de localizare de urgență | 1-K-13 |
| | SUBPARTEA L – ECHIPAMENT PENTRU COMUNICAȚII ȘI NAVIGAȚIE | 1-L-1 |
| OPS III. 845 | Introducere generală | 1-L-1 |
| OPS III.850 | Echipeamente radio | 1-L-1 |
| OPS 1.860 | Echipeament radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute navigate prin referință la repere terestre vizuale | 1-L-1 |
| OPS 1.865 | Echipeament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale | 1-L-1 |
| OPS III.870 | Spațiu rezervat | 1-L-2 |
| | SUBPARTEA M – ÎNTREȚINEREA ELICOPTERULUI | 1-M-1 |
| OPS III.875 | Generalități | 1-M-1 |
| | SUBPARTEA N – ECHIPAJUL DE COMANDĂ | 1-N-1 |
| OPS III.940 | Componența echipajului de comandă | 1-N-1 |
| OPS III.943 | Pregătirea inițială pentru managementul resurselor echipajului (CRM) desfășurat de către operator | 1-N-1 |
| OPS III.945 | Pregătirea de conversie și controlul | 1-N-2 |
| OPS III.950 | Pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare | 1-N-2 |
| OPS III.955 | Promovarea în funcție de comandant | 1-N-2 |
| OPS III.960 | Cerințe minime de calificare – comandanți | 1-N-3 |
| OPS III.965 | Pregătirea periodică și controlul | 1-N-3 |
| OPS III.968 | Calificarea piloților pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj | 1-N-4 |
| OPS III.970 | Experiență recentă | 1-N-4 |
| OPS III.975 | Calificarea pentru competența de rută/rol/zonă | 1-N-4 |
| OPS III.978 | Spațiu rezervat | 1-N-5 |
| OPS III.980 | Operarea pe mai multe tipuri sau variante | 1-N-5 |
| OPS III.985 | Evidențele pregătirii | 1-N-5 |
| Apendicele 1 la OPS III.940 (c) | Operarea cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte | 1-N-6 |
| Apendicele 1 la OPS III.955 | Promovare în funcția de comandant | 1-N-7 |
| Apendicele 1 la OPS III.965 | Pregătirea și verificarea periodică - Piloți | 1-N-8 |
| Apendicele 1 la OPS III.968 | Calificările pilotului de a opera în oricare dintre posturile de pilotaj | 1-N-10 |
| | SUBPARTEA O – ECHIPAJUL DE CABINĂ ALTUL DECÂT ECHIPAJUL DE COMANDĂ | 1-O-1 |
| OPS III.988 | Aplicabilitate | 1-O-1 |
| OPS III.990 | Spațiu rezervat | 1-O-1 |
| OPS III.995 | Cerințe minime | 1-O-1 |
| OPS III.1000 | Spațiu rezervat | 1-O-1 |
| OPS III.1005 | Pregătire inițială | 1-O-1 |
| OPS III.1010 | Cursul de conversie și pregătirea privind diferențele | 1-O-1 |
| OPS III.1012 | Zboruri de familiarizare | 1-O-1 |
| OPS III.1015 | Pregătire periodică | 1-O-1 |
| OPS III.1020 | Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor | 1-O-2 |
| OPS III.1025 | Verificare | 1-O-2 |
| OPS III.1030 | Operarea pe mai multe tipuri sau variante | 1-O-2 |
| OPS III .1035 | Evidența pregătirii | 1-O-2 |
| Apendicele 1 la OPS III.988 | Membrii ai echipajului de cabină | 1-O-3 |

| | | |
|------------------------------|---|--------|
| | SUBPARTEA P – MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI | 1-P-1 |
| OPS III.1040 | Reguli generale privind manualele operaționale | 1-P-1 |
| OPS III.1045 | Manualul operațional – structură și conținut | 1-P-1 |
| OPS III.1050 | Manualul de zbor al elicopterului | 1-P-2 |
| OPS III.1060 | Plan operațional de zbor | 1-P-2 |
| OPS III.1065 | Perioada de păstrare a documentelor | 1-P-2 |
| OPS III.1070 | Prezentarea managementului continuu al navigabilității al operatorului | 1-P-2 |
| OPS 1.1071 | Jurnalul tehnic al elicopterului | 1-P-2 |
| Apendicele 1 la OPS III.1045 | Conținutul Manualului operațional | 1-P-3 |
| Apendicele 1 la OPS III.1065 | Perioade de păstrare a documentației | 1-P-11 |
| | SUBPARTEA Q - LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ | 1-Q-1 |
| | SUBPARTEA R – TRANSPORTUL AERIAN AL BUNURILOR PERICULOASE | 1-R-1 |
| OPS III.1150 | Terminologie | 1-R-1 |
| OPS III.1155 | Acceptarea transportului de bunuri periculoase | 1-R-2 |
| OPS III.1160 | Scopul | 1-R-2 |
| OPS III.1165 | Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase | 1-R-2 |
| OPS III.1170 | Clasificare | 1-R-2 |
| OPS III.1175 | Ambalare | 1-R-2 |
| OPS III.1180 | Etichetare și marcare | 1-R-2 |
| OPS III.1185 | Documentul de transport al bunurilor periculoase | 1-R-3 |
| OPS III.1195 | Acceptarea bunurilor periculoase pentru transport | 1-R-3 |
| OPS III.1190 | Spațiu rezervat | 1-R-3 |
| OPS III.1200 | Inspekția privind deteriorările, scurgerile sau contaminarea | 1-R-3 |
| OPS III.1205 | Înlăturarea contaminării | 1-R-3 |
| OPS III.1210 | Restricțiile de încărcare | 1-R-3 |
| OPS III.1215 | Furnizarea informațiilor | 1-R-4 |
| OPS III.1220 | Programe de pregătire | 1-R-4 |
| OPS III.1225 | Raportarea accidentelor și incidentelor cu implicarea bunurilor periculoase | 1-R-6 |
| | SUBPARTEA S - SECURITATE | 1-S-1 |
| OPS III.1235 | Cerințe privind securitatea | 1-S-1 |
| OPS III.1240 | Programe de pregătire | 1-S-1 |
| OPS III.1245 | Raportarea actelor ilicite | 1-S-1 |
| OPS III.1250 | Lista de verificare a procedurii de căutare în helicopter | 1-S-1 |
| OPS III.1255 | Securitatea compartimentului echipajului de comandă | 1-S-1 |

SECȚIUNEA 1 - CERINȚE**1. GENERALITĂȚI**

Prezenta Secțiune conține cerințele pentru deținătorii Certificatului de Operator Aerian (AOC).

2. PREZENTARE

2.1. Cerințele din RAC-OPS sunt prezentate pe două coloane, pe pagini detașabile, fiecare pagină fiind identificată prin data emiterii sau numărul modificării prin care este amendată sau reemisă.

2.2. Subtitlurile sunt tipărite cu caractere italice.

2.3. Notele explicative care nu fac parte din cerințe sunt tipărite cu caractere mai mici.

2.4. Textul nou, amendat și corectat va fi introdus între paranteze mari până la emiterea unei "modificări" ulterioare.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA 1 – APLICABILITATE

OPS III.001 Aplicabilitate (vezi Apendicele 1 la OPS III.001)

(a) OPS III conține cerințele aplicabile operării oricăror elicoptere civile, în scopul transportului aerian comercial, de către orice operator care își are locul principal de desfășurare a activității în Republica Moldova. RAC-OPS [Partea H] nu este aplicabil:

[(1)] Elicopterelor utilizate pentru operațiuni militare, vamale și de poliție [și căutare și salvare] sau;

[(2)] Zborurilor pentru lansări de parașutiști și stins de incendii și nici zborurilor aferente de poziționare și de întoarcere, în care persoanele transportate sunt cele care, în mod normal, ar fi transportate în timpul zborurilor pentru lansări de parașutiști sau stins incendii; sau]

[(3)] Zborurilor efectuate imediat înainte, pe parcursul sau imediat după o activitate de lucru aerian, cu condiția ca aceste zboruri să fie în legătură cu activitatea de lucru aerian în cauză, și în cursul cărora, cu excepția membrilor echipajului, nu sunt transportate mai mult de 6 persoane indispensabile activității de lucru aerian.]

(b) Cerințele din RAC-OPS, Partea H se aplică nu mai târziu de 14 februarie 2011, cu excepția cazurilor în care se indică altfel.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

SUBPARTEA B – PREVEDERI GENERALE**OPS III.005 Generalități**

(a) Operatorul operează un elicopter pentru operațiunile de transport aerian comercial doar în conformitate cu RAC-OPS Partea H.

(b) Operatorul va satisface cerințele RAC-26 aplicabile elicopterelor operate pentru operațiunile de transport aerian comercial. Până la adoptarea formală a cerințelor RAC-26, se vor aplica reglementările aeronautice naționale în vigoare.

(c) Fiecare elicopter va fi operat în conformitate cu prevederile din Certificatul său de navigabilitate și cu respectarea limitărilor stabilite în Manualul de zbor al elicopterului. (vezi Apendicele 1 la OPS III.005 (c).)

(d) Operațiunile de serviciu medical de urgență cu elicopterul (HEMS) vor fi efectuate în conformitate cu cerințele stabilite în RAC-OPS Partea H, cu excepția cazurilor stabilite în Apendicele 1 la OPS III.005 (d) pentru care este necesară o aprobare specială.

(e) Operațiunile cu elicoptere desfășurate deasupra unui mediu ostil localizat în afara unei zone aglomerate se vor desfășura în conformitate cu cerințele stabilite în RAC-OPS Partea H, cu excepția cazurilor stabilite în Apendicele 1 la OPS III.005 (e) pentru care este necesară o aprobare specială. Apendicele respectiv nu se aplică operațiunilor desfășurate în conformitate cu Apendicele 1 la RAC-OPS H.005 (d).

(f) Operațiunile cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare de 3175 kg sau mai puțin; cu o configurație maximă aprobată de 9 locuri pentru pasageri sau mai puțin; care au loc în timpul zilei și pe rute de navigație care au ca puncte de referință marcaje terestre vizuale se vor desfășura în conformitate cu cerințele stabilite în RAC-OPS Partea H, cu excepția cazurilor stabilite în Apendicele 1 la OPS III.005 (f) pentru care este necesară o aprobare specială.

(g) Operațiunile cu elicoptere cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 3175 kg cu o configurație maximă aprobată de 9 locuri pentru pasageri sau mai puțin; care au loc în timpul zilei și pe rute de navigație se vor desfășura într-o zonă geografică locală acceptată de către Autoritate și care sunt preconizate să înceapă și să finalizeze în aceeași locație (sau în altă locație acceptată de către Autoritate) în aceeași zi se vor desfășura în conformitate cu cerințele stabilite în RAC-OPS Partea H, cu excepția cazurilor stabilite în Apendicele 1 la OPS III.005 (g) pentru care este necesară o aprobare specială.

(h) Operațiunile de ridicare cu elicopterul se vor desfășura în conformitate cu cerințele stabilite în OPS III, cu excepția cazurilor stabilite în Apendicele 1 la OPS III.005 (h) pentru care este necesară o aprobare specială.

(i) Operațiunile cu elicopterul către/de la locurile publice se vor desfășura în conformitate cu cerințele stabilite în OPS III, cu excepția cazurilor stabilite în Apendicele 1 la RAC-OPS H.005 (i) pentru care este necesară o aprobare specială.

[(j) Operațiunile VFR dotate cu NVIS se vor desfășura doar în conformitate cu cerințele stabilite în OPS III și procedurile stabilite în Manualul operațional pentru care este necesară o aprobare specială.]

OPS III.010 Derogări

Autoritatea poate acorda temporar și cu titlu de excepție o derogare de la prevederile RAC-OPS Partea H atunci când este încredințată că există o necesitate și aceasta este condiționată de satisfacerea oricăror condiții suplimentare pe care Autoritatea le consideră necesare în scopul asigurării unui nivel de siguranță acceptabil pentru un caz particular.

OPS III.015 Directive Operaționale

(a) Prin intermediul unei Directive operaționale, Autoritatea poate interzice desfășurarea unei operațiuni aeriene, limitată sau supusă unor anumitor condiții, pentru a asigura siguranța operațiunilor aeriene.

(b) Directivele operaționale stabilesc:

- (1) Motivul emiterii;
- (2) Aplicabilitatea și valabilitatea; și
- (3) Acțiunile cerute de către operator (operatori).

(c) Directivele Operaționale completează prevederile RAC-OPS Partea H.

OPS III.020 Legi, reglementări și proceduri – responsabilitățile operatorului

(a) Operatorul trebuie să se asigure că:

(1) Toți angajații sunt informați că trebuie să respecte legile, reglementările și procedurile acelor State în care sunt desfășurate operațiunile și care sunt adecvate îndeplinirii sarcinilor ce le revin; și

(2) Toți membrii echipajului sunt familiarizați cu legile, reglementările și procedurile adecvate îndeplinirii sarcinilor ce le revin.

OPS III.025 Limbajul comun

(a) Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica într-un limbaj

comun sau prin alte mijloace acceptate de către Autoritate.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că întreg personalul operațional este capabil să înțeleagă limbajul în care sunt scrise părțile din Manualul operațional referitoare la sarcinile și îndatoririle ce le revin.

OPS III.030 Lista echipamentului minim – responsabilități

(a) Operatorul va stabili, pentru fiecare elicopter, Lista Echipamentului Minim (MEL) aprobată de către Autoritate. Aceasta trebuie să se bazeze pe Lista Master a Echipamentului Minim corespunzătoare (dacă acesta există) acceptată de Autoritate, dar nu poate fi mai puțin restrictivă decât acesta.

(b) Operatorul nu trebuie să opereze un elicopter altfel decât în conformitate cu MEL, cu excepția situației în care Autoritatea autorizează altfel. O astfel de autorizare nu permite, în nici un caz, operarea în afara restricțiilor impuse de MMEL.

OPS III.035 Sistemul de calitate (vezi AMC OPS H.035) (vezi IEM OPS H.035)

(a) Operatorul va stabili un singur Sistem de calitate și va desemna un manager responsabil cu calitatea care să urmărească respectarea și caracterul adecvat al procedurilor necesare pentru a asigura practici operaționale sigure și navigabilitatea elicopterelor. Urmărirea respectării procedurilor trebuie să includă un sistem de feedback către Managerul responsabil (vezi și OPS III.175 (h)), pentru a asigura luarea măsurilor corective necesare.

(b) Sistemul de calitate trebuie să includă un Program de asigurare a calității care să conțină proceduri prin care să se verifice dacă toate operațiunile se desfășoară în conformitate cu toate cerințele, standardele și procedurile în vigoare.

(c) Sistemul de calitate și Managerul responsabil cu calitatea trebuie să fie acceptați de către Autoritate.

(d) Sistemul de calitate trebuie descris în documentația relevantă.

(e) Fără a aduce atingere subparagrafului (a), Autoritatea poate accepta numirea a doi Manageri responsabili cu calitatea, unul pentru operațiuni și unul pentru întreținere, în cazul în care operatorul a stabilit o singură Unitate de management a calității pentru a garanta aplicarea uniformă a Sistemului de calitate pentru ansamblul operațiunilor.

OPS III.037 Prevenirea accidentelor și programul de siguranță a zborului

(a) Operatorul va stabili programe de prevenire a accidentelor și de siguranță a zborului, care pot fi integrate în Sistemul de calitate și care includ:

(1) Programe de sensibilizare în privința riscurilor existente a tuturor persoanelor implicate în operare și de menținere a acestei stări de conștientizare a riscului; și

[(2) Un sistem de raportare a evenimentelor care să permită colaționarea și evaluarea rapoartelor relevante privind incidentele și accidentele, pentru a identifica tendințele adverse sau pentru a încerca să rezolve deficiențele în interesul siguranței zborului. Sistemul trebuie să protejeze identitatea raportorului și să prevadă posibilitatea ca rapoartele să poată fi transmise anonim (vezi ACJ OPSH.037(a)(2).) și]

[(3) Evaluarea informațiilor relevante referitoare la accidente și incidente și difuzarea informațiilor asociate [, însă fără a atribui învinuiri; și,

(4) Nominalizarea unei persoane care să răspundă de gestionarea programului.

Propunerile de măsuri corective care decurg din programul de prevenire a accidentelor și de siguranță a zborului sunt în responsabilitatea persoanei care răspunde de gestionarea programului.

Eficacitatea schimbărilor rezultate din propunerile de acțiuni corective identificate de programul de prevenire a accidentelor și siguranță a zborului este monitorizată de Managerul responsabil cu calitatea.]

OPS III.040 Membrii suplimentari ai echipajului

Operatorul se va asigura că membrii echipajului care nu sunt membri ai echipajului de zbor sau însoțitori de bord, au fost instruiți și își pot desfășura sarcinile care le revin.

OPS III.045 Spațiu rezervat

OPS III.050 Informații de căutare și de salvare

Operatorul se va asigura că informațiile esențiale referitoare la zborul respectiv privind serviciile de căutare și de salvare sunt ușor accesibile din cabina de pilotaj.

OPS III.055 Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat

Operatorul trebuie să se asigure că există liste disponibile pentru comunicare imediată către centrele de coordonare a salvării, cu informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire de la bordul tuturor elicopterelor sale. Informațiile includ, după caz, numărul, culoarea și tipul bărcilor de salvare și al efectelor pirotehnice, detalii privind echipamentele medicale de urgență, rezervele de

apă, precum și tipul și frecvențele echipamentelor radio portabile de urgență.

OPS III.060 Spațiu rezervat

OPS III.065 Transportul armelor și al munițiilor de război (vezi IEM OPS H.065)

(a) Operatorul aerian nu va transporta arme și muniții de război pe calea aerului decât dacă a obținut aprobarea în acest sens din partea tuturor Statelor implicate.

(b) Operatorul se va asigura că armele și munițiile de război sunt:

(1) Depozitate în elicopter într-un loc care este inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și

(2) În cazul armelor de foc, neîncărcate, cu excepția cazului în care, înainte de începerea zborului, a fost obținută aprobarea tuturor Statelor implicate că astfel de arme și muniții de război să fie transportate în condiții care diferă parțial sau total de cele prevăzute în prezentul subparagraf.

(c) Operatorul se va asigura că comandantul este informat înaintea începerii zborului cu privire la detaliile de amplasare la bordul elicopterului a oricăror arme și muniții de război ce urmează a fi transportate.

OPS III.070 Transportul armelor și munițiilor sportive (vezi IEM OPS.H.070)

(a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că este informat cu privire la toate armele sportive care urmează să fie transportate pe calea aerului.

(b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive se asigură că acestea sunt:

1. Depozitate în elicopter într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului, cu excepția cazului în care Autoritatea a hotărât că respectarea acestei dispoziții nu este aplicabilă din punct de vedere practice; și

2. În cazul armelor de foc sau al altor arme care pot conține muniție, neîncărcate.

(c) Muniția pentru arme sportive poate fi transportată în bagajele verificate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu instrucțiunile tehnice (vezi OPS III. 1160 (b) (5)) definite în OPS III.1150 (a) (14).

OPS III.075 Metoda de transport a persoanelor

(a) Operatorul va lua toate măsurile pentru a se asigura că nici o persoană nu se află în nici o zonă a unui elicopter în zbor care nu este desemnat pentru pasageri, cu excepția cazului în care comandantul a

acordat acces temporar la oricare parte a elicopterului:

1. În scopul luării de măsuri necesare pentru siguranța elicopterului sau a oricărei persoane, a oricărui animal sau a oricăror bunuri aflate la bord; sau

2. În care se transportă cargo sau mărfuri, în condițiile în care există o cale care să permită accesul unei persoane la acestea în timpul zborului elicopterului.

OPS III. 080 Oferirea bunurilor periculoase pentru a fi transportate

Operatorul va lua toate măsurile menite să se asigure că nici o persoană nu a oferit sau acceptat bunuri periculoase pentru a fi transportate pe calea aerului, cu excepția cazului în care personalul a fost instruit în acest sens, iar bunurile respective au fost clasificate, documentate, certificate, descrise, împachetate, marcate, etichetate și sunt într-o condiție bună pentru a fi transportate în conformitate cu cerințele din Instrucțiunile tehnice.

OPS III.085 Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este răspunzător pentru executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale de care:

(1) Sunt legate de siguranța elicopterului și a ocupanților acestuia; și

(2) Sunt specificate în instrucțiunile și procedurile din Manualul operațional.

(b) Membrul echipajului:

[(1) Raportează comandantului orice cedere, funcționare necorespunzătoare sau defect care el consideră că poate afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a elicopterului, inclusiv sistemul de urgență.]

[(2) Raportează comandantului orice incident care [] a pus în pericol, sau [ar fi putut] să pună în pericol, [siguranța operării;] și

(3) Folosește formularele de raportare ale incidentelor ale operatorului în conformitate cu [OPS III.037(a)(2)]. În toate aceste cazuri, o copie a raportului (rapoartelor) va fi comunicată comandantului în cauză.

[(c) Nimic din paragraful (b) de mai sus nu va obliga membrul echipajului să raporteze un incident care a fost deja raportat de către un alt membru al echipajului.]

[(d) Membrul echipajului nu trebuie să execute sarcini la bordul elicopterului:

(1) În timp ce se află sub influența unui medicament [sau substanță psihoactivă] care ar putea să-i afecteze facultățile într-un mod care contravine siguranței operațiunii; [vezi de asemenea

RAC-FCL Partea 3 (Cerințe medicale) – H.035 și H.040];

(2) Până când nu s-a scurs o perioadă de timp rezonabilă, ulterioară scufundării la mare adâncime;

(3) După o donare de sânge, cu excepția cazului când s-a scurs o perioadă de timp rezonabilă cazului în care s-a scurs o perioadă rezonabilă de timp;

(4) Dacă are dubii privind capacitatea sa de a-și îndeplini sarcinile de serviciu atribuite; sau

(5) Dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală sau nu se simte capabil de a executa sarcinile la bordul elicopterului, în măsura în care poate periclita zborul.

[(e)] Membrul echipajului nu va:

(1) Consuma alcool cu mai puțin de 8 ore înaintea începerii misiunii sau a serviciului de rezervă;

(2) Începe perioadă de serviciu pentru zbor cu un nivel de alcoolemie mai mare de 2 %.

(3) Consuma alcool în timpul perioadei de serviciu pentru zbor sau în timpul serviciului de rezervă.

[(f)] Comandantul:

(1) Va fi responsabil de siguranța operării elicopterului și siguranța ocupanților acestuia pe perioada zborului;

(2) Va avea autoritatea să dea toate comenzile pe care le consideră necesare în scopul asigurării siguranței elicopterului și a persoanelor sau a bunurilor transportate;

(3) Va avea autoritatea de a debarca orice persoană sau orice parte a încărcăturii care, din punctul său de vedere, poate reprezenta un potențial pericol pentru siguranța elicopterului sau a ocupanților acesteia;

(4) Nu va permite accesul la bordul elicopterului al nici unei persoane care pare să se aflate sub influența alcoolului sau a drogurilor în măsura în care aceasta poate periclita siguranța elicopterului sau a ocupanților acestuia;

(5) Va avea dreptul să refuze transportul pasagerilor neadmiși, deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranța elicopterului sau a ocupanților acestuia;

(6) Se va asigura că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentului de salvare și urgență relevant;

(7) Se va asigura că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu prevederile Manualului operațional;

(8) Nu va permite nici unui membru al echipajului să desfășoare vreo activitate în timpul unei faze critice a zborului, cu excepția acelor îndatoriri necesare pentru operarea în siguranță a elicopterului;

(9) Nu va permite:

(i) dezactivarea, oprirea, sau ștergerea datelor, ștergerea datelor în timpul zborului ale unui înregistrator de date zbor și nici ștergerea după zbor a datelor înregistrate, în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat;

(ii) dezactivarea sau oprirea în timpul zborului a înregistratorului de voce din cabina de pilotaj, cu excepția cazului în care consideră că datele înregistrate, care altfel ar fi fost șterse automat, trebuie păstrate pentru investigarea accidentelor sau incidentelor; nici ștergerea manuală, în timpul zborului sau după zbor, a datelor înregistrate, în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat;

(10) Decide dacă acceptă sau nu un elicopter care prezintă elemente inutilizabile premise de CDL sau MEL; și

(11) Se va asigura că s-a efectuat inspecția premergătoare zborului.

[(g)] Comandantul sau pilotul căruia i s-a delegat comanda zborului, într-o situație de urgență care impune decizii și acțiuni imediate, va lua orice măsură pe care o consideră necesare în funcție de circumstanțe. În aceste cazuri, el se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale în interesul siguranței zborului.

OPS III.090 Autoritatea comandantului

Operatorul ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate persoanele transportate în elicopter se supun comenzilor legitime date de către comandant în scopul asigurării siguranței elicopterului și a persoanelor sau bunurilor îmbarcate.

OPS III.095 Spațiu rezervat

OPS III.100 Accesul în cabina de pilotaj

(a) Operatorul se va asigura că nici o persoană, alta decât un membru al echipajului de zbor desemnat pentru zbor, nu este admisă sau transportată în cabina de pilotaj decât dacă persoana respectivă este:

(1) Un membru al echipajului operațional;

(2) Un reprezentant al Autorității care răspunde de certificare, licențiere sau inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea îndatoririlor sale oficiale; sau

(3) Autorizată și transportată în conformitate cu instrucțiunile stabilite în Manualul operațional.

(b) Comandantul se va asigura că:

(1) În interesul siguranței zborului, accesul în cabina de pilotaj nu distrage atenția și/sau nu interferează operarea zborului; și

(2) Toate persoanele transportate în cabina de pilotaj sunt familiarizate cu procedurile relevante privind siguranța zborului.

(c) Decizia finală privind accesul în cabina de pilotaj este responsabilitatea comandantului.

OPS III.105 Transporturi neautorizate

Operatorul va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că nici o persoană nu se ascunde la bordul elicopterului sau că nu ascunde marfă la bordul acestuia.

OPS III.110 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu va permite nici unei persoane să utilizeze și va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că nici o persoană nu utilizează, la bordul unui elicopter, un dispozitiv electronic portabil care poate afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor elicopterului.

OPS III.115 Alcool și droguri

Operatorul va interzice accesul sau prezența la bordul unui elicopter a oricărei persoane aflate sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care poate fi periclitată siguranța elicopterului sau a ocupanților acestuia și va lua toate măsurile necesare în acest sens.

OPS III.120 Periclitarea siguranței

(a) Operatorul va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că nici o persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență sau neglijență, astfel încât:

- (1) Să pericliteze elicopterul sau să pună în pericol persoanele aflate la bordul acestuia;
- (2) Să cauzeze sau să permită unui elicopter să pună în pericol orice persoană sau proprietate.

OPS III.125 Documente obligatorii la bord (vezi ACJ OPS H.125)

(a) Operatorul se va asigura că următoarele documente sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor:

- (1) Certificatul de înmatriculare;
- (2) Certificatul de navigabilitate;
- (3) Certificatul de zgomot în original sau copie a acestuia (dacă este cazul);
- (4) Certificatul de Operator Aerian sau copie a acestuia;
- (5) Licența pentru utilizarea stației radio a elicopterului;
- (6) Certificatul(certIFICATELE) de asigurare pentru terțe persoane în original sau copie a acestuia (acestora).

(b) Fiecare membru al echipajului de zbor va avea, la fiecare zbor, licența sa de membru al echipajului de zbor valabilă împreună cu calificarea (calificările) adecvată (adecvate) pentru scopului zborului.

OPS III.130 Manuale obligatorii la bord

(a) Operatorul se va asigura că:

- (1) Părțile în vigoare ale Manualului operațional relevante pentru îndatoririle echipajului se află la bord în timpul fiecărui zbor;
- (2) Acele părți ale Manualului operațional necesare executării zborului sunt ușor accesibile echipajului aflat la bordul elicopterului; și
- (3) Manualul de zbor în vigoare al elicopterului se află la bordul acestuia, cu excepția cazului în care Autoritatea a acceptat ca Manualul operațional precizat în OPS III.1045, Apendicele 1, Partea B, conține informații relevante pentru acel elicopter.

OPS III.135 Informații adiționale și formulare obligatorii

(a) Operatorul se va asigura că, în afară de documentele și manualele prevăzute în OPS III.125 și OPS III.130, următoarele informații și formulare, relevante pentru tipul și zona de operare, se află la bord elicopterului în timpul fiecărui zbor:

- (1) Planul de zbor operațional cuprinzând cel puțin informațiile prevăzute în OPS III.1060;
- (2) Jurnalul tehnic al elicopterului cuprinzând cel puțin informațiile prevăzute în [RAC-CAW – M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului];
- (3) Detalii ale planului de zbor ATS depus;
- (4) Documentația NOTAM/AIS corespunzătoare;
- (5) Informații meteorologice corespunzătoare;
- (6) Documentația de încărcare și centraj specificată în RAC-OPS Partea H Subpartea J;
- (7) Notificarea privind categoriile speciale de pasageri, cum ar fi personalul de securitate, în cazul în care nu este considerat ca făcând parte din echipaj, persoanele cu handicap, pasageri inadmisibili, deportați și persoane aflate în stare de arest;
- (8) Notificarea încărcăturilor speciale, inclusiv bunurile periculoase și informația scrisă pentru comandant, prevăzută în OPS III.1215(d);
- (9) Hărți și diagrame actuale precum și documentele asociate prevăzute în OPS III.290(b)(7);
- (10) Orice altă documentație care poate fi cerută de către Statele implicate în zborul respectiv, cum ar fi manifestul cargo, lista de pasageri etc.; și
- (11) Formulare în vederea îndeplinirii cerințelor de raportare ale Autorității și ale operatorului.

(b) Autoritatea poate permite ca informațiile descrise în subparagraful (a) de mai sus sau unele

părți ale acestora să fie prezentate într-o altă formă decât tipărite pe hârtie. Trebuie asigurat un standard de accesibilitate, operabilitate și fiabilitate acceptabil.

OPS III.140 Informații păstrate la sol

- (a) Operatorul se va asigura că:
- (1) Cel puțin pe durata fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri:
 - (i) Se păstrează la sol informația relevantă privind zborul și adecvată pentru tipul de operație; și
 - (ii) Informația este păstrată până când a fost copiată la locul unde va fi păstrată în conformitate cu OPS III.1065; sau, dacă acest lucru nu este posibil, aceeași informație este transportată într-un container ignifug la bordul elicopterului.
 - (b) Informația la care se face referire în subparagraful (a) de mai sus include:
 - (1) O copie a planului de zbor operațional adecvat, unde este cazul;
 - (2) Copii ale părții (părților) relevante din jurnalul tehnic al elicopterului;
 - (3) Documentația NOTAM specifică rutei, dacă aceasta a fost editată în mod special de către operator;
 - (4) Documentația referitoare la masă și centraj, dacă este cerută (vezi OPS III.625); și
 - (5) Notificarea privind încărcăturile speciale.

OPS III.145 Dreptul de inspecție

Operatorul se va asigura că orice persoană autorizată de Autoritate este admisă în orice moment la bord și poate zbura la bordul oricărui elicopter operat în conformitate cu COA emis de către Autoritate respectivă și poate intra și rămâne în cabina de pilotaj, cu condiția ca accesul în cabină să poată fi refuzat de comandant atunci când, în opinia acestuia, se pune în pericol siguranța elicopterului.

OPS III.150 Furnizarea de documente și înregistrări

- (a) Operatorul:
- (1) Va asigura accesul oricărei persoane autorizate de către Autoritate la orice documente și înregistrări care se referă la operațiunile de zbor sau de întreținere; și
 - (2) Va furniza toate astfel de documente și înregistrări, când i se cere să facă aceasta de către Autoritate, într-o perioadă rezonabilă de timp.
- (b) Comandantul va trebui ca, într-o perioadă rezonabilă de timp de la solicitarea unei persoane autorizate de către Autoritate, să-i prezinte documentația obligatorie la bord.

OPS III.155 Păstrarea documentației

- (a) Operatorul se va asigura că:
- (1) Orice documente originale sau copii ale acestora, pe care trebuie să le păstreze, sunt păstrate pentru o perioadă de timp impusă, chiar dacă acesta încetează a fi operatorul elicopterului; și
 - (2) Atunci când un membru al echipajului pentru care operatorul a păstrat o înregistrare în conformitate cu Subpartea Q, devine membru al echipajului unui alt operator, acea înregistrare este pusă la dispoziția noului operator.

OPS III.160 Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor

- (a) *Păstrarea înregistrărilor* (vezi IEM OPS H.160(a))
- (1) Ca urmare a unui accident, operatorul unui elicopter la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor, în măsura în care este posibil, va păstra datele originale înregistrate referitoare la acel accident, așa cum au fost reținute de înregistrator, pentru o perioadă de 60 zile, cu excepția cazului în care Autoritatea de investigație dă alte indicații.
 - (2) Cu excepția cazului în care Autoritatea a acordat o permisiune prealabilă, ca urmare a unui incident care face subiectul unui raportări obligatorii, operatorul unui elicopter la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor – în măsura în care este posibil – va păstra înregistrările originale referitoare la acel incident, așa cum au fost reținute de înregistrator, pentru o perioadă de 60 zile, cu excepția cazului în care Autoritatea de investigație dă alte indicații.
 - (3) În plus, la cererea Autorității, operatorul elicopterului la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor va trebui să păstreze datele originale pentru o perioadă de 60 zile, cu excepția cazului în care Autoritatea de investigație dă alte indicații.
 - (4) În cazul în care la bordul unui elicopter trebuie să se afle un înregistrator de date de zbor, operatorul aceluia elicopter va trebui:
 - (i) Să păstreze înregistrările pe perioada de operare, așa cum este precizat în OPS III.715 și III.720, cu excepția cazului în care, în scopul testării și întreținerii înregistrărilor de date de zbor, la momentul efectuării testului se poate șterge până la o oră din cel mai vechi material înregistrat; și
 - (ii) Să păstreze un document care prezintă informațiile necesare pentru extragerea și conversia datelor stocate în unități operabile.
 - (iii) În general, se păstrează înregistrarea a cel puțin un zbor reprezentativ, care este să menționeze, înregistrarea unui zbor] [executat pe parcursul ultimelor 12 luni, care include

decolarea, ascensiunea, urcarea pe pantă, coborârea, apropierea de sol și aterizarea, împreună cu metodele de identificare a înregistrării zborului la care se referă.]

(b) *Prezentarea înregistrărilor.* Operatorul unui elicopter la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor trebuie, în decursul unei perioade de timp rezonabile după ce a primit o solicitare în acest sens din partea Autorității, să prezinte orice înregistrare făcută de un înregistrator de date de zbor care este disponibilă sau care a fost păstrată.

(c) *Utilizarea înregistrărilor*

(1) Înregistrările obținute cu ajutorul înregistratorului de voce din cabina de pilotaj nu pot fi utilizate în alt scop decât cel de investigare a unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazului în care se obține consimțământul tuturor membrilor echipajului implicați.

(2) Înregistrările înregistratorului de date de zbor nu pot fi folosite în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări sunt:

(i) Utilizate de către operator doar în scopuri legate de navigabilitate sau întreținere; sau

(ii) Făcute anonime; sau

(iii) Divulgate în cadrul unor proceduri sigure.

OPS III.165 Închirierea elicopterelor

(a) *Terminologie*

Termenii utilizați în acest subparagraf au următoarele semnificații:

(1) *Dry lease (închirierea elicopterului fără echipaj)* – apare atunci când elicopterul este operat pe baza COA al persoanei care ia cu chirie;

(2) *Wet lease (închirierea elicopterului cu echipaj)* – apare atunci când elicopterul este operat pe baza COA al locatorului.

(3) *Operator al Autorității aeronautice civile* – operator certificat conform RAC-OPS Partea H de către Autoritățile aeronautice civile ale RM.

(b) *Închirierea elicopterelor între operatorii JAA*

Wet lease out (închirierea cu echipaj) - Operatorul Autorității aeronautice civile, care oferă elicopterul și echipajul complet altui operator și care își menține toate funcțiile și responsabilitățile prevăzute în Subpartea C, va rămâne operatorul elicopterului.

Toate tipurile de închiriere cu excepția wet lease-out (închirierea cu echipaj)

(i) Cu excepția celor prevăzute în subparagraful (b)(1) de mai sus, operatorul Autorității aeronautice civile, care utilizează sau furnizează un elicopter (al) unui alt operator al Autorității aeronautice civile, va trebui să obțină, în prealabil, aprobarea pentru operare din partea Autorității respective. Toate condițiile conexe acestei aprobări trebuie să fie incluse în contractul de închiriere.

(ii) Acele elemente ale contractului de închiriere care sunt aprobate de către Autoritate, altele decât contractele de închiriere în care elicopterul și echipajul complet sunt implicate și pentru care nu se intenționează un transfer de funcții și responsabilități, vor fi considerate, în ceea ce privește elicopterul închiriat, ca variații ale COA în baza căruia vor fi executate zborurile.

(c) *Închirierea elicopterelor între un operator al Autorității aeronautice civile și alte persoane, altele decât un operator al Autorității aeronautice civile*

(1) *Dry lease-in (închiriere fără echipaj)*

(i) Operatorul Autorității aeronautice civile nu va închiria dry-lease (închiriere fără echipaj) elicopterul de la o altă persoană decât un alt operator al Autorității aeronautice civile, cu excepția cazului în care are aprobarea Autorității. Toate condițiile conexe acestei aprobări trebuie să fie incluse în contractul de închiriere.

(ii) Operatorul Autorității aeronautice civile se va asigura că, în ceea ce privește elicopterele care sunt închiriate dry-lease în (închiriate fără echipaj), toate diferențele de la cerințele prevăzute în Subpărțile K, L și/sau în RAC-26, sunt notificate și acceptate de către Autoritate.

(2) *Wet lease-in (închiriere cu echipaj)*

(i) Operatorul Autorității aeronautice civile nu va închiria wet lease-in (închiriere cu echipaj) un elicopter, pentru o perioadă mai mare de 3 luni consecutive în orice perioadă de 12 luni consecutive, de la o persoană care nu este operator al Autorității aeronautice civile, fără aprobarea Autorității.

(ii) Operatorul Autorității aeronautice civile se va asigura, în ceea ce privește elicopterele închiriate wet lease-in (închiriere cu echipaj), că standardele de siguranță ale locatorului privind întreținerea și operarea sunt echivalente cu cerințele JAR-urilor;

(A) Locatorul este un operator deținător al unui COA emis de către un Stat semnatar al Convenției de la Chicago;

(B) Elicopterul deține un Certificat de navigabilitate standard emis în conformitate cu Anexa 8 OACI. Certificatele de navigabilitate standard emise de către Autoritățile

aeronautice civile ale RM, altele decât Statul responsabil de emiterea COA, vor fi acceptate în cazul în care sunt emise în conformitate cu prevederile RAC-CAW Partea 21; și

(C) Orice cerințe ale Autorității aeronautice civile aplicate de către Autoritatea locatarului sunt respectate.

(3) *Dry lease-out (darea spre închiriere fără echipaj)*

(i) Operatorul Autorității aeronautice civile poate oferi spre închiriere dry lease-out (închiriere fără echipaj) un elicopter pentru transport aerian comercial oricărui operator al unui Stat semnatar al Convenției de la Chicago, cu condiția respectării următoarelor condiții:

(A) Autoritatea a acordat derogare operatorului Autorității aeronautice civile de la cerințele relevante ale RAC-OPS Partea H și, după ce autoritatea străină a acceptat în scris responsabilitatea pentru supravegherea întreținerii și operării elicopterului (elicopterelor), exclude elicopterul din COA al său; și

(B) Elicopterul este întreținut în conformitate cu programul de întreținere aprobat.

(4) *Wet lease-out (darea spre închiriere cu echipaj)*. Operatorul Autorității aeronautice civile, care oferă spre închiriere un elicopter cu echipajul complet, unei alte persoane, păstrând toate funcțiile și responsabilitățile prevăzute în Subpartea C, va rămâne operatorul elicopterului.

(d) *Închirierea imediată a elicopterelor*. În cazul în care operatorul Autorității aeronautice civile este confruntat cu necesitatea imediată, urgentă și neprevăzută de schimbare a elicopterului, aprobarea cerută conform subparagrafului (c)(2)(i) de mai sus, poate fi considerată ca fiind emisă dacă:

(1) Locatorul este un operator deținător al unui COA emis de către un Stat semnatar al Convenției de la Chicago; și

(2) Perioada de închiriere nu depășește 14 zile consecutive; și

(3) Autoritatea este notificată imediat cu privire la utilizarea acestei prevederi.

OPS III.170 Spațiu rezervat

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

**Apendicele 1 la OPS III.005 (c) Limitările
Manualului de zbor al elicopterului**

(a) Pentru elicopterele certificate pentru Categoria A, un zbor scurt de mare viteză este permis în timpul fazelor de decolare și aterizare, atunci când elicopterul este operat în conformitate cu oricare dintre următoarele cerințe:

- (1) OPS III.517; sau
- (2) [Apendicele 1 la OPS III.005 (i); sau]
- (3) Apendicele 1 la OPS III.005 (e).

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.005(d) Serviciul medical de urgență pe elicopter (HEMS) (vezi ACJ Apendicele 1 la OPS III.005(d))

Notă: Autoritatea este împuternicită să decidă care operațiune este considerată HEMS în condițiile prezentului Apendice.

(a) Terminologie

[]

(1) *Personalul serviciului de urgență de la sol* – Orice personal al serviciilor de urgență de la sol (cum ar fi polițiștii, pompierii etc.) antrenați în HEMS și ale cărui îndatoriri pot fi extinse în mod direct asupra operațiunilor cu elicoptere.

(2) *Membrul echipajului HEMS* – Persoana care este desemnată pentru un zbor HEMS în scopul asistării oricărei persoane care necesită asistență medicală în timpul transportului cu elicopterul și care asistă pilotul în timpul misiunii. Această persoană va susține o pregătire specifică, după cum este descris în subparagraful (e)(2) de mai jos.

(3) *Zborul pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)* – Zbor pe un elicopter care deține o aprobare HEMS, al cărui scop este să acorde asistența medicală de urgență, în cazul în care este necesară acordarea asistenței medicale de urgență și imediată, prin transportul:

(i) Personalului medical; sau

(ii) Articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente); sau

(iii) Persoanelor bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate. [vezi și ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (d), paragraful (a) (4).]

(4) *Centrul de localizare HEMS*. Loc, dacă este stabilit, de unde are loc coordonarea și controlul zborurilor HEMS. Acesta poate fi amplasat la Baza de operare HEMS.]

(5) *Bază de operare HEMS* – Un heliport la care membrii echipajului HEMS și elicopterele HEMS stau în așteptare pentru operațiunile HEMS.

(6) *Loc de operare HEMS* – Un loc ales de către comandant în timpul zborului HEMS pentru ORE, aterizare și decolare. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (d), subparagraful 7).

(7) *Pasager cu pregătire medicală* – O persoană cu pregătire medicală aflată la bordul elicopterului în timpul unui zbor HEMS, care include, dar fără a se limita la, medici, asistente medicale și paramedici. Acest pasager va fi instruit așa cum este detaliat în subparagraful (e)(3) de mai jos.

(b) *Manualul operațional* – Operatorul trebuie să se asigure că Manualul operațional include un supliment care să descrie considerațiile operaționale specifice operațiunilor HEMS. Extrase relevante din Manualul operațional vor fi puse la dispoziția organizațiilor în favoarea cărora sunt desfășurate operațiuni HEMS. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (d), subparagraful (b).)

(c) Cerințe de operare

(1) *Elicopterul* – Operațiunile desfășurate cu elicoptere de Clasa 3 de performanță nu vor fi executate deasupra unui mediu ostil.

(2) *Cerințe privind performanța*

(i) *Decolarea și aterizarea – elicoptere cu MTOM de 5700 kg sau mai puțin*

(A) Elicopterele care execută zboruri spre/de la un heliport către un spital care este localizat într-o zonă ostilă vor fi operate în conformitate cu Subpartea G (Clasa 1 de performanță); cu excepția când operatorul deține Aprobarea care-i permite să opereze conform Apendicelui 1 la RAC-OPS H.005(i)].

(B) Elicopterele care execută zboruri spre/de la un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil vor fi operate, pe cât posibil, în conformitate cu Subpartea G (Clasa 1 de performanță). Comandantul va întreprinde toate eforturile posibile pentru a reduce perioada în care ocupanții elicopterului sunt expuși pericolului și pentru persoanele de la suprafață în cazul ieșirii din funcțiune a unei instalații de forță. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005(d) subparagraful (c)(2)(i)(B)).

(C) Locul de operare HEMS trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura o vizibilitate adecvată a obstacolelor. Pentru operațiunile desfășurate pe timp de noapte, locul trebuie să fie iluminat (de pe pământ sau din elicopter) pentru a permite identificarea locului și eventualelor obstacole. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005(d), subparagraful (c)(2)(i)(C).)

(D) Manevrele în timpul procedurilor de decolare și aterizare în locurile de operare HEMS nesupravegheate anterior vor fi specificate în Manualul operațional.

(ii) *Decolarea și aterizarea – elicoptere cu MTOM mai mare de 5700 kg*. Elicopterele care desfășoară operațiuni HEMS vor fi operate în conformitate cu Clasa 1 de performanță.

(3) *Echipajul*. Fără a ține seama de cerințele prevăzute în Subpartea N, următoarele puncte vor fi aplicate în cazul operațiunilor HEMS:

(i) *Selectarea*. Manualul operațional va conține criteriile specifice pentru selectarea membrilor echipajului de zbor pentru îndatoririle HEMS, luând în considerație experiența anterioară.

(ii) *Experiența*. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HEMS nu va fi mai mică decât:

(A) Fie:

(A1) 1000 de ore în calitate de pilot comandant de aeronavă dintre care 500 de ore în calitate de pilot comandant pe elicoptere; sau

(A2) 1000 de ore în calitate de copilot operațiuni HEMS dintre care 500 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și 100 de ore în calitate de pilot comandant pe elicoptere.

(B) 500 de ore experiență relevantă pe elicoptere dobândită în condiții similare operaționale cu cel preconizate. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005(d), subparagraful (c)(3)(ii)(B)); și

(C) Pentru piloți antrenați în operațiunile desfășurate pe timp de noapte, 20 de ore VMC în calitate de pilot comandant pe timp de noapte.

(D) Completarea cu succes a pregătirii în conformitate cu subparagraful (e) din prezentul Apendice.

(iii) *Experiența recentă.* Toți piloții antrenați în operațiuni HEMS trebuie să fi completat cel puțin 30 de minute de zbor responsabil individual instrumental la bordul elicopterului sau la simulator, pe parcursul ultimelor 6 luni. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005(d), subparagraful (c)(3)(iii).

(iv) *Alcătuirea echipajului.* Vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (d), subparagraful (c)(3)(iv).

(A) *Zbor pe timp de zi.* Echipajul minim pe timp de zi va fi alcătuit dintr-un pilot și un membru al echipajului HEMS. Componenta poate fi redusă la un singur pilot doar în cazuri excepționale.

(B) *Zbor pe timp de noapte.* Echipajul minim pe timp de noapte va fi alcătuit din doi piloți. Totuși, un pilot și un membru al echipajului HEMS pot fi antrenați în zone geografice specifice definite de către operator în Manualul operațional pentru satisfacerea cerințelor Autorității, luând în considerație următoarele:

(B1) Referințele privind terenul;

(B2) Sistemul de urmărire a zborului pe durata misiunii HEMS (vezi AMC la Apendicele 1 la OPS III.005(d), subparagraful (c)(3)(iv)(B)(B2));

(B3) Siguranța în facilitățile de raportare a stării vremii;

(B4) Lista echipamentului minim HEMS;

(ii) *Operațiuni pentru Clasa 3 de performanță.* Minimele meteorologice pentru zborul HEMS la etapa de plecare și la etapa în zbor vor fi la un plafon de zbor de 600 ft și o vizibilitate de 1500 m. Vizibilitatea poate fi redusă la 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune. (vezi ACJ OPS H.465)

(B5) Continuitatea conceptului de echipaj;
(B6) Calificarea minimă a echipajului, pregătire inițială sau recurentă;
(B7) Procedurile operaționale, inclusiv coordonarea echipajului;
(B8) Minimele meteorologice;
(B9) Considerațiile suplimentare privind condițiile locale specifice.

(4) *Minimele operaționale HEMS*

(i) *Operațiuni pentru Clasa 1 și 2 de performanță.* Minimele meteorologice pentru zborul HEMS la etapa de plecare și la etapa în zbor sunt prezentate în tabelul următor. În cazul în care la etapa în zbor condițiile meteorologice se înrăutățesc și cad sub minimele plafonului și ale vizibilității prezentate, elicopterele care zboară numai VMC (condiții meteorologice la vedere) trebuie să oprească zborul sau să se întoarcă la bază. Elicopterele echipate și certificate pentru operațiuni IMC (condiții meteorologice instrumentale) pot să oprească zborul, să se întoarcă la bază sau să aplice din toate punctele de vedere prevederile zborului executat IFR (reguli de zbor după instrumente), cu condiția ca echipajul de zbor să fie adecvat calificat.

Tabelul 1 – Minimele operaționale HEMS

| 2 piloți | | 1 piloți | |
|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| ZI | | | |
| Plafon | Vizibilitate | Plafon | Vizibilitate |
| 500 ft și mai mare | (vezi JAR-OPS 3.465) | 500 ft și mai mare | (vezi JAR-OPS 3.465) |
| 499-400 ft | 1 000 m (Nota 1) | 499-400 ft | 2 000 m |
| 399-300 ft | 2 000 m | 399-300 ft | 3 000 m |
| NOAPTE | | | |
| Baza norului | Vizibilitate | Baza norului | Vizibilitate |
| 1 200 ft (Nota 2) | 2 500 m | 1 200 ft (Nota 2) | 3 000 m |

Nota 1: Vizibilitatea poate fi redusă sub 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune. (vezi ACJ OPS3.465)

Nota 2: Plafonul poate fi redus sub 1000 ft pentru perioade scurte de timp.

(d) *Cereri suplimentare*

(1) *Echipamentul medical al elicopterului*
Instalarea la bordul elicopterului a întregului echipament medical specializat, operarea acestuia și modificările ulterioare va necesita o aprobare. Operatorul se va asigura că sunt stabilite proceduri pentru folosirea echipamentului portabil la bord.

(2) *Echipamentul de comunicație și de navigație al elicopterului.* Elicopterele care execută zboruri HEMS vor fi dotate cu echipament de comunicație, suplimentar la cel specificat în OPS III, Subpartea L, capabil să asigure comunicare bilaterală

cu organizațiile pentru care sunt executate zborurile HEMS și, unde dacă e posibil, pentru a comunica cu personalul serviciului de urgență de la sol. Orice astfel de echipament suplimentar trebuie aprobat din punct de vedere al navigabilității.

(3) *Facilitățile bazei operaționale HEMS.* Dacă membrilor echipajului li se cere să se afle în poziția de așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, vor fi oferite locuri de acomodare potrivite în apropierea fiecărei baze operaționale.

Piloților li se vor oferi facilități, la fiecare bază operațională, pentru obținerea informațiilor curente și probabile referitoare la vreme și li se vor asigura legătura de comunicație adecvată cu unitățile ATS corespunzătoare. Facilitățile adecvate vor fi disponibile în scopul planificării tuturor îndatoririlor.

(4) *Realimentarea cu combustibil cu pasageri la bord.* În cazul în care comandantul consideră necesară realimentarea cu combustibil cu pasageri la bord, procedura se va desfășura fie cu elicele oprite fie cu elicele în funcțiune, cu condiția că se respectă următoarele cerințe:

Ușa/ușile de pe partea unde se alimentează elicopterul este/sunt închise;

Ușa/ușile de pe partea unde nu se alimentează va/vor rămâne deschisă (deschise), dacă situația o permite;

Echipamentele pentru stingerea incendiilor adecvate situației vor fi poziționate în așa fel încât să fie disponibile în caz de incendiu; și

Personal în număr suficient va fi disponibil pentru debarca pacienții din elicopter în caz de incendiu.

(e) *Pregătire și verificare*

(1) *Membrii echipajului de zbor*

(i) Pregătirea prevăzută în RAC-OPS Partea H Subpartea N cu următoarele puncte adiționale:

(A) Instruirea în domeniul meteorologic concentrat pe înțelegerea și interpretarea informațiilor disponibile despre vreme;

(B) Pregătirea elicopterului și a echipamentului medical de specialitate pentru misiunile ulterioare HEMS;

(C) Practicarea plecărilor HEMS;

(D) Evaluarea din aer a locurilor corespunzătoare de operare HEMS; și

(E) Urmările medicale pe care le poate avea transportul pe calea aerului asupra pacientului.

(ii) RAC-OPS Partea H Subpartea N, verificarea cu următoarele puncte suplimentare:

(A) Corespunderea competenței VMC pe timp de zi și/sau pe timp de noapte, inclusiv în ceea ce privește aterizarea și decolarea care poate fi utilizată la locurile de operare HEMS.

(B) Verificări de linie cu accent pe următoarele puncte (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005(d) (e) (1) (ii) (B):

(B1) Informația meteo specifice zonei;

(B2) Planificarea zborurilor HEMS;

(B3) Plecările HEMS;

(B4) Selectarea din aer a locurilor de operare HEMS;

(B5) Nivel redus al zborului în condiții meteo nefavorabile; și

(B6) Familiarizarea cu locurile de operare HEMS stabilite în registrul din zona respectivă al operatorilor.

(2) *Membrii echipajului HEMS.* Membrii echipajului HEMS vor fi instruiți în conformitate cu prevederile Subpărții O, cu punctele suplimentare de mai jos:

(i) Îndatoririle în cadrul HEMS;

(ii) Navigație (citire hărți, principiile și folosirea mijloacelor de navigație);

(iii) Utilizarea echipamentului radio;

(iv) Utilizarea echipamentului medical de la bordul elicopterului;

(v) Pregătirea elicopterului și a echipamentului medical specializat pentru plecările HEMS ulterioare;

(vi) Citirea datelor instrumentelor, avertizărilor, utilizarea listelor de verificare obișnuite și de urgență pentru asistarea pilotului conform cerințelor;

(vii) Cunoștințe de bază despre tipul elicopterului, în partea ce ține de amplasarea și construcția echipamentului și sistemelor obișnuite și de urgență;

(viii) Coordonarea echipajului;

(ix) Practicarea procedurii de răspuns la chemările HEMS;

(x) Practicarea procedurii de realimentare obișnuite și cu elicele în funcțiune;

(xi) Selectarea și exploatarea locurilor de operare HEMS;

(xii) Tehnici pentru manipularea pacienților, consecințe medicale ca urmare a transportării pe calea aerului și unele cunoștințe cu privire la eventualitatea internării în spital;

(xiii) Utilizarea semnalelor;

(xiv) Familiarizarea cu operațiunile de încărcare corespunzătoare;

(xv) Operațiunile corespunzătoare de manipulare cu troliul;

(xvi) Pericolele pe care le prezintă elicea în funcțiune pentru propria persoană și pentru celelalte, inclusiv la îmbarcarea pacienților;

(xvii) Folosirea sistemului de intercomunicație al elicopterului.

(3) *Pasagerii cu pregătire medicală.* Anterior oricărui zbor HEMS sau a unei serii de zboruri HEMS,

pasagerii cu pregătire medicală vor fi instruiți asupra următoarelor:

- (i) Tipului (tipurilor) de elicopter (elicoptere) operat (operate);
- (ii) Intrarea și ieșirea în situații normale sau de urgență, atât pentru propria persoană cât și pentru pacienți;
- (iii) Utilizarea echipamentului medical specializat de la bord;
- (iv) Necesitatea aprobării prealabile din partea comandantului pentru utilizarea echipamentului specializat;
- (v) Metoda de supraveghere a altui personal medical;
- (vi) Utilizarea sistemelor de intercomunicație ale elicopterului; și
- (vii) Amplasarea și utilizarea extincătoarelor de la bord.

(4) *Personalul serviciului de urgență de la sol.* Operatorul va lua toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciului de urgență de la sol este familiarizat cu următoarele (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.005(d), subparagraful (e)(4)):

- (i) Procedurile de comunicare radio bilaterală cu elicopterele;
- (ii) Selectarea locurilor de operare HEMS corespunzătoare pentru zborurile HEMS;
- (iii) Zonele elicopterului care prezintă pericol fizic;
- (iv) Controlul aglomerării ținând cont de operarea elicopterului; și
- (v) Evacuarea ocupanților elicopterului ca urmare a unui accident al elicopterului la sol.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.005(e) Operațiunile elicopterelor desfășurate deasupra unui mediu ostil localizat în afara unei zone periculoase (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.005(e))

(a) *Aprobare.* Operatorul care dorește să-și desfășoare operațiunile în concordanță cu prezentul Apendice trebuie să dispună de o aprobare prealabilă din partea Autorității care a emis COA și din partea Autorității Statului în care se preconizează desfășurarea unor astfel de operațiuni. În aprobarea dată va fi specificat următoarele:

- (1) Tipul elicopterului; și
- (2) Tipul operațiunii.

(b) *Aplicabilitate.* Prezentul Apendice va fi aplicabil numai cu referire la elicopterele cu motoare cu turbină care sunt operate într-un mediu ostil localizat în afara unei zone periculoase pentru care sunt destinate respectivele limitări ale elicopterelor sau alte considerații justificabile care prevăd folosirea corespunzătoare a criteriilor de performanță.

(c) *Clasa 2 de performanță atenuată.* Elicopterele cu Clasa 2 de performanță operate într-un mediu ostil localizat în afara unei zone periculoase și cu o configurație maximă aprobată de locuri pentru pasageri de 9 sau mai puține locuri sunt derogate de la respectarea următoarelor cerințe ale RAC-OPS Partea H Subpartea H:

- (1) OPS III.520(a)(2)[];
- (2) OPS III.535(a)(2)[];

(d) *Clasa 3 de performanță atenuată.* Elicopterele din Clasa 3 de performanță operate într-un mediu

ostil localizat în afara unei zone periculoase și cu o configurație maximă aprobată de locuri pentru pasageri de 6 sau mai puține locuri sunt derogate de la respectarea cerințelor OPS III.240(a)(5) cu condiția ca operatorul să respecte prevederile Apendicelui 1 la OPS III.517(a), subparagrafele (a)(2)(i) & [(ii)].

(e) *Operare.* Vor fi respectate procedurile specifice în cazul ieșirii din funcțiune a unei instalații de forță în timpul decolării și aterizării, specificate în Manualul operațional.

(f) *Oxigen suplimentar pentru elicopterele depresurizate.* Operațiunile pot fi desfășurate cu elicopterele depresurizate la altitudini barometrice de peste 10.000 ft fără a avea echipament suplimentar de oxigen capabil să stocheze și să distribuie cantitățile de oxigen necesare, cu condiția ca altitudinea cabinei să nu depășească 10.000 ft pentru o perioadă de timp mai mare de 30 de minute și să nu depășească niciodată altitudinea barometrică de 13.000 ft.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.005(f) Operațiuni pentru elicoptere mici (VFR numai pe timp de zi)**(a) Terminologie.**

(1) Operațiuni locale. Zbor executat într-un spațiu geografic local definit acceptat de către Autoritate, care începe și se termină în același loc și în aceeași zi.

(b) *Aprobare.* Operatorul care dorește să-și desfășoare operațiunile în concordanță cu prezentul Apendice trebuie să dispună de o aprobare prealabilă din partea Autorității care a emis COA și din partea Autorității Statului în care se preconizează desfășurarea unor astfel de operațiuni. În aprobarea dată va fi specificat următoarele:

- (1) Tipul elicopterului; și
- (2) Tipul operațiunii.
- (3) Limitările geografice privind operațiunile locale în contextul prezentului Apendice (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (f) paragraful (b)(3)).

(c) *Interzicere.* Următoarele activități sunt interzise:

- (1) OPS III.065. Transportarea armelor și munițiilor de război.
- (2) OPS III.265. Transportarea pasagerilor inadmisibili.
- (3) OPS III.305. Realimentarea/deversarea combustibilului cu pasagerii care se imbarcă, care se află la bord sau care debarcă.
- (4) OPS III.335. Fumatul la bord.

(d) *Atenuarea.* Următoarele reguli sunt atenuate:

- (1) OPS III.100. Admiterea în cabina de pilotaj:
 - (i) Operatorul trebuie să stabilească reguli pentru transportarea pasagerilor în scaunul pilotului, dacă este aplicabil.
 - (ii) Comandantul trebuie să se asigure că:
 - (A) transportarea pasagerilor în scaunul pilotului nu cauzează distragerea atenției și/sau interferează cu operațiunea de zbor ; și
 - (B) pasagerii ce ocupă scaunul pilotului sunt familiarizați cu restricții relevante și procedurile de siguranță.
- (2) OPS III.135 - Informații suplimentare și formulare obligatorii la bord.
 - (i) Pentru operațiunile locale următoarele documente sunt obligatorii la bord:
 - (A) OPS III.135 (a)(1) – Planul de zbor operațional.
 - (B) OPS III.135 (a)(2) – Jurnalul tehnic (cu excepția cazului când este necesar pentru aterizare în afară).

- (C) OPS III.135 (a)(4) – Documentație NOTAM/ AIS.
- (D) OPS III.135(a)(5) – Informații meteorologice.
- (E) OPS III.135 (a)(7) – Notificarea pasagerilor speciali, etc.
- (F) OPS III.135(a)(8) – Notificare privind încărcăturile speciale, etc.

(ii) Pentru operațiuni nelocale:

- (A) OPS III.135 (a)(1) – Planul de zbor operațional. Planul zborului poate să fie elaborat într-o formă simplificată, în dependență de tipul operațiunilor desfășurate și acceptată de către Autoritate.
- (B) OPS III.135 (a)(7) – Notificarea pasagerilor speciali nu este necesară.

(3) OPS III.140 - Informația păstrată la sol. Informația nu trebuie păstrată la sol în cazul în care sunt utilizate alte metode de înregistrare.

(4) OPS III.165. Închiriere. Este aplicabilă doar când există acord formal de închiriere.

Notă: Nu se va considera închiriere, cazul în care contractul pentru transportarea pasagerilor este transferat către un alt operator, căruia pasagerii vor plăti pentru transportare.

(5) OPS III.215. Utilizarea Serviciilor de Trafic Aerian. Nu este aplicabil decât în cazul în care sunt impuse prin prevederile spațiului aerian și prevăzut ca aranjamentele privind serviciul de căutare și salvare sunt acceptabile pentru Autoritate.

(6) OPS III.220. Autorizarea heliporturilor de către operator. Operatorul va stabili procedura de calificare a comandanților pentru selectarea heliporturilor sau locurilor de aterizare, potrivite pentru tipul elicopterului și tipul operațiunii.

(7) OPS III.255 - Politica de combustibil. Subparagrafele (b)-(d) nu sunt aplicabile în cazul în care politica de combustibil specificată în OPS III.255(a) prevede că, la finalizarea unui zbor sau serii de zboruri, combustibilul rămas este cel puțin egal cu cantitatea suficientă pentru 30 de minute de zbor la o viteză normală de croazieră (acesta poate fi redusă la 20 minute când elicopterul este operat într-un spațiu care asigură locuri potrivite și permanente pentru aterizare). Rezerva combustibilului final trebuie să fie specificată în Manualul operațional astfel încât să se conformeze prevederilor OPS III.375 (c).

(8) OPS III.280. Locurile pentru pasageri. Nu este necesar stabilirea unor proceduri.

Notă: Scopul prezentului paragraf este atins de către pilot care va lua hotărâri obișnuite. OPS III.260 este aplicabil și are drept scop chestiunea ce ține de necesitatea unor proceduri.

(9) OPS III.285 Notificarea pasagerilor.

(i) Paragraful (a)(1). Pasagerii sunt notificați verbal despre chestiunile ce țin de siguranță, părțile sau despre toate care pot fi difuzate prin mijloace audio-vizuale. Se va

obține aprobare prealabilă pentru utilizarea mijloacelor electronice portabile.

(10) OPS III.290 - Pregătirea zborului.

(i) Pentru operațiuni locale:

(A) OPS III.290 (a). Planul de zbor operațional nu este necesar.

(ii) Pentru operațiuni nelocale:

(A) OPS III.290 (a) Planul de zbor operațional trebuie să fie elaborat într-o formă simplificată în dependență de tipul operațiunii.

(11) OPS III.375 - Managementul combustibilului în zbor. Apendicele 1 la OPS III.375 nu se aplică (vezi (d) (14) mai jos).

(12) OPS III.385 Utilizarea oxigenului suplimentar. Cu aprobarea prealabilă a Autorității, pot fi executate zboruri între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o perioadă scurtă de timp fără utilizarea oxigenului suplimentar, în conformitate cu procedurile specificate în Manualul operațional. (În astfel de circumstanțe, operatorul trebuie să se asigure că pasagerii sunt informați înainte de plecare că oxigenul suplimentar nu va fi asigurat.)

(13) Apendicele 1 la OPS III.270 Stivuirea bagajului și încărcăturii. În dependență de tipul operațiunii și elicopterului.

(14) Apendicele 1 la OPS III.375 Managementul combustibilului în zbor. Nu este aplicabil.

(15) OPS III.630 Introducere generală. Instrumente și echipamente: Echipamentul alternativ care nu satisface standardele Normelor tehnice (TSO) în vigoare, dar care satisface standardul de siguranță al echipamentului original poate fi acceptat de către Autoritate.

(16) OPS III.775. Oxigen suplimentar – Elicoptere depresurizate. Cu aprobarea prealabilă a Autorității, pot fi executate zboruri între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o perioadă scurtă de timp fără utilizarea oxigenului suplimentar, în conformitate cu procedurile specificate în Manualul operațional.

(17) Apendicele 1 la OPS III.775 Oxigen suplimentar pentru elicopterele depresurizate. Nu este aplicabil, în conformitate cu (12) și (16) de mai sus.

(18) OPS III.995 (b) Promovarea la nivelul de comandant. Autoritatea poate să accepte un curs restrâns în dependență de tipul de operațiune desfășurat.

[(19) OPS III.970 (a) Experiența recentă. Ca alternativă la cerințele din OPS III.970 (a), cu aprobarea prealabilă a Autorității, 90 de zile pot fi suficiente în cazul în care pilotul a executat 3 decolări, 3 circuite și 3 aterizări cu, din aceeași clasă de construcție pe parcursul a 90 de zile precedente (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (f) paragraful (d)(9)). Calificarea de reîmprospătare pe un tip de helicotper care

urmează a fi operat este condiționat de următoarele:

(i) Valabilitatea Verificării Competenței Calificării pe Tip (TRPC); și

(ii) executarea a 2 ore de zbor pe tipul sau varianta de elicopter pe parcursul a ultimilor 6 luni; și

(iii) un OPC valabil pe unul dintre elicopterele din grupa de construcție; și

(iv) o rotație strictă a OPC pentru toate elicopterele operate în grupa de construcție; și

(v) structura grupurilor de construcție și procedura pentru validitatea TRPC, OPC, specificată în Manualul operațional.]

[(20) Apendicele 1 la OPS III.965 Verificarea și pregătirea recurentă. Programul aplicabil tipului de operațiune poate fi acceptat de către Autoritate.

[(21) OPS III.1060 Planul de zbor operațional. Vezi (2)(i)(A) și (2)(ii)(A) de mai sus.

[(22) OPS III.1235 Cerințe privind securitatea. Aplicabile doar în cazul în care sunt operate pe teritoriul Statelor unde programul național de securitate este aplicabil operațiunilor menționate în prezentul Apendice.

[(23) OPS III.1240. Programe de pregătire. Programele de pregătire trebuie să fie adaptate la tipul operațiunilor desfășurate. Autoritatea poate accepta un program de pregătire independent.

[(24) OPS III.1250 Lista de verificare a procedurilor de căutare a elicopterului. Nici este necesară lista de verificare.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.005(g) Operațiuni desfășurate local (VFR numai pe timp de zi)

(a) *Aprobare.* Operatorul care dorește să-și desfășoare operațiunile în concordanță cu prezentul Apendice trebuie să dispună de o aprobare prealabilă din partea Autorității care a emis COA și din partea Autorității Statului în care se preconizează desfășurarea unor astfel de operațiuni. În aprobarea dată va fi specificat următoarele:

- (1) Tipul elicopterului;
- (2) Tipul operațiunii.
- (3) Limitările geografice privind operațiunile locale în contextul prezentului Apendice (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (f) paragraful (b)(3)).

(b) *Interzicere.* Următoarele activități sunt interzise:

- (1) OPS III.065. Transportarea armelor și munițiilor de război.
- (2) OPS III.265. Transportarea pasagerilor inadmisibili.
- (3) OPS III.305. Realimentarea/deversarea combustibilului cu pasagerii care se îmbarcă, care se află la bord sau care debarcă.
- (4) OPS III.335. Fumatul la bord.

(c) *Atenuarea.* Următoarele reguli sunt atenuate:

- (1) OPS III.135 - Informații suplimentare și formulare obligatorii la bord.
 - (i) OPS III.135 (a)(1) – Planul de zbor operațional. Planul zborului poate să fie elaborat într-o formă simplificată, în dependență de tipul operațiunilor desfășurate și acceptată de către Autoritate.
 - (ii) OPS III.135 (a)(4) – Documentație NOTAM/ AIS.
 - (iii) OPS III.135(a)(5) – Informații meteorologice.
 - (iv) OPS III.135 (a)(7) – Notificarea pasagerilor speciali, etc.
 - (v) OPS III.135(a)(8) – Notificare privind încărcăturile speciale, etc.
- (2) OPS III.140 - Informația păstrată la sol. Informația nu trebuie păstrată la sol în cazul în care sunt utilizate alte metode de înregistrare.
- (3) OPS III.165. Închiriere. Este aplicabilă doar când există acord formal de închiriere.

Notă: Nu se va considera închiriere, cazul în care contractul pentru transportarea pasagerilor este transferat către un alt operator, căruia pasagerii vor plăti pentru transportare.

(4) OPS III.215. Utilizarea Serviciilor de Trafic Aerian. Nu este aplicabil decât în cazul în care sunt impuse prin prevederile spațiului aerian și prevăzut ca aranjamentele privind serviciul de căutare și salvare sunt acceptabile pentru Autoritate.

(5) OPS III.220. Autorizarea heliporturilor de către operator. Operatorul va stabili procedura de calificare a comandanților pentru selectarea

heliporturilor sau locurilor de aterizare, potrivite pentru tipul elicopterului și tipul operațiunii.

(6) OPS III.255 - Politica de combustibil. Subparagrafele (b)-(d) nu sunt aplicabile în cazul în care politica de combustibil specificată în OPS III.255(a) prevede că, la finalizarea unui zbor sau serii de zboruri, combustibilul rămas este cel puțin egal cu cantitatea suficientă pentru 30 de minute de zbor la o viteză normală de croazieră (acesta poate fi redusă la 20 minute când elicopterul este operat într-un spațiu care asigură locuri potrivite și permanente pentru aterizare). Rezerva combustibilului final trebuie să fie specificat în Manualul operațional astfel încât să se conformeze prevederilor OPS III.375 (c).

(7) OPS III.290 (a). Vezi (C)(1)(i) de mai sus.

(8) OPS III.375 - Managementul combustibilului în zbor. Apendicele 1 la OPS III.375 nu se aplică (vezi (c) (10) mai jos).

(9) OPS III.385 Utilizarea oxigenului suplimentar. Cu aprobarea prealabilă a Autorității, pot fi executate zboruri între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o perioadă scurtă de timp fără utilizarea oxigenului suplimentar, în conformitate cu procedurile specificate în Manualul operațional. (În astfel de circumstanțe, operatorul trebuie să se asigure că pasagerii sunt informați înainte de plecare că oxigenul suplimentar nu va fi asigurat.)

(10) Apendicele 1 la OPS III.375 Managementul combustibilului în zbor. Nu este aplicabil.

(11) OPS III.630 Introducere generală. Instrumente și echipamente: Echipamentul alternativ care nu satisface standardele Normelor tehnice (TSO) în vigoare, dar care satisface standardul siguranță al echipamentului original poate fi acceptat de către Autoritate.

(12) OPS III.775. Oxigen suplimentar – Elicoptere depresurizate. Cu aprobarea prealabilă a Autorității, pot fi executate zboruri între 10 000 ft și 16 000 ft pentru o perioadă scurtă de timp fără utilizarea oxigenului suplimentar, în conformitate cu procedurile specificate în Manualul Operațional.

(13) Apendicele 1 la OPS III.775 Oxigen suplimentar pentru elicopterele depresurizate. Nu este aplicabil, în conformitate cu (9) și (12) de mai sus.

(14) OPS III.1060 Planul de zbor operațional. Vezi (C)(1)(i) de mai sus.

(15) OPS III.1235 Cerințe privind securitatea. Aplicabile doar în cazul în care sunt operate pe teritoriul Statelor unde programul național de securitate este aplicabil operațiunilor menționate în prezentul Apendice.

SPAȚIU LIBER LĂSAT INTENȚIONAT

Apendicele 1 la OPS III.005(h) Operațiunile de ridicare cu elicopterul (ORE)

Notă: Autoritatea este împuternicită să decidă care dintre operațiuni este una de ridicare (ORE) în sensul prezentului Apendice.

(a) Terminologie.

(1) *Zborul (ORE)*. Zbor executat cu un elicopter care este operat în baza unei aprobări ORE, scopul căruia este să faciliteze transferul persoanelor sau/și bunurilor prin metodele de ridicare cu elicopterul.

(2) *Membrul echipajului ORE*. Membrul echipajului care îndeplinește îndatoririle aferente operațiunii de ridicare.

(3) *ORE pe mare*. Zbor executat cu un elicopter care este operat în baza unei aprobări ORE, scopul căruia este să faciliteze transferul persoanelor sau/și bunurilor prin metodele de ridicare cu elicopterul sau de pe/către un vas sau platformă maritimă.

(4) *Ciclul de ridicare*. În scopul stabilirii calificării echipajului din prezentul Apendice; un ciclu jos și sus a cârligului de ridicare.

(5) *Locul ORE*. Spațiul specificat în care elicopterul execută operațiuni de transfer prin ridicare.

(6) *Pasagerul ORE*. Persoana care urmează să fie transferată prin metode de ridicare cu ajutorul elicopterului.

(b) Manualul operațional. Operatorul trebuie să se asigure că Manualul operațional include un supliment cu material specific pentru ORE. În mod particular acesta va include:

(1) Criteriile de performanță.

(2) Dacă este necesar, condițiile în care pot fi desfășurate operațiunile de transfer cu ajutorul elicopterului, inclusiv limitările relevante privind mișcarea navei și viteza vântului.

(3) Limitările ce țin de anotimp pentru desfășurarea ORE.

(4) Criteriul de determinare a suprafeței minime a locului ORE, adecvat sarcinii.

(5) Procedurile de determinare a numărului minim de membri a echipajului.

(6) Metoda cu ajutorul căreia membrii echipajul înregistrează ciclurile de ridicare.

Dacă este necesar, părțile relevante din Manualul operațional vor fi puse la dispoziția organizațiilor în favoarea cărora sunt desfășurate ORE.

(c) Întreținerea echipamentului ORE. Instrucțiunile privind întreținerea sistemelor ORE trebuie stabilite de către operator, în comun cu fabricantul și incluse în programul de întreținere al elicopterului specificat în [Partea - M - M.A.302 Programul de întreținere] aprobat de către Autoritate.

(d) Cerințe operaționale

(1) *Elicopterul*. În timpul operațiunilor de ridicare cu elicopterul (ORE), elicopterul trebuie să fie capabil să facă față unei ieșiri din funcțiune a unei instalații de forță critice cu motorul (motoarele) rămas (rămase) la setările de forță corespunzătoare fără a pune în pericol persoanele / bunurile suspendate, terții sau proprietatea. (Cu excepția HEMS ORE la un loc de operare HEMS, în cazul în care cerințele nu trebuie aplicate.)

(2) *Echipajul*. Indiferent de cerințele specificate în Subpartea N, următoarele sunt aplicabile cu referire la ORE:

(i) *Selectarea*. Manualul operațional trebuie să conțină criteriile pentru selectarea membrilor echipajului de comandă pentru sarcina ORE, luând în considerație experiența anterioară.

(ii) *Experiența*. Experiența minimă pentru comandanții care execută zboruri ORE nu va fi mai mică decât:

(A) Pe mare:

(A1) 1000 de ore în calitate de comandant pe elicoptere sau 1000 ore în calitate de copilot în cadrul ORE dintre care 200 de ore în calitate de comandant sub supraveghere; și

(A2) 50 de cicluri de ridicare desfășurate pe mare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care acestea sunt desfășurate pe timp de noapte.

(B) Pe uscat:

(B1) 500 de ore în calitate de comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul ORE dintre care 100 de ore în calitate de comandant sub supraveghere;

(B2) 200 de ore de experiență operațională pe elicopter dobândită într-un mediu operațional similar operațiunilor preconizate (vezi IEM la Apendicele 1, OPS III.005 (d), paragraful (c)(3)(ii)(B)); și

(B3) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care acestea sunt desfășurate pe timp de noapte.

(C) Finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu procedurile specificate în Manualul operațional și experiența relevantă

în calitate de și în mediul în care se desfășoară ORE.

(iii) *Experiență recentă.* Toți piloții și membrii echipajului ORE ce desfășoară ORE trebuie, suplimentar la cerințele OPS III.970 (a), să fi completat pe parcursul ultimelor 90 de zile:

(A) Operațiuni desfășurate pe timp de zi: Orice combinație de 3 cicluri de ridicare desfășurate pe timp de zi sau pe timp de noapte, fiecare trebuie să includă o tranziție către și de la planare.

(B) Operațiuni desfășurate pe timp de noapte: 3 cicluri de ridicare desfășurate pe timp de noapte, fiecare trebuie să includă o tranziție către și de la planare

(iv) *Componenta echipajului.* Numărul minim al membrilor echipajului pentru operațiunile desfășurate pe timp de zi și pe timp de noapte trebuie să fie specificate în suplimentul Manualului operațional și va depinde de tipul elicopterului, condițiile meteorologice, tipul sarcinii, și, suplimentar pentru operațiunile desfășurate pe mare, mediul locului de desfășurare a ORE, situația pe mare, mișcarea vasului, dar în nici un caz nu va fi compus dintr-un pilot și un membru al echipajului ORE. (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005 (h) paragraful (d)(2)(iv).)

(e) *Cerințe suplimentare*

(1) *Echipamentul aferent ORE.* Instalarea întregului echipament de ridicare pe elicopter inclusiv oricare modificare ulterioară, și când e cazul, operarea acestuia, se va face în baza unei aprobări de navigabilitate corespunzătoare operațiunilor preconizate. Echipamentul suplinit trebuie să fie fabricat și testat la standardele corespunzătoare și acceptat de către Autoritate.

(2) *Echipamentul de comunicație a elicopterului.* Echipamentul radio, în afară de echipamentul necesar în conformitate cu Subpartea L, va necesita o aprobare de navigabilitate. Operațiunile menționate mai jos presupun comunicație bilaterală cu organizația în favoarea căreia se desfășoară ORE și, în cazul în care este posibil, comunicarea cu personalul de la sol:

(i) Operațiunile desfășurate pe mare pe timp de zi și noapte; și

(ii) Operațiunile desfășurate pe uscat pe timp de noapte.

(f) *Pregătirea și verificarea.*

(1) *Membrii echipajului de zbor.* Membrii echipajului de zbor trebuie să fie pregătiți la următoarele subiecte:

(i) Subpartea N, pregătirea următoarelor puncte suplimentare:

(A) Fixarea și utilizarea dispozitivului de ridicare;

(B) Pregătirea elicopterului și echipamentului de ridicare pentru ORE; Procedurile de ridicare în condiții obișnuite și de urgență pe timp de zi și, când este necesar, pe timp de noapte;

(C) Conceptul de coordonare a echipajului specific ORE;

(D) Practicarea procedurilor ORE; și

(E) Pericolul pe care îl prezintă descărcarea electricității statice;

(ii) Subpartea N, verificarea următoarelor puncte suplimentare:

(A) Verificarea competenței, care corespunde operațiunilor desfășurate pe timp de zi care trebuie desfășurate, de asemenea și pe timp de noapte, în cazul în care operatorul desfășoară astfel de operațiuni. Verificările trebuie să includă proceduri asemănătoare celor utilizate la locurile de desfășurare a ORE, punându-se accent pe următoarele:

(A1) Condițiile meteo specific zonei;

(A2) Planificarea zborului ORE;

(A3) Plecările cu scopul desfășurării ORE;

(A4) Tranziția către și de la planare la locul de desfășurare a ORE;

(A5) Proceduri de desfășurate a ORE în condiții obișnuite și de urgență; și

(A6) Coordonarea echipajului

(2) *Membrul echipajului ORE.* Membrul echipajului ORE trebuie să fie pregătit în conformitate cu cerințele Subpărții O, cu următoarele puncte suplimentare:

(i) Îndatoririle în timpul desfășurării ORE;

(ii) Fixarea și utilizarea dispozitivului de ridicare;

(iii) Operarea echipamentului de ridicare;

(iv) Pregătirea elicopterului și echipamentului special pentru ORE;

(v) Proceduri în condiții obișnuite și de urgență;

(vi) Conceptele de coordonare a echipajului specifice ORE;

(vii) Operarea echipamentului de comunicație bilateral și a echipamentului radio;

(viii) Cunoașterea echipamentului de ridicare de urgență;

(ix) Tehnici pentru manipularea pasagerilor în timpul ORE;

(x) Efectul deplasării personalului pe centrul de gravitate și masa în timpul ORE;

(xi) Efectul deplasării personalului în timpul exercitării condițiilor de zbor în situații obișnuite și de urgență;

(xii) Tehnici pentru ghidarea piloților deasupra locurilor ORE;

(xiii) Conștientizarea pericolelor specifice aferente mediului operațional; și

(xiv) Pericolele descărcării electricității statice.

(3) *Pasageri în timpul desfășurării ORE.*

Înainte de orice zbor ORE, sau serii de zboruri, pasagerii ORE trebuie să fie informați și avertizați despre pericolul descărcării electricității statice și alte condiții ORE.

Apendicele 1 la OPS II.005 (i) Operațiuni cu elicopterului în locurile de interes public

a) *Aprobare.* Operatorul care dorește să-și desfășoare operațiunile în concordanță cu prezentul Apendice trebuie să dispună de o aprobare prealabilă din partea Autorității care a emis COA și din partea Autorității Statului în care se preconizează desfășurarea unor astfel de operațiuni. În aprobarea dată va fi specificat următoarele:

- (1) Locul (locurile) de interes public, vezi ACJ la Apendicele 1 la III.005 (i) paragraful (a)(1);
- (2) Tipul (tipurile) elicopterelor; și
- (3) Tipul operațiunii.

(b) Terminologie

(1) Locul de interes public: Loc, utilizat exclusiv pentru desfășurarea operațiunilor în interes public.

(c) *Aplicabilitate:* Prezentul Apendice este aplicabil doar cu referire la tipurile de elicoptere cu mai multe motoare cu turbină cu o configurație maximă de locuri pentru pasageri de 6 sau mai puține desfășurând operațiuni către /de la locurile de interes public:

- (1) amplasate într-un mediu ostil; și
- (2) care au fost stabilite drept heliporturi înainte de 1 iulie 2002

(d) Atenuare:

(1) Operațiunile către /de la locurile de interes public, pot fi desfășurate în conformitate cu Subpartea H (Clasa 2 de Performanță) și nu se supun cerințelor de mai jos, specificate în:

- (i) OPS III.520 (a)(2); și
- (ii) OPS III.535 (a)(2);

până la 31 decembrie 2004, prevăzut ca operatorului să i se acorde o aprobare relevantă de către Autoritate (vezi Apendicele 1 la OPS III.517 (a) subparagrafele (a)(2)([i]) și ([ii]) []).

(2) Începând cu 1 ianuarie 2005, în cazul în care suprafața locului care prezintă interes public sau obstacolele din jurul acestuia nu permit operarea elicopterului în conformitate cu Subpartea G (Clasa 1 de Performanță), derogarea specificată în subparagraful (d)(1) de mai sus poate fi aprobată de Autoritate după data de 31 decembrie 2004 cu următoarele condiții:

- (i) pentru operațiunile desfășurate într-un mediu ostil neaglomerat, masa maximă specificată în Manualul de zbor a elicopterului pentru planarea AEO OGE în aer cu toate instalațiile de forță în funcțiune la o putere corespunzătoare;
- (ii) pentru operațiunile desfășurate într-un mediu ostil neaglomerat, masa maximă specificată în Manualul de zbor a

elicopterului pentru un gradient de urcare de 8% în aer: la o viteză de siguranță corespunzătoare de decolare (V_{loss}) cu instalația de forță critică inoperantă și celelalte instalații de forță în funcțiune la o viteză corespunzătoare (vezi ACJ la Apendicele 1 la OPS III.005(i) subparagraful (d)(2)).

(e) *Operare.* În Manualul operațional vor fi stabilite proceduri specifice locului în scopul minimizării perioadei de timp care ar pune în pericol viața ocupanților elicopterului și persoanelor aflate la sol, în cazul în care o instalație de forță iese din funcțiune în timpul unei decolări sau aterizări într-un loc de interes public. Partea C din Manualul operațional trebuie să conțină pentru fiecare loc de interes public: o diagramă sau o fotografie adnotată care arată principalele aspecte, dimensiuni, neconformități față de Subpartea G (Clasa 1 de Performanță), principalele riscuri, precum și planul de acțiuni în cazul unui incident

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA C – CERTIFICAREA ȘI SUPRAVEGHEREA OPERATORULUI AERIAN**OPS III.175 Reguli generale pentru certificarea și supravegherea operatorului aerian**

Nota 1: Apendicele 1 la prezentul punct precizează conținutul și condițiile COA.

Nota 2: Apendicele 2 la prezentul punct precizează cerințele de management și de organizare.

(a) Operatorul nu trebuie să opereze un elicopter în scopul efectuării de transporturi aeriene comerciale altfel decât în temeiul și în conformitate cu termenii și condițiile impuse de un certificat de operator aerian (COA).

(b) Solicitantul de COA sau al unei modificări a COA trebuie să permită Autorității verificarea tuturor aspectelor legate de siguranța operațiunii propuse.

(c) Solicitantul de COA trebuie:

(1) Să nu dețină un COA eliberat de o altă Autoritate, decât în cazul în care are aprobarea specifică a Autorităților implicate;

(2) Să aibă principalul sediu de activitate și sediul înregistrat în Republica Moldova, pentru emiterea COA (vezi IEM OPS H.175(c)(2));

(3) Să aibă elicopterele care urmează să le opereze în baza COA înregistrate în Republica Moldova, responsabilă de emiterea COA; și

(4) Să dovedească Autorității că are capacitatea de a desfășura operațiunile în siguranță.

(d) Fără a încălca subparagraful (c)(3) de mai sus, operatorul poate opera, cu acordul reciproc al Autorității care emite COA și o altă Autoritate, elicopterele care sunt înregistrate în registrul aerian unic de înmatriculare al celei de a doua Autorități.

(e) Operatorul trebuie să acorde Autorității dreptul de acces la organizația și elicopterele sale și trebuie să se asigure că, în ceea ce privește întreținerea, se acordă dreptul de acces oricărei organizații de întreținere asociată care este autorizată în conformitate RAC-CAW Partea 145, pentru a determina menținerea conformității cu RAC-OPS .

(f) COA se modifică, se suspendă sau se revocă în cazul în care Autoritatea nu mai este convinsă de faptul că operatorul are capacitatea de a desfășura în continuare operațiuni în condiții de siguranță.

(g) Operatorul trebuie să demonstreze Autorității că:

(1) Organizarea și managementul său sunt adecvate și adaptate corespunzător dimensiunii și domeniului de aplicare al operațiunii; și

(2) Au fost definite proceduri de supraveghere a operațiunilor.

(h) Operatorul desemnează un manager responsabil care să fie acceptat de Autoritate, care are competența de a asigura că toate operațiunile și activitățile de întreținere pot fi finanțate și duse la îndeplinire la standardul impus de Autoritate.

(i) Operatorul desemnează deținătorii posturilor, care să fie acceptați de Autoritate, responsabili de administrarea și supravegherea următoarelor domenii:

- (1) Operațiuni de zbor;
- (2) Sistemul de întreținere;
- (3) Pregătirea echipajului; și
- (4) Operațiuni de sol.

(j) O persoană poate deține mai multe posturi nominalizate, dacă acest lucru este acceptat de Autoritate, iar pentru operatorii care angajează 21 sau mai multe persoane cu normă întreagă, este necesar un minim de două persoane pentru a acoperi cele patru domenii de responsabilitate (vezi ACJ OPS H.175 (j) și (k).).

(k) Pentru operatorii care angajează 20 sau mai puține persoane cu normă întreagă, unul sau mai multe dintre posturile nominalizate pot fi ocupate de managerul responsabil, în cazul în care acest lucru este acceptat de către Autoritate. (vezi ACJ OPS H.175 (j) și (k).)

(l) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare zbor este executat în conformitate cu dispozițiile Manualului operațional.

(m) Operatorul trebuie să asigure facilitățile corespunzătoare de handling la sol, pentru a garanta handlingul în siguranță al zborurilor sale.

(n) Operatorul trebuie să se asigure că elicopterele sale sunt echipate și că echipajele sunt calificate, în conformitate cu cerințele pentru zona și tipul de operare.

(o) Operatorul trebuie să se conformeze cerințelor de întreținere, în conformitate cu RAC-CAW [Partea-M], pentru toate elicopterele operate în condițiile prevăzute de COA.

(p) Operatorul trebuie să pună la dispoziția Autorității o copie a Manualului operațional după cum se specifică în Subpartea P și toate modificările sau reviziile acestuia.

(q) Operatorul trebuie să mențină infrastructura operațională la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiuni.

OPS III.180 Emiterea, modificarea și menținerea valabilității unui AOC

(a) Operatorului nu i se emite un COA sau o modificare a unui COA, iar acel COA nu rămâne valabil decât în cazul în care:

(1) Elicopterele operate au Certificate de navigabilitate standard emise de către un Stat în conformitate cu Anexa 8 OACI.. Certificatele de navigabilitate standard emise de un Stat, altul decât Statul care răspunde de emiterea COA, vor fi acceptate fără altă condiție, în cazul în care sunt emise în conformitate cu partea RAC-CAW Partea-21;

(2) Sistemul de întreținere a fost aprobat de Autoritate în conformitate cu RAC-CAW [Partea-M], și

(3) A demonstrat Autorității că are capacitatea:

(i) Să instituie și să mențină un mod de organizare corespunzător;

(ii) Să instituie și să mențină un sistem de calitate în conformitate cu RAC-OPS H.035;

(iii) Să respecte programele de pregătire necesare;

(iv) Să respecte cerințele de întreținere, în conformitate cu tipul și amploarea operațiunilor specificate, inclusiv punctele relevante prevăzute la OPS III.1.175 (g)÷(o); și

(v) Să respecte OPS III.175.

(b) Fără a încălca prevederile RAC-OPS H.185(f), operatorul trebuie să notifice Autoritatea, cât mai curând posibil, cu privire la orice schimbări ale informațiilor prezentate în conformitate cu OPS III.185 (a) de mai jos.

(c) În cazul în care Autoritatea consideră că cerințele din subparagraful (a) de mai sus nu sunt îndeplinite, aceasta poate solicita executarea unuia sau a mai multor zboruri demonstrative, desfășurate în aceleași condiții ca și zborurile de transport aerian comercial.

OPS III.185 Cerințe administrative

(a) Operatorul se asigură că următoarele informații sunt incluse în cererea inițială pentru obținerea COA și după caz, în orice cerere de modificare sau reînnoire:

(1) Denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;

(2) Descrierea operațiunilor propuse;

(3) Descrierea structurii organizatorice;

(4) Numele managerului responsabil;

(5) Numele principalilor deținători de posturi, inclusiv ale celor care răspund de operațiunile de zbor, sistemul de întreținere, pregătirea echipajelor și operațiunile de sol, precum și calificările și experiența acestora; și

(6) Manualul operațional.

(b) În ceea ce privește doar sistemul de întreținere al operatorului, informațiile următoare trebuie să fie incluse în cererea inițială pentru COA și, după caz, în orice cerere de modificare sau reînnoire și pentru fiecare tip de elicopter care urmează a fi operat: (vezi IEM OPS III.185 (b)):

(1) Memoriul privind managementul întreținerii tehnice;

(2) Programul (programele) de întreținere pentru elicopterele operatorului;

(3) Jurnalul tehnic de bord al elicopterului;

(4) După caz, specificația (specificațiile) tehnice ale contractului (contractelor) de întreținere dintre operator și orice organizație de întreținere aprobată în conformitate cu RAC-CAW Partea 145;

(5) numărul de elicoptere.

(c) Cererea pentru emiterea inițială a unui COA trebuie să fie depusă cu cel puțin 90 de zile înainte de data operării prevăzute, cu excepția că Manualul operațional poate fi predat mai târziu, dar cu cel puțin 60 de zile înainte de data operării prevăzute;

(d) Cererea pentru modificarea unui COA trebuie să fie depusă cu cel puțin 30 de zile înainte de data operării prevăzute, exceptând cazul în care s-a convenit altfel.

(e) Cererea de reînnoire a unui COA trebuie să fie depusă cu cel puțin 30 de zile înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate, exceptând cazul în care s-a convenit altfel.

(f) În afara unor circumstanțe excepționale, orice propunere de schimbare a unui deținător de post desemnat trebuie să fie notificată Autorității cu un preaviz de cel puțin 10 zile.

OPS III.190 Spațiu rezervat

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.175 Conținutul și condițiile Certificatului de operator aerian

COA specifică următoarele:

(a) Numele localizarea (sediul principal de activitate) operatorului;

(b) Data emiterii și perioada de valabilitate;

(c) Descrierea tipului de operațiuni autorizate;

(d) Tipul (tipurile) de elicopter (elicoptere) autorizate pentru utilizare;

(e) Marcajele de înmatriculare ale elicopterului (elicopterelor) autorizate, cu mențiunea că operatorii pot obține aprobare pentru un sistem prin care informează Autoritatea despre marcajele de înmatriculare pentru elicopterele operate în baza COA;

(f) Zonele autorizate pentru operare;

(g) Limitări speciale (de exemplu doar VFR)

și

(h) Autorizări/aprobări speciale, de exemplu:

- CAT II/CAT III (inclusiv minimele aprobate);

- Operațiuni HEMS pe mare (vezi Apendicele 1 la OPS III.005(d);

- Transportul de bunuri periculoase (vezi OPS III.1155);

- Operațiunile elicopterelor desfășurate deasupra unui mediu ostil localizat în afara unei zone periculoase (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.005(e));

- Operațiuni pentru elicoptere mici (VFR numai pe timp de zi) (vezi Apendicele 1 la OPS III.005(f);

- Operațiuni desfășurate local (VFR numai pe timp de zi) (vezi Apendicele 1 la OPS III.005(g);

- Operațiuni de ridicare cu elicopterul (ORE) (vezi Apendicele 1 la OPS III.005(h);

- Operațiuni cu elicopterului în locurile de interes public (vezi Apendicele 1 la OPS II.005 (i);

- Operarea elicopterelor cu o perioadă de timp expusă defecțiunii unei instalații de forță în timpul decolării sau aterizării. (vezi OPS III.517 și OPS III.540(a)(4).)

SPAȚIU LIBER LĂSAT INTENȚIONAT

Apendicele 2 la OPS III.175 Managementul și organizarea deținătorului COA

(a) *Generalități* [] Operatorul trebuie să aibă o structură de conducere solidă și eficientă pentru a asigura desfășurarea în siguranță a operațiunilor aeriene. Deținătorii de posturi desemnați trebuie să aibă competențe [manageriale], precum și calificări [tehnice/operationale adecvate], în domeniul aviației (vezi și ACJ OPS III.175(i)).

(b) Deținătorii de posturi nominalizați

(1) O descriere a funcțiilor și a responsabilităților deținătorilor de posturi desemnați, inclusiv numele lor, trebuie să fie specificată în Manualul operațional, iar Autoritatea trebuie să fie notificată în scris despre orice intenție de schimbare sau schimbare efectivă în ceea ce privește numirile sau funcțiile.

(2) Operatorul trebuie să ia măsuri pentru a garanta continuitatea supravegherii în absența deținătorilor de posturi desemnați.

(3). O persoană nominalizată ca deținător de post de către deținătorul unui COA nu trebuie să fie desemnată ca deținător de post de deținătorul unui alt COA, decât cu acceptul [Autorităților implicate.]

(4) Persoanele nominalizate ca deținători de posturi trebuie să aibă prin contract un număr de ore de muncă suficient pentru a-și putea îndeplini funcțiile manageriale adecvate dimensiunii și domeniului de aplicare al operațiunii.]

[]

(c) Competențe și supravegherea personalului

(1) *Membrii echipajului.* Operatorul trebuie să angajeze un număr suficient de membri de echipaj de zbor și echipaj de cabină pentru operațiunile planificate, pregătiți și verificați în conformitate cu Subpartea N și Subpartea O, după caz.

(2) Personalul de la sol

(i) Numărul personalului de la sol depinde de natura și amploarea operațiunilor. În special, în cadrul departamentelor de operațiuni și de handling la sol trebuie să fie angajat personal format, care are o înțelegere aprofundată a responsabilității care îi revine în cadrul organizației.

(ii) Operatorul care recurge la alte organizații în vederea furnizării anumitor servicii rămâne responsabil de menținerea unor standarde corespunzătoare. În astfel de condiții, un deținător de post desemnat trebuie să primească sarcina de a garanta că orice contractant respectă standardele impuse.

(3) Supravegherea

(i) Numărul supraveghetorilor care trebuie să fie numiți depinde de structura operatorului și de numărul de persoane angajate.

(ii) Îndatoririle și responsabilitățile acestor supraveghetori trebuie să fie definite, iar [orice] angajamente de zbor trebuie să fie aranjate astfel încât să-și poată exercita responsabilitățile de supraveghere.

(iii) Supravegherea [] membrilor echipajului și a [personalului de la sol] trebuie să fie exercitată de persoane care posedă experiență și calități personale suficiente pentru a asigura atingerea standardelor specificate în Manualul operațional.

(d) Facilități de acomodare

(1) Operatorul trebuie să se asigure că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul responsabil cu siguranța operațiunilor de zbor. Trebuie să se acorde atenție nevoilor personalului de la sol și ale personalului implicat în controlul operării, depozitarea și prezentarea înregistrărilor esențiale, precum și în planificarea zborului de către echipaje.

(2) Serviciile administrative trebuie să aibă capacitatea de a distribui, fără întârziere, instrucțiunile operaționale și alte informații tuturor persoanelor implicate.

(e) *Documentație.* Operatorul trebuie să ia măsurile necesare pentru întocmirea de manuale, amendamente sau alte documente.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA D – PROCEDURI OPERAȚIONALE

OPS III.195 Control operațional [] [(vezi ACJ OPS H.195)]

Operatorul:

[(a)] [S]tabilește și menține o metodă [de exercitare a controlului operațional] aprobată de Autoritate; și [

(b) Exerciță controlul operațional asupra oricărui zbor executat în baza certificatului său de operator aerian.]

OPS III.200 Manualul operațional

Operatorul trebuie să pună la dispoziție un Manual operațional în conformitate cu RAC-OPS Partea H, Subpartea P, pentru uzul și îndrumarea personalului operațional.

OPS III.205 Competența personalului operațional

Operatorul trebuie să se asigure că întreg personalul desemnat sau implicat direct în operațiunile la sol și în zbor este instruit în mod corespunzător și a demonstrat abilitățile în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor sale specifice și este conștient de responsabilitățile care îi revin și de relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.

OPS III.210 Stabilirea procedurilor

(a) Operatorul stabilește proceduri și instrucțiuni, pentru fiecare tip de elicopter, care să conțină sarcinile personalului de la sol și ale membrilor echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni la sol și în zbor. (vezi AMC OPS H.210(a).)

(b) Operatorul stabilește un sistem de liste de verificare care să fie utilizat de membrii echipajului pentru toate fazele de operare a elicopterului în condiții normale, anormale și de urgență, după caz, pentru a se asigura că sunt respectate toate procedurile operaționale din Manualul operațional. (vezi IEM OPS H.210 (b)). [Elaborarea și utilizarea listelor de verificare va respecta factorii umani și principiile CRM.]

(c) Operatorul nu trebuie să ceară unui membru al echipajului să efectueze nici o activitate în timpul fazelor critice ale zborului, în afara celor necesare pentru operarea în siguranță a elicopterului.

(d) Operatorul nu va permite acționarea elicei elicopterului (cu scopul de a zbura) dacă la panoul de comandă nu se află un pilot calificat [(vezi ACJ OPS H.210(d))].

OPS III.215 Utilizarea serviciilor de trafic aerian

Operatorul se asigură că serviciile de trafic aerian sunt utilizate pentru toate zborurile, ori de câte ori sunt disponibile.

OPS III.220 Autorizarea heliporturilor de către operator (vezi AMC OPS H.220)

Operatorul autorizează doar utilizarea heliporturilor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de elicoptere și pentru operațiunea (operațiunile) în cauză.

OPS III.225 Minimele de operare de heliport

(a) Operatorul specifică minimele de operare de heliport, stabilite în conformitate cu OPS III.430 pentru fiecare heliport de plecare, de destinație sau de rezervă, autorizate pentru a fi utilizate în conformitate cu OPS III.220.

(b) Orice majorare impusă de Autoritate trebuie să fie adăugată la minima specificată de mai sus.

(c) Minima de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și aterizare este considerată aplicabilă, dacă:

(1) Echipamentul de la sol prezentat pe harta respectivă, corespunzătoare procedurii intenționate, este operativ;

(2) Sistemele elicopterului corespunzătoare tipului de apropiere sunt funcționale;

(3) Sunt satisfăcute criteriile necesare de performanță a elicopterului; și

(4) Echipajul este calificat în mod corespunzător.

OPS III.230 Proceduri de plecare și apropiere

(a) Operatorul se asigură că sunt utilizate procedurile de plecare și de apropiere stabilite de către Statul pe teritoriul căruia se află heliportul.

(b) Fără a încălca prevederile subparagrafului (a), comandantul poate accepta o autorizare din partea ATC pentru a devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de trecere și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare. Apropierea finală trebuie să fie efectuată vizual sau în conformitate cu procedura instrumentală de apropiere stabilită.

(c) Proceduri diferite față de cele cerute a fi folosite în conformitate cu subparagraful (a) pot fi puse în aplicare de către un operator, cu condiția să fi fost aprobate de Statul în care se află heliportul, după caz, și să fi fost acceptate de Autoritate.

OPS III.235 Proceduri antizgomot

(a) Operatorul se asigură că procedurile de decolare și aterizare iau în considerație necesitatea minimizării zgomotului produs de elicoptere.

(b) Operator se asigure că operațiunile sunt efectuate în concordanță cu orice restricție pe rută sau zonă de operare impusă de către Autoritate.

OPS III.240 Rute și zone de operare

(a) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară doar pe rute sau în zone pentru care:

(1) Sunt asigurate facilități și servicii la sol, inclusiv servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;

(2) Performanțele elicopterului preconizat pentru a fi utilizat permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;

(3) Echipamentul elicopterului preconizat pentru a fi utilizat satisface cerințele minime pentru operațiunea planificată;

(4) Sunt disponibile hărțile și documentația corespunzătoare (la care se referă OPS III.135 (a) 9);

(5) În cazul în care se utilizează elicoptere Clasa 3 de Performanță, sunt disponibile suprafețele care permit o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului în care elicopterul dispune de o aprobare pentru a fi operat în conformitate cu Apendicele 1 la OPS III.005 (e).

(6) În cazul în care se utilizează elicoptere Clasa 3 de Performanță care desfășoară operațiuni de tranzit de coastă, Partea C din Manualul operațional specifică procedurile care asigură lățimea coridorului de coastă și echipamentul transportat concordându-se cu condițiile vremii ce prevalează la momentul respective (vezi IEM OPS III.240 (a) (6)).

OPS III.243 Operarea în zone având cu cerințe specifice de performanțe a navigației aeriene (vezi IEM OPS H.243)

Operatorul nu trebuie să opereze un elicopter în zonele, sau în porțiunile specifice de spațiu aerian unde, în baza Acordurilor Regionale pentru Navigație Aeriană, sunt stabilite cerințe specifice de performanțe minime pentru navigația aeriană, cu excepția cazului când există aprobarea Autorității pentru aceasta (aprobare RNP/RNAV). (vezi și OPS III.865 (c)(2).)

OPS III.245 Spațiu rezervat

OPS III.250 Stabilirea altitudinilor minime de zbor (vezi IEM OPS H.250)

(a) Operatorul stabilește altitudinile minime de zbor și metodele de determinare a acestor altitudini pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor, care permit trecerea în siguranță a obstacolelor de la sol, ținând cont de cerințele RAC-OPS Partea H, Subpărțile F ÷ I.

(b) Fiecare metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de Autoritate.

(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de Statele survolate sunt mai mari decât cele stabilite de operator, se aplică valorile cele mai mari.

(d) Operatorul ia în considerare următorii factori atunci când stabilește altitudinile minime de zbor:

(1) Precizia cu care poate fi determinată poziția elicopterului;

(2) Imprecizia probabilă a indicațiilor altimetrelor utilizate;

(3) Caracteristicile terenului (de exemplu, variații bruște ale cotei) de-a lungul rutelor sau în zonele în care urmează să se desfășoare operațiunile;

(4) Probabilitatea de a întâlni condiții meteorologice nefavorabile (de exemplu, turbulențe puternice și curenți de aer descendenți); și

(5) Inexactități posibile în hărțile aeronautice.

(e) La îndeplinirea cerințelor prevăzute în subparagraful (d) de mai sus, trebuie să se ia în considerare în mod corespunzător următoarele:

(1) Corecții pentru variațiile de temperatură și de presiune de la valorile standard;

(2) Cerințele ATC; și

(3) Orice situații previzibile de-a lungul rutei planificate.

OPS III.255 Politica de combustibil (vezi AMC OPS H.255)

(a) Operatorul trebuie să stabilească o politică de combustibil, în scopul planificării zborului și al replanificării în timpul zborului, pentru a se asigura că elicopterul transportă la fiecare zbor suficient combustibil pentru operațiunea planificată și rezerve pentru acoperirea devierilor de la operațiunea planificată.

(b) Operatorul se asigură că planificarea zborurilor se bazează cel puțin pe:

Procedurile și datele specificate sau care reies din Manualul operațional sau datele specific actuale pentru elicopter; și

Condițiile de operare în care urmează să se execute zborul, inclusiv:

(i) Date realiste privind consumul de combustibil al elicopterului;

- (ii) Masele anticipate;
- (ii) Condiții meteorologice prognozate; și
- (iv) Procedurile și restricțiile Serviciului de trafic aerian (ATS).

(c) Operatorul se asigură că în calculul combustibilului utilizabil pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, este inclus:

- (1) Combustibilul pentru rulaj la sol;
- (2) Combustibilul pentru zborul pe rută;
- (3) Combustibilul de rezervă, care cuprinde:
 - (i) Rezerva de rută (vezi IEM OPS H.255

(c) (3)(i);

(ii) Combustibilul de rezervă, dacă este necesar un heliport de rezervă (aceasta nu presupune selectarea heliportului de plecare drept un heliport de destinație de rezervă);

(iii) Rezerva finală de combustibil; (acest lucru nu exclude selectarea heliportului de plecare ca heliport de rezervă la destinație); și

(iv) Combustibil suplimentar, în cazul în care acest lucru este necesar pentru tipul de operațiune în cauză (de exemplu, heliporturi izolate); și

(4) Combustibilul suplimentar, în cazul în care comandantul solicită acest lucru.

(d) Operatorul trebuie să se asigure că în procedurile de replanificare în timpul zborului, pentru calculul combustibilului utilizabil necesar pentru executarea unui zbor de-a lungul unei rute sau către un heliport de destinație, altul decât cel planificat inițial, sunt incluse:

(1) Combustibilul pentru segmentul de rută rămas;

(2) Combustibilul de rezervă, care cuprinde:

(i) Rezerva de combustibil de rută;

(ii) Combustibilul alternativ, în cazul în care este necesar un heliport de rezervă la destinație (Acest lucru nu exclude selectarea heliportului de plecare ca heliport de rezervă la destinație.);

(iii) Rezerva finală de combustibil;

(iv) Combustibilul suplimentar, în cazul în care acest lucru este necesar pentru tipul de operațiune în cauză (de exemplu, heliporturi izolate) și

(3) Combustibilul suplimentar, în cazul în care comandantul solicită acest lucru.

OPS III.260 Transportul persoanelor cu mobilitate redusă (vezi IEM OPS H.260)

(a) Operatorul stabilește procedurile de transport al persoanelor cu mobilitate redusă (PMR).

(b) Operatorul se asigură că PMR nu le sunt atribuite și nici nu ocupă locuri în care prezența lor ar putea:

(1) Să împiedice echipajul în exercitarea îndatoririlor care îi revin;

(2) Să blocheze accesul la echipamentul de urgență; sau

(3) Să împiedice evacuarea de urgență a elicopterului.

(c) Comandantul trebuie să fie informat atunci când la bord urmează să fie transportate PMR.

OPS III.265 Transportul pasagerilor inadmisibili, al celor deportați și al persoanelor aflate în stare de arest

Operatorul stabilește proceduri de transport al pasagerilor inadmisibili, al celor deportați și al persoanelor aflate în stare de arest, pentru a asigura siguranța elicopterului și a ocupanților săi. Comandantul trebuie să fie informat atunci când persoane din categoriile menționate mai sus urmează să fie transportate la bordul elicopterului.

OPS III.270 Stivuirea bagajului și bunurilor

(vezi Apendicele 1 la OPS III.270)

(vezi AMC OPS H.270)

(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că la bordul elicopterului sunt admise doar bagaje de mână care pot fi stivuite în mod corespunzător și în siguranță.

(b) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că toate bagajele și bunurile transportate, care ar putea să rănească sau să producă daune, sau care ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile în cazul în care sunt deplasate, sunt plasate în spații de depozitare concepute special pentru a împiedica mișcarea lor.

OPS III.275 Spațiu rezervat

OPS III.280 Locurile pasagerilor

(vezi IEM OPS H.280)

[(vezi ACJ nr. 1 la OPS III.280)

(vezi ACJ nr. 2 la OPS III.280)]

Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia să poată contribui cel mai bine la evacuarea elicopterului și să nu împiedice desfășurarea acțiunilor respective.

OPS III.285 Informarea pasagerilor

Operatorul se asigură că:

(a) Generalități.

(1) Pasagerii sunt informați verbal cu privire la problemele de siguranță. Această informare poate fi – parțial sau în întregime – sub forma unei prezentări audiovizuale.

(2) Pasagerilor li se pune la dispoziție cardul de informare de siguranță care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentului de urgență și amplasarea ieșirilor pe care pasagerii le-ar putea folosi.

(b) Înainte de decolare

(1) Pasagerii sunt informați cu privire la următoarele aspecte, după caz:

- (i) Reglementări privind fumatul;
- (ii) Indicația ca spătarul scaunului să fie în poziție verticală, iar măsuțele să fie reasezate la locurile lor;
- (iii) Amplasarea ieșirilor de urgență;
- (iv) Amplasarea și modul de utilizare a marcajelor traseelor de evacuare de pe podea;
- (v) Stivuirea bagajelor de mână;
- (vi) Restricțiile privind utilizarea dispozitivelor electronice portabile; și
- (vii) Amplasarea și conținutul cardului de informare cu privire la siguranță; și

(2) Pasagerilor li se face o demonstrație privind:

- (i) Utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță, inclusiv modul de cuplare și decuplare a centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță;
- (ii) Localizarea și modul de utilizare a echipamentului de oxigen, în cazul în care este necesar (vezi OPS III.770 și OPS III.775). De asemenea, pasagerii trebuie să fie informați cu privire la necesitatea stingerii oricăror materiale fumigene în momentul folosirii oxigenului; și
- (iii) Localizarea și modul de folosire a vestelor de salvare, în cazul în care este necesar (vezi OPS III.825, III.827 și III.830).

(c) După decolare

(1) Pasagerilor li se reamintesc următoarele, după caz:

- (i) Reglementări privind fumatul;
- (ii) Utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță;

(d) Înainte de aterizare

(1) Pasagerilor li se reamintesc următoarele, după caz:

- (i) Reglementări privind fumatul;
- (ii) Utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță;
- (iii) Indicația ca spătarul scaunului să fie în poziție verticală, iar măsuțele să fie reasezate la locurile lor;
- (iv) Restituirea bagajelor de mână; și
- (v) Restricțiile privind utilizarea dispozitivelor electronice portabile.

(e) După aterizare

(1) Pasagerilor li se reamintesc următoarele:

- (i) Reglementări privind fumatul; și
- (ii) Utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță.

(f) Într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile adecvate de urgență.

OPS III.290 Pregătirea zborului

(a) Operatorul se asigură că pentru fiecare zbor prevăzut se stabilește un plan de zbor operațional.

(b) Comandantul nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:

- (1) Elicopterul este navigabil;
- (2) Elicopterul este operat în condiții care nu contravin prevederilor din lista devierilor de la configurare (CDL);
- (3) Instrumentele și echipamentele necesare pentru executarea zborului, în conformitate cu RAC-OPS Partea H, Subpărțile K și L sunt disponibile;
- (4) Instrumentele și echipamentele sunt în stare de funcționare, cu excepția celor prevăzute în MEL;
- (5) Acele părți din Manualul operațional care sunt necesare pentru executarea zborului sunt disponibile;
- (6) Documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform OPS III.125 și OPS III.135 se află la bord;
- (7) Sunt disponibile hărți actualizate, diagrame și documentație aferentă sau date echivalente pentru operarea prevăzută a elicopterului, inclusiv orice deviere de la rută care ar putea să apară.
- (8) Instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;
- (9) Prevederile din Manualul operațional referitoare la necesarul de combustibil, ulei și oxigen, la altitudinile minime de siguranță, la minimele de operare și disponibilitatea heliporturilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat;
- (10) Încărcătura este distribuită și asigurată în mod corespunzător;

(11) Masa elicopterului, la începutul rulării pentru decolare, este astfel încât zborul să se poată desfășura în conformitate cu RAC-OPS Partea H, Subpărțile F+I, după caz; și

(12) Orice limitare operațională suplimentară față de cele de la subparagrafele (9) și (11) poate fi respectată.

OPS III.295 Selectarea heliporturilor

(a) Atunci când planifică un zbor, operatorul stabilește proceduri de selectare a heliporturilor de destinație și/sau de rezervă, în conformitate cu OPS III.220.

(b) Dacă nu există posibilitatea de a se întoarce la heliportul de plecare din cauza condițiilor meteorologice, comandantul trebuie să aleagă un heliport de rezervă la decolare aflat la o distanță parcursă într-o oră de zbor la viteza normal de croazieră în condiții IMC.

(c) Pentru zborul executat după reguli IFR sau când se zboară VFR și când se navigheze cu ajutorul altor mijloace altele decât reperatele vizuale pe sol, comandantul trebuie să specifice în planul operațional, cel puțin un heliport de rezervă, numai dacă:

(1) Destinația este un heliport pe coastă (vezi AMC OPS III.295 (c)(1) și IEM OPS III.295 (c)(1)); sau

(2) Pentru un zbor către [oricare altă] destinație de pe uscat, durata zborului și condițiilor meteorologice care predomină sun astfel încât, la ora estimată de sosire la heliportul unde se intenționează a se ateriza, apropierea și aterizarea poate fi efectuată în condiții VMC așa cum prevede Autoritatea; sau

(3) Heliportul unde se intenționează a se ateriza este izolat și nu există heliport de rezervă disponibil. Trebuie determinat punctul la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR).

(d) Operatorul trebuie să selecteze două destinații alternative când:

(1) Rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru heliportul de destinație sau orice combinație între acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după ora estimată de sosire, condițiile meteorologice vor fi sub limitele minime aplicabile pentru planificarea zborului; sau

(2) Nu sunt disponibile informații meteorologice.

(e) Heliporturile de rezervă pe mare pot fi specificate în conformitate cu (vezi AMC OPS III.295 (e) și IEM OPS III.295 (e)) :

(1) Heliportul de rezervă pe mare poate fi utilizat doar după Punctul la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR). Înainte de determinarea PNR, trebuie utilizate heliporturile de rezervă pe uscat.

(2) Se va asigura aterizarea pe heliportul de rezervă cu un motor inoperant.

(3) Se va asigura vizibilitatea platformelor. Dimensiunile, configurația și vizibilitatea obstacolelor fiecărei platforme sau altor locuri trebuie evaluate în vederea stabilirii oportunității operaționale de a fi utilizată ca heliport de rezervă pentru fiecare tip de elicopter propus a fi utilizat.

(4) Minimele meteo vor fi stabilite ținând seama, cu exactitatea și încrederea în informațiile meteorologice. (vezi IEM OPS H.295 (e)(4)).

(5) Lista Echipamentului Minim (MEL) trebuie să reflecte cerințele esențiale pentru acest tip de operațiune.

(6) Heliportul de rezervă pe mare va fi selectat doar dacă operatorul a prevăzut o astfel de procedură în Manualul operațional aprobat de Autoritate.

(7) Operator trebuie să specifice și să solicite heliport (heliporturi) de rezervă în planul operațional de zbor.

OPS III.297 Planificarea minimelor pentru zborurile IFR

(a) Planificarea minimelor pentru un heliport de rezervă pentru decolare. Operatorul nu trebuie să selecteze un heliport în calitate de heliport de rezervă pentru decolare decât dacă rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare sau orice combinație dintre acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după ora estimată de sosire pe heliport, condițiile meteorologice vor fi conforme cu minimele aplicabile pentru aterizare în conformitate cu OPS III.225 sau superioare acestora. Plafonul trebuie să fie luat în considerare atunci când singurele apropieri disponibile sunt apropierea nonprecizie și/sau circling. Orice limitare legată de operațiunile cu un motor inoperant trebuie să fie luată în considerare.

(b) Planificarea minimelor pentru un heliport de destinație (cu excepția heliporturilor de destinație izolate). Operatorul selectează heliportul de destinație și/sau heliportul (heliporturile) de rezervă de destinație numai atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru heliportul de destinație sau orice combinație între acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după ora estimată de sosire, condițiile meteorologice vor fi egale cu sau peste limitele minime aplicabile pentru planificarea zborului, după cum urmează:

(1) Cu excepția celor prevăzute în OPS III.295 (e), planificarea minimei pentru heliportul de destinație va fi:

(i) RVR/vizibilitate specificată în conformitate cu OPS III.225; și

(ii) Pentru o apropiere de nonprecizie sau o apropiere circling, plafonul norilor este egal sau superior MDH; și

(2) Planificarea minimei pentru heliportul (heliporturile) de rezervă la destinație:

Tabelul 1: Planificarea minimelor pe heliporturile de rezervă la destinație

| Tipul apropierii | Planificarea minimelor |
|------------------|--|
| Cat II și III | Cat I (Nota 1) |
| Cat I | Plus 200 ft/400m vizibilitate |
| Nonprecizie | Nonprecizie (Nota 2) plus 200 ft/400m vizibilitate |

Nota 1. RVR.

Nota 2. Plafonul trebuie să fie egal sau superior MDH.

OPS III.300 Depunerea planului de zbor ATS
(vezi AMC OPS III.300)

Operatorul se asigură că un zbor nu începe înainte de depunerea unui plan de zbor ATS sau înainte de depunerea sau transmiterea unor informații adecvate cât de curând posibil după aterizare care să permită activarea serviciilor de alertare, în cazul în care este necesar acest lucru.

OPS III.305 Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata imbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bordul elicopterului (vezi Apendicele 1 la OPS III.305) (vezi IEM OPS H.305)

Operatorul se asigură că nici un elicopter nu este realimentat și că din nici un elicopter nu se extrage combustibil de aviație sau combustibil de tip fracțiune largă (de exemplu, Jet-B sau echivalent), sau un amestec din aceste tipuri de combustibil, pe durata imbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul elicopterului. În toate celelalte cazuri, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul elicopterului trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să asigure o evacuare a elicopterului prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

OPS III.307 Realimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă (vezi IEM OPS III.307)

Operatorul stabilește proceduri de realimentare/extragere a combustibilului de tip fracțiune largă (de exemplu, Jet-B sau echivalent), în cazul în care este necesar.

OPS III.310 Membrii de echipaj la post

(a) *Membrii echipajului de comandă*

(1) În timpul decolării și aterizării, fiecare membru al echipajului de comandă care trebuie să fie prezent în cabina de pilotaj se află la postul său.

(2) În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de comandă care trebuie să fie prezent în cabina de pilotaj trebuie să rămână la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea atribuțiilor sale legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile elicopterului în orice moment.

(b) *Membrii echipajului de cabină.* La toate nivelurile elicopterului ocupate de pasageri, membrii echipajului de cabină trebuie să fie așezați la posturile repartizate, în timpul rulării, decolării și aterizării și când acest lucru este considerat, de către comandant, ca fiind necesar din considerente de siguranță a zborului. (vezi IEM OPS H.310 (b).)

OPS III.315 Spațiu rezervat

OPS III.320 Locurile, centurile de siguranță și hamurile de OPS III.320 siguranță

(a) *Membrii echipajului*

(1) În timpul decolării și aterizării și ori de câte ori comandantul consideră necesar în interesul siguranței zborului, fiecare membru al echipajului trebuie să fie asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și hamurile de siguranță cuplate la postul său.

(2) În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de comandă prezent în cabina de pilotaj trebuie să mențină centurile de siguranță cuplate atunci când se află la postul său.

(b) *Pasageri*

(1) Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori consideră necesar în interesul siguranței zborului, comandantul trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa, cu centura de siguranță sau hamul de siguranță, atunci când scaunul este dotat cu acest echipament, cuplat (cuplate) în mod corespunzător.

(2) Operatorul trebuie să prevadă, iar comandantul trebuie să asigure faptul că ocuparea unui scaun al elicopterului de către mai mult de o persoană poate fi permisă doar pe anumite scaune și poate avea loc numai pentru un adult și un copil de vârstă mică care este asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv.

OPS III.325 Asigurarea cabinei pasagerilor și a bucătăriei (bucătăriilor)

(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

(b) Comandantul se asigură că înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori este considerat necesar, în interesul siguranței, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

OPS III.330 Accesibilitatea echipamentului de urgență

[(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să se asigure că în timpul operării deasupra apelor, Clasa 3 de Performanță este luat în considerație durata zborului și condițiile probabile în cazul în care se decide utilizarea vestelor de salvare de către toți ocupanții elicopterului.]

[(b)] Comandantul se asigură că echipamentul important de urgență este accesibil pentru o utilizare imediată.

OPS III.335 Fumatul la bord

(a) Comandantul se asigură că nici unei persoane de la bordul elicopterului nu i se permite să fumeze:

(1) Ori de câte ori este considerat necesar, în interesul siguranței zborului;

(2) Atâta timp cât elicopterul se află la sol, cu excepția cazului în care permisiunea este specificată în conformitate cu procedurile definite în Manualul operațional;

(3) În afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalette);

(4) În compartimentele cargo și/sau în alte zone în care se transportă marfă care nu este depozitată în containere rezistente la foc sau acoperită cu materiale rezistente la foc; și

(5) În acele zone ale cabinei în care se asigură oxigen.

OPS III.340 Condiții meteorologice

(a) În cazul unui zbor IFR, comandantul trebuie:

(1) Să inițieze decolarea; sau

(2) Să continue zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului,

numai când sunt disponibile informații care indică faptul că la momentul sosirii condițiile meteorologice preconizate de la heliportul

(heliporturile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) stabilit(e) în conformitate cu OPS III.295 sunt egale sau superioare minimelor planificate prescise în OPS III.297.

(b) Comandantul continuă un zbor IFR către heliportul de destinație planificat numai atunci când cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la ora de sosire estimată, condițiile meteorologice preconizate pe heliportul de destinație sau cel puțin la un heliport de rezervă la destinație sunt egale sau superioare minimelor de operare aplicabile planificate.

(c) Pentru un zbor IFR comandantul nu trebuie să continue zborul spre heliportul de destinație planificat doar dacă cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la ora de sosire estimată, condițiile meteorologice preconizate pe heliportul de destinație sau cel puțin la un heliport de rezervă la destinație sunt egale sau superioare minimelor de operare aplicabile planificate, prevăzute în subparagraful (a) de mai sus.

(d) Nu se va executa zborul către o platformă sau un heliport situat la înălțime în cazul în care viteza medie a vântului față de platformă sau heliport este de 60 de noduri sau mai mare.

OPS III.345 Gheața și alți contaminanți – [proceduri de sol]

(a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de degivrare și antigivrare la sol, precum și inspecții ale elicopterului (elicopterelor) aferente acestor operațiuni.

(b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când suprafețele exterioare sunt curățate de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța și/sau posibilitatea de control a elicopterului, cu excepția cazurilor când acest lucru este permis de Manualul de zbor al elicopterului. []

[OPS III.346 Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri la care există sau pot apărea condiții de givraj. (vezi ACJ OPS H.346 și OPS III.675)

(b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de givraj existente sau posibile, decât în cazul în care elicopterul este certificat și echipat pentru a face față unor asemenea condiții.]

OPS III.350 Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant

Comandantul inițiază zborul sau continuă zborul, în cazul replanificării în timpul zborului, numai atunci când constată că elicopterul dispune cel puțin de cantitatea planificată de combustibil și ulei utilizabil necesară încheierii zborului în condiții de siguranță, ținând seama de condițiile de operare prevăzute.

OPS III.355 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, comandantul trebuie să se asigure că, în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice pe heliport și starea pistei care urmează să fie utilizată nu trebuie să împiedice decolarea și plecarea în siguranță.

OPS III.360 Aplicarea minimei de decolare

Înainte de inițierea decolării, comandantul trebuie să se asigure de faptul că RVR sau vizibilitatea pe direcția de decolare a elicopterului este egală cu sau mai mare decât minima aplicabilă, peste 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este peste 13000 ft.

OPS III.365 Altitudini minime de zbor (vezi IEM OPS H.250)

Comandantul nu trebuie să zboare sub altitudinile minime specificate, cu excepția cazului în care acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare, în conformitate cu procedurile aprobate de către Autoritate.

OPS III.370 Simularea situațiilor anormale de zbor

Operatorul stabilește proceduri care să asigure că situațiile anormale sau de urgență care necesită aplicarea parțială sau totală a procedurilor în caz de situații anormale sau de urgență și simularea IMC prin mijloace artificiale nu sunt simulate în timpul zborurilor de transport aerian comercial.

OPS III.375 Managementul combustibilului în zbor (vezi Apendicele 1 la OPS III.375)

(a) Operatorul stabilește o procedură prin care să asigure efectuarea controalelor și a managementului combustibilului în timpul zborului.

(b) Comandantul trebuie să se asigure că combustibilul utilizabil rămas în zbor nu este mai mic decât cantitatea necesară pentru a ajunge la un heliport unde se poate efectua o aterizare în siguranță având rezerva finală de combustibil rămasă.

(c) Comandantul declară starea de urgență atunci când cantitatea de combustibil utilizabil calculată la aterizare este mai mică decât rezerva finală de combustibil.

OPS III.380 Spațiu rezervat**OPS III.385 Utilizarea oxigenului suplimentar**

Comandantul se asigură că membrii echipajului de comandă implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unui elicopter în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13 000 ft.

OPS III.390 Spațiu rezervat**OPS III.395 Detectarea apropierei față de sol**

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către orice membru al echipajului sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, comandantul sau pilotul căruia i s-a delegat executarea zborului trebuie să se asigure că se inițiază imediat acțiuni corective, pentru a se stabili condiții de zbor în siguranță.

OPS III.398 Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) (vezi ACJ OPS H.400)

(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, este utilizat în timpul zborului într-un mod care să permit afișajul măsurilor de evitare a coliziunii (Traffic Advisory – TA).

(b) Operatorul elicopterului echipat cu ACAS trebuie să stabilească standardele de pregătire și operare înainte de a autoriza echipajele pentru utilizarea ACAS]

OPS III.400 Condiții de apropiere și aterizare (vezi IEM OPS H.400)

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice pe heliport și starea pistei care urmează a fi utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o întrerupere a apropierei în condiții de siguranță, având în vedere prevederile referitoare la performanță specificate în Manualul operațional.

OPS III.405 Inițierea și continuarea apropierii

(a) Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată executarea zborului poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de RVR/vizibilitatea raportată, dar apropierea nu trebuie continuată dincolo de markerul exterior sau o altă poziție echivalentă, în cazul în care valoarea RVR/vizibilitatea raportată este mai mică decât minima aplicabilă (vezi IEM OPS H.405(a).)

(b) Atunci când RVR nu este disponibil, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate în conformitate cu Apendicele 1 la OPS H.430 subparagraful (h).

(c) În cazul în care, după depășirea markerului exterior sau a unei poziții echivalente în conformitate cu subparagraful (a) de mai sus, RVR/vizibilitatea raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată la DA/H sau MDA/H.

(d) În cazul în care nu există un marker exterior sau o poziție echivalentă, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată executarea zborului trebuie să decidă continuarea sau întreruperea apropierii înainte de a coborî sub 1 000 ft față de cota [heliportului] pe segmentul de apropiere finală. [În cazul în care MDA/H este la 1 000 ft față de cota heliportului sau mai mult, operatorul trebuie să stabilească o înălțime, pentru fiecare procedură de apropiere, sub care apropierea nu trebuie să continue dacă RVR/vizibilitatea este mai mică decât minima aplicabilă].

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca referința vizuală necesară să fie stabilită la DA/H sau MDA/H și să fie menținută.

OPS III.410 Spațiu rezervat

OPS III.415 Jurnal de bord

Comandantul se asigură că jurnalul de bord este completat.

OPS III.420 Raportarea evenimentelor

[(a) Terminologie

(1) *Incident*. Un eveniment, altul decât accident, asociat cu operarea unui elicopter, care afectează sau ar putea afecta siguranța operării.

(2) *Incident grav*. Un incident care implică circumstanțe care indică faptul că s-ar fi putut produce un accident.

(3) *Accident*. Un eveniment asociat cu operarea unui elicopter, care are loc între momentul în care orice persoană a fost îmbarcată la bordul

elicopterului cu intenția de zbor, până în momentul în care toate persoanele au fost debarcate, în cursul căruia:

(i) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că se afla:

(A) în elicopter;

(B) în contact direct cu orice parte a elicopterului, inclusiv părțile care s-au detașat de elicopter; sau

(C) expusă direct aspirației sau suflului motoarelor sau elicelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau

(ii) elicopterul suferă deteriorări sau avarii structurale care afectează negativ rezistența structurală, performanța sau caracteristicile de zbor ale elicopterului și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția avarierii sau deteriorării motorului, când daunele sunt limitate la motor, capote sa metalică sau accesorii; sau pentru daune limitate la elice, extremitățile aripilor, antene, pneuri, frâne, carenaje, mici urme de lovitură sau perforații în structura elicopterului, sau

(iii) elicopterul a dispărut sau este complet inaccesibil.

(b) *Raportarea incidentelor*. Operatorul stabilește proceduri de raportare a incidentelor luând în considerare responsabilitățile descrise mai jos și circumstanțele descrise în subparagraful (d) de mai jos.

(1) OPS III.085 (b) specifică responsabilitățile membrilor echipajului pentru raportarea incidentelor care pun în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării;

(2) Comandantul sau operatorul unui elicopter trebuie să prezinte Autorității un raport cu privire la orice incident care pune în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării;

(3) Rapoartele trebuie transmise în termen de 72 de ore de la momentul în care a fost identificat incidentul, cu excepția cazului în care circumstanțe excepționale împiedică acest lucru;]

[(4) Comandantul se asigură că toate defectiunile tehnice cunoscute sau suspectate, precum și toate depășirile limitărilor tehnice care apar în timp ce acesta răspunde de zbor sunt înregistrate în jurnalul tehnic al elicopterului. În cazul în care

deficiența sau depășirea limitărilor tehnice pune în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării, comandantul trebuie, suplimentar, să inițieze prezentarea unui raport către Autoritate, în conformitate cu paragraful (2) de mai sus.

(5) În cazul incidentelor raportate în conformitate cu subparagrafele (b) (1), (b) (2) și (b)(3), care rezultă sau sunt legate de orice cedare, funcționare defectuoasă sau defecțiune a elicopterului, a echipamentelor sale sau a oricărei părți din echipamentele de la sol sau care produc sau ar putea produce efecte negative asupra menținerii navigabilității elicopterului, operatorul trebuie să informeze și organizația care răspunde de proiectare sau furnizorul, sau, după caz, organizația care răspunde de menținerea navigabilității, în același timp în care se prezintă un raport Autorității.

(c) *Raportarea accidentelor și a incidentelor grave.* Operatorul stabilește proceduri de raportare a accidentelor și a incidentelor grave luând în considerare responsabilitățile descrise mai jos și circumstanțele descrise în subparagraful (d) de mai jos.

(1) Comandantul notifică operatorul cu privire la orice accident sau incident grav care apare în timpul în care acesta răspunde de zbor. În cazul în care comandantul este în incapacitate de a face o astfel de notificare, această sarcină este preluată de un alt membru al echipajului care are capacitatea de a face acest lucru, ținându-se cont de lanțul de comandă specificat de operator.

(2) Operatorul se asigură că Autoritatea din Statul operatorului, Autoritatea cea mai apropiată (în cazul în care nu este Autoritatea din Statul operatorului) și orice altă organizație care trebuie informată conform solicitării Statului operatorului sunt notificate în cel mai rapid mod posibil cu privire la orice accident sau incident grav și doar în cazul accidentelor, cel târziu înainte ca elicopterul să fie deplasat, cu excepția cazului în care circumstanțe excepționale împiedică acest lucru.

(3) Comandantul sau operatorul unui elicopter prezintă un raport Autorității din Statul operatorului în termen de 72 de ore de la momentul în care s-a produs accidentul sau incidentul grav.

(d) *Rapoarte specifică.* Evenimentele pentru care trebuie să se folosească metode specifice de notificare și raportare sunt descrise mai jos.

(1) *Incidente de trafic aerian.* Comandantul trebuie să anunțe fără întârziere unitatea ATS în cauză și trebuie să informeze unitatea despre intenția sa de a prezenta un raport privind incidentul de trafic aerian după terminarea zborului, ori de câte ori un elicopter în timpul zborului a fost pus în pericol de:

(i) O coliziune eventuală cu orice alt dispozitiv de zbor;

(ii) Proceduri de trafic aerian incorecte sau nerespectarea procedurilor aplicabile de către serviciile de trafic aerian sau de către echipaj;

(iii) Cedarea facilităților ATS.

În plus, comandantul notifică Autoritatea cu privire la incident.

(2) *ACAS-RA.* Comandantul informează unitatea ATS implicată și prezintă Autorității un raport ACAS, ori de câte ori un elicopter în zbor a executat manevre ca răspuns la ACAS-RA.

(3) *Pericol de impact cu păsările*

(i) Comandantul informează imediat unitatea locală ATS ori de câte ori este observat un risc potențial din cauza păsărilor.

(ii) Atunci când constată că s-a produs un impact cu păsări, comandantul prezintă Autorității, după aterizare, un raport scris referitor la coliziunea cu păsări, ori de câte ori un elicopter de care răspunde suferă un impact cu păsări care duce la o deteriorare semnificativă a elicopterului sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial. În cazul în care impactul cu păsările este descoperit atunci când comandantul nu este disponibil, operatorul este responsabil de prezentarea raportului.

(4) *Incidente și accidente cu bunuri periculoase.* Dacă apare un caz de urgență în zbor și dacă situația permite, comandantul trebuie să informeze organul de trafic aerian corespunzător despre prezența bunurilor periculoase aflate la bord. După ce elicopterul a aterizat, comandantul trebuie, dacă cazul a fost asociat sau se referă la transportarea bunurilor periculoase, va respecta [prevederile specificate în OPS III.1225.

(5) *Intervenție ilicită.* După un act de intervenție ilicită la bordul unui elicopter, comandantul sau, în absența sa, operatorul prezintă un raport Autorității locale și Autorității din Statul operatorului de îndată ce este posibil (vezi și OPS III.1245).

(6) *Apariția unor condiții potențial periculoase.* Comandantul informează unitatea ATS corespunzătoare, îndată ce este posibil, ori de câte ori în timpul zborului se întâlnesc condiții potențial periculoase, cum ar fi o neregularitate în funcționarea unei instalații de navigație sau a unei instalații la sol, un fenomen meteorologic sau un nor de cenușă vulcanică.]

OPS III.426 Raportarea orelor de zbor
(vezi ACJ OPS H.426)

Operatorul va pune la dispoziția Autorității numărul orelor de zbor pentru fiecare elicopter operat pe parcursul anului calendaristic precedent].

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.270 Depozitarea bagajului și mărfii

(a) Atunci când stabilește proceduri pentru a se asigura că bagajele de mână și mărfurile sunt depozitate în mod corespunzător și în siguranță, operatorul trebuie să ia în considerare următoarele:

(1) Fiecare articol transportat într-o cabină trebuie să fie depozitat doar într-un loc care să permită reținerea acestuia;

(2) Nu trebuie depășite limitările de masă înscrise pe plăcuțele aflate pe compartimentele de depozitare a bagajelor și a mărfurilor sau lângă acestea;

(3) Locurile de depozitare a bagajelor de sub scaune nu trebuie folosite decât în cazul în care scaunul este echipat cu o bară de reținere, iar mărimea bagajului permite reținerea sa cu acest echipament;

(4) Obiectele nu trebuie plasate în toalete sau sprijinite de pereți despărțitori care nu permit reținerea articolelor și împiedicarea deplasării înainte, în lateral sau în sus, cu excepția cazului în care peretele despărțitor poartă o plăcuță indicatoare pe care se specifică masa maximă care poate fi plasată în acel loc;

(5) Bagajele și mărfurile plasate în dispozitivele de zăvorâre nu trebuie să aibă o mărime care să împiedice închiderea în siguranță a ușilor cu zăvor;

(6) Bagajele și mărfurile nu trebuie să fie plasate în locuri în care pot împiedica accesul la echipamentul de siguranță; și

(7) Trebuie să se efectueze verificări înainte de decolare, înainte de aterizare și ori de câte ori semnalele de cuplare a centurilor de siguranță sunt aprinse sau ori de câte ori se comandă acest lucru, pentru a se asigura că bagajele sunt depozitate în locuri în care să nu poată împiedica evacuarea elicopterului sau să nu poată produce rănire prin cădere (sau altă deplasare), după cum se consideră adecvat în funcție de faza de zbor.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

**Apendicele 1 la OPS III.305
Realimentarea/extragerea combustibilului pe
durata îmbarcării pasagerilor, în timp ce pasagerii
se află la bord sau pe durata debarcării
pasagerilor**

(a) Operatorul trebuie să stabilească proceduri operaționale pentru realimentarea/extragerea combustibilului cu pasageri la bord, procedura se va desfășura fie cu elicele oprite fie cu elicele în funcțiune, cu condiția că se respectă următoarele cerințe:

(1) Ușa/ușile de pe partea unde se alimentează elicopterul este/sunt închise;

(2) Ușa/ușile de pe partea unde nu se alimentează va/vor rămâne deschisă (deschise), dacă situația o permite;

(3) Echipamentele pentru stingerea incendiilor adecvate situației vor fi poziționate în așa fel încât să fie disponibile în caz de incendiu; și

(4) Personal în număr suficient va fi disponibil pentru debarcarea pacienților din elicopter în caz de incendiu.

(5) Personal în număr suficient va fi disponibil la bord și pregătit corespunzător pentru o evacuare în caz de urgență.

(6) În cazul în care în interiorul elicopterului se detectează prezența vaporilor de combustibil sau apar orice alte pericole în timpul operațiunilor de alimentare/extragere a combustibilului, operațiunile cu combustibil trebuie să fie oprite imediat;

(7) Perimetrul la sol aflat în vecinătatea ieșirilor de urgență și zonele de desfășurare a toboganelor trebuie să rămână libere; și

(8) Se iau măsuri de evacuare sigură și rapidă.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

Apendicele 1 la OPS III.375 Managementul combustibilului în timpul zborului*(a) Verificări ale combustibilului în zbor*

(1) Comandantul trebuie să se asigure că verificările combustibilului în zbor sunt efectuate la intervale de timp regulate. Combustibilul rămas trebuie evaluat și înregistrat pentru:

(i) A se compara consumul curent cu cel planificat;

(ii) A verifica dacă combustibilul rămas este suficient pentru încheierea zborului, și

(iii) A determina cantitatea estimată de combustibil rămasă la aterizare pe heliportul de destinație.

(2) Trebuie să se înregistreze datele relevante privind combustibilul.

(b) Managementul combustibilului în timpul zborului

(1) În cazul în care în urma unui control al combustibilului din timpul zborului se constată că, la sosirea la heliportul de destinație, cantitatea prevăzută de combustibil rămasă este mai mică decât rezervă necesară plus rezerva finală de combustibil utilizabil, atunci comandantul trebuie să:

(i) Devieze; sau

(ii) Replanifice zborul în conformitate cu OPS III.295(e)(1) doar dacă consideră că este mult mai sigur să continue spre heliportul de destinație cu condiția ca,

(2) La un heliport de destinație pe uscat, în cazul în care există două zone separate de aterizare și decolare și condițiile meteo pe heliportul de destinație se conformează celor specificate pentru planificare în OPS III.340(a)(2), comandantul poate admite utilizarea combustibilului de rezervă înainte de aterizarea pe heliportul de destinație.

(c) Dacă, în urma unei verificări a combustibilului în timpul zborului către un heliport de destinație izolat, planificat în conformitate cu AMC OPS H.255 paragraful 3, combustibilul estimat a rămâne la ultimul punct posibil de deviere este mai puțin decât suma:

(1) Cantității de combustibil pentru a devia către un heliport ales în conformitate cu OPS III.295(b);

(2) Cantitatea de combustibil pentru situații neprevăzute; și

(3) Rezerva finală de combustibil, atunci comandantul trebuie să:

(4) Să devieze; sau

(5) Să se îndrepte către un heliport de destinație pe uscat, în cazul în care există două zone separate de aterizare și decolare și condițiile meteo pe heliportul de destinație se conformează celor specificate pentru planificare în OPS III.340(a)(2).

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA E – OPERAȚIUNI ÎN TOATE CONDIȚIILE METEO

Notă: Ori de câte ori va fi necesară utilizare simulatoarelor de zbor sau a Dispozitivelor de pregătire sintetică (STD) în cadrul prezentei Subpărți, aceasta va fi aprobată în conformitate cu cerințele RAC-STD.

OPS III.430 Minime de operare ale heliportului – Generalități (vezi Apendicele 1 la OPS III.430)

(a) Operatorul stabilește pentru fiecare heliport planificat pentru a fi utilizat, minime de operare a heliportului care nu sunt mai mici decât valorile indicate în Apendicele 1. Metoda de determinare a acestor minime trebuie să fie acceptabilă pentru Autoritate. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât orice valori care se pot stabili pentru astfel de heliporturi de către Statul în care se află heliportul, cu excepția cazului în care Statul aprobă în mod specific acest lucru.

Notă: Paragraful de mai sus nu interzice calcularea în timpul zborului a minimelor pentru un heliport de rezervă neplanificat dacă aceasta se face în concordanță cu o metodă acceptată.

(b) La stabilirea minimelor de operare ale heliportului care se vor aplica la orice operațiune specifică, operatorul trebuie să țină seama în totalitate de următoarele:

(1) Tipul, performanța și caracteristicile de manipulare ale elicopterului;

(2) Componenta, competența și experiența echipajului;

(3) Dimensiunile și caracteristicile pistelor care pot fi selectate în vederea utilizării;

(4) Conformitatea și performanța echipamentelor vizuale și nevizuale la sol (vezi AMC la OPS H.430 (b)(4));

(5) Echipamentul disponibil la bordul elicopterului pentru navigație și/sau controlul traiectului de zbor, după caz, în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și al întreruperii apropierii;

(6) Obstacolele din zonele de apropiere, întrerupere a apropierii și de urcare necesare pentru executarea procedurilor în cazul situațiilor neprevăzute și înălțimea necesară de trecere a obstacolelor;

(7) Altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentale;

(8) Mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice.

OPS III.435 Terminologie

(a) Termenii utilizați în prezenta Subpartă nu sunt definiți în JAR-1 și au următoarea semnificație:

(1) *Apropierea cu manevre la vedere (circling)*. Faza vizuală în continuarea unei apropieri instrumentale, pentru a aduce aeronava în poziție de aterizare pe o pistă care nu îndeplinește criteriile unei apropieri directe.

(2) *Proceduri la vizibilitate redusă (Low Visibility Procedures – LVP)*. Proceduri aplicate pe un heliport în scopul asigurării operării în siguranță în timpul apropierilor și decolărilor cu vizibilitate redusă din categoria II și III.

(3) *Decolare cu vizibilitate redusă (Low Visibility Take-Off – LVTO)*. Decolarea cu o valoare a RVR mai mică de 400 m.

(4) *Zona apropierii finale și de decolare (FATO)*. O zonă definită deasupra căreia faza finală a manevrei de apropiere pentru a plana sau ateriza este finalizată și din momentul respectiv începe manevra de decolare, atunci când FATO este folosit de către elicopterele operate conform Clasei 1 de Performanță, și include și zona necesară decolării întrerupte.

(5) *Apropiere vizuală (Visual approach)*. O apropiere în cursul căreia oricare sau toate părțile unei proceduri de apropiere instrumentale nu se efectuează și apropierea se execută cu referință vizuală cu terenul.

[[6] *Baza norului*. Înălțimea bazei celui mai jos element al norului, sau probabil, din vecinătatea aerodromului sau heliportului sau situate în spațiul specificat al operațiunilor. Înălțimea bazei norului este măsurată în mod normal în raport cu elevația aerodromului, iar în cazul operațiunilor pe mare baza norului este măsurată în raport cu nivelul mării.]

OPS III.440 Operațiuni la vizibilitate redusă – reguli generale de operare (vezi Apendicele 1 la OPS III.440)

(a) Operatorul nu efectuează operațiuni de Categoria II sau III decât dacă:

(1) Fiecare elicopter implicat este certificat pentru operațiuni cu înălțimi de decizie sub 200 ft sau fără înălțimi de decizie și echipat în conformitate cu JAR-AWO pentru operațiuni în toate condițiile meteorologice sau dispoziții echivalente acceptate de Autoritate;

(2) Un sistem adecvat de înregistrare a reușitei sau a nereușitei apropierii și/sau a aterizării automate este stabilit și menținut pentru a supraveghea siguranța generală a operării;

(3) Operațiunile sunt autorizate de către Autoritate;

(4) Echipajul este format din cel puțin doi piloți; și

(5) Înălțimea de decizie este determinată cu ajutorul unui radioaltimetru.

(b) Operatorul nu efectuează decolări la vizibilitate redusă la mai puțin de 150 m RVR decât dacă este aprobat de către Autoritate.

OPS III.445 Operațiuni la vizibilitate redusă – Considerații de heliport

(a) Operatorul nu folosește un heliport pentru operațiuni din Categoria II sau III decât în cazul în care heliportul este autorizat pentru astfel de operațiuni de Statul în care este amplasat heliportul.

(b) Operatorul verifică dacă procedurile la vizibilitate redusă (LVP) au fost stabilite și sunt în vigoare la acele heliporturi pe care urmează să se desfășoare operațiunile în condiții de vizibilitate redusă.

OPS III.450 Operațiuni la vizibilitate redusă – pregătire și calificări

(a) Operatorul se asigură că, înainte de a efectua decolări la vizibilitate redusă, operațiuni de Categoria I și II:

(1) Fiecare membru din echipaj:

(i) Finalizează cerințele referitoare la pregătire și verificare, conform Apendicelui 1, inclusiv pregătirea pe simulatorul de zbor care operează până la valorile-limită ale RVR și ale înălțimii de decizie corespunzătoare aprobării de Categoria II/III acordate operatorului; și

(ii) Este calificat în conformitate cu Apendicele 1;

(2) Pregătirea și verificarea sunt desfășurate în conformitate cu un program analitic detaliat, aprobat de Autoritate și inclus în Manualul operațional. Această pregătire este suplimentară față de cea prevăzută în RAC-OPS Partea H, Subpartea N; și

(3) Calificarea echipajului este specifică operațiunii și tipului de elicopter.

OPS III.455 Operațiuni la vizibilitate redusă – Proceduri operaționale (LVP) (vezi Apendicele 1 la OPS III.455)

(a) Operatorul stabilește proceduri și instrucțiuni pentru utilizarea la decolări la vizibilitate redusă și operațiuni de Categoria II și III. Aceste proceduri trebuie să fie incluse în Manualul operațional și să conțină îndatoririle membrilor de echipaj în timpul rulajului la sol, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.

(b) Comandantul se asigură că:

(1) Starea instalațiilor vizuale și nonvizuale este satisfăcătoare, înainte de a începe o decolare la

vizibilitate redusă sau apropiere de Categoria II sau III;

(2) Procedurile la vizibilitate redusă sunt în vigoare, în conformitate cu informațiile primare de la serviciile de trafic aerian, înainte de a începe o decolare la vizibilitate redusă sau o apropiere de Categoria II sau III; și

(3) Membrii echipajului de comandă sunt calificați corespunzător înainte de a începe o decolare la vizibilitate redusă cu o valoare a RVR mai mică de 150 m sau o apropiere de Categoria II sau III.

OPS III.460 Operațiuni la vizibilitate redusă – echipament minim

(a) Operatorul trebuie să includă în Manualul operațional echipamentul minim care trebuie să fie funcțional la începutul unei decolări la vizibilitate redusă sau o apropiere de Categoria II sau III, în conformitate cu Manualul de zbor al elicopterului sau cu alt document aprobat.

(b) Comandantul se asigură de faptul că starea elicopterului și a sistemelor de bord relevante este adecvată pentru operațiunea specifică ce urmează a fi efectuată.

OPS III.465 Minime de operare VFR (vezi Apendicele 1 și 2 la OPS III.465)

Operatorul se asigură că:

(1) Zborurile VFR sunt executate în conformitate cu regulile de zbor la vedere și în conformitate cu tabelul din Apendicele 1 la OPS III.465;

(2) Conform subparagrafului (3) și (4) de mai jos, [], elicopterele operează la o vizibilitate de zbor nu mai mică de 1500 m pe timp de zi și nu mai mică de 5 km pe timp de noapte. Vizibilitatea de zbor poate fi redusă la 800 m pentru scurte perioade pe timp de zi, când țărnul este vizibil, dacă elicopterul este manevrat la o viteză la care poate fi observat traficul sau orice alt obstacol în timp util pentru a putea fi evitată coliziunea. [(vezi ACJ OPS III.456)] Zborurile la joasă înălțime deasupra apei, în cazul când țărnul nu este vizibil, vor fi executate în condiții VFR atunci când plafonul de nori este mai mare de 600 ft. pe timp de zi și 1200 ft. pe timp de noapte.

(3) În spațiul aerian de Clasa G, atunci când se zboară între platforme unde sectorul peste apă este mai mic de 10 nm., zborurile VFR sunt executate în concordanță cu Apendicele 2 la OPS III.465; și

(4) [Zborurile VFR speciale se conformează cu minimele în vigoare ale oricărui Stat sau zone.]

SPAȚIU LIBER LĂSAT INTENȚIONAT

Apendicele 1 la OPS III.430 Minime de operare de heliport (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.430)

(a) *Minime la decolare*

(1) *Generalități*

(i) Minimele la decolare stabilite de operator trebuie să fie exprimate ca valori-limită ale vizibilității sau RVR, ținând cont de factorii relevanți pentru fiecare heliport planificat a fi folosit și de caracteristicile elicopterului. Atunci când există o necesitate specifică de a vedea și evita obstacole la plecare și/sau pentru o aterizare forțată, trebuie să se specifice condiții suplimentare (de exemplu, plafonul).

(ii) Comandantul nu începe decolarea decât în cazul în care condițiile meteorologice de la heliportul de plecare sunt cel puțin egale cu minima aplicabilă pentru aterizare pe acel heliport, cu excepția situației în care există un heliport de rezervă adecvat la decolare.

(iii) Atunci când vizibilitatea raportată este sub cea necesară pentru decolare și RVR nu este raportat, o decolare nu poate fi începută decât în cazul în care comandantul poate constata faptul că RVR/vizibilitatea în lungul pistei de decolare este cel puțin egală cu minima cerută.

(iv) Atunci când nu sunt disponibile rapoarte privind vizibilitatea sau RVR, o decolare nu poate fi începută decât în cazul în care comandantul poate constata faptul că RVR/vizibilitatea în lungul pistei de decolare este cel puțin egală cu minima cerută.

(2) *Referință vizuală.*

(i) Minimele la decolare trebuie alese astfel încât să asigure o suficientă orientare pentru controlul elicopterului atât în cazul unei decolări întrerupte în condiții adverse, cât și pentru a continua decolarea după cedarea instalației de forță critice.

(ii) Pentru operațiunile desfășurate pe timp de noapte, iluminarea la sol trebuie să fie asigurată pentru FATO/pistă sau orice obstacole, dacă nu a fost altfel agreat de către Autoritate.

(3) *RVR/vizibilitate cerută*

(i) Pentru operațiunile din Clasa 1 de Performanță, operatorul va stabili o valoare RVR și respectiv vizibilitate (RVR/VIS) drept minimă de decolare în conformitate cu tabelul de mai jos [(vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.430 subparagraful (a)(3)(i):]

Tabelul 1 - RVR/Vizibilitate pentru decolare

| Heliporturi pe uscat cu proceduri de decolare IFR | RVR/Vizibilitate |
|---|--|
| Fără lumini și fără marcaje (ziua) | 250m sau distanța pentru decolare întreruptă, oricare este mai mare dintre acestea |
| Fără marcaje (noaptea) | 800m |
| Lumini de margine de pistă și/sau marcajul axei pistei | 200m |
| Lumini de margine de pistă și ale axei pistei și informații RVR | 150m |
| Platforme pentru elicoptere pe mare | |
| Operațiuni desfășurate de către doi piloți | 250 m(1) |
| Operațiuni desfășurate de către un pilot | 500 m (1) |

Notă: Comandantul va stabili dacă pista de decolare nu este obstacolată.

(ii) Pentru operațiunile din Clasa 2 de Performanță, [pe uscat, comandantul] va opera astfel încât să asigure minima de decolare de 800 m RVR/VIS și să nu existe nori în momentul efectuării manevrei de decolare [] până la atingerea capacităților Clasei 1 de Performanță.

[(iii) Pentru operațiunile desfășurate pe mare de Clasa 2 de Performanță, comandantul trebuie să opereze cu o valoare pentru minima de Clasa 1 și să nu existe nori în momentul efectuării manevrei de decolare până la atingerea capacităților Clasei 1 de Performanță. (vezi nota 1 la tabelul 1 de mai sus)].

(iv) Pentru calculul minimei pentru decolare, la transformarea valorilor vizibilității meteorologice în valori RVR se va utiliza tabelul 6 de mai jos.

(b) *Apropiere nonprecizie (1)*

(1) *Minima de sistem*

(i) Operatorul trebuie să se asigure că minimele de sistem pentru procedurile de apropiere nonprecizie care se bazează pe folosirea ILS fără pantă (doar LLZ), VOR, NDB, SRA și VDF, nu sunt mai mici decât valorile indicate în tabelul 2 de mai jos.

Tabel 2 - Minime de sistem pentru echipamente de apropiere nonprecizie

| Minima de sistem | |
|-------------------------------|------------------|
| Mijloace | Cea mai mică MDH |
| ILS (fără pantă - LLZ) | 25G ft |
| SRA care se termină la % nm) | 25G ft |
| SRA (care se termină la 1 nm) | 3GG ft |
| SRA (care se termină la 2 nm) | 35G ft |
| VOR | 3GG ft |
| VOR/DME | 25G ft |
| NDB | 3GG ft |
| VDF (QDM & QCH) | 3GG ft |

(2) *Înălțimea minimă de coborâre.* Operatorul trebuie să se asigure că înălțimea minimă de coborâre pentru o apropiere nonprecizie nu este mai scăzută decât:

- (i) OCH/OCL pentru categoria de heliicopter; sau
- (ii) Minima de sistem.

(3) *Referința vizuală.* Pilotul nu poate continua apropierea sub MDA/MDH decât în cazul în care cel puțin una dintre următoarele referințe vizuale pentru pista care se intenționează a fi folosită pentru aterizare este vizibilă distinct și poate fi identificată de către pilot:

- (i) Elemente ale sistemului luminos de apropiere;
 - (ii) Pragul pistei;
 - (iii) Marcajele pragului;
 - (iv) Luminile de prag;
 - (v) Luminile de identificare ale pragului;
 - (vi) Indicatorul vizual al pantei de coborâre;
 - (vii) Zona de contact sau marcajele zonei de contact;
 - (viii) Luminile zonei de contact;
 - (ix) Luminile de margine de pistă; sau
 - (x) Alte referințe vizuale acceptate de către Autoritate.
- (4) *RVR necesar.* (vezi AMC OPS III.430(b)(4)).
- (i) Pentru apropierile nonprecizie a heliicopterelor operate conform Clasei 1 și 2 de Performanță valorile minime sunt indicate în Tabel de mai jos:

Tabelul 3- Minime pentru apropierea nonprecizie pe uscat

| Minime pentru apropierea nonprecizie pe uscat (5)(6)(7) | | | | |
|---|--------------|------------------|-------------|----------|
| MDH (ft) | Mijloace/RVR | | | |
| | Complete (1) | Intermediare (2) | De bază (3) | Fără (4) |
| 25G-299 ft | 6GG m | 8GG m | 1 GGG m | 1 GGG m |
| 3GG-449 ft | 8GG m | 1 GGG m | 1 GGG m | 1 GGG m |
| 45G ft și mai mult | 1 GGG m | 1 GGG m | 1 GGG m | 1 GGG m |

Nota 1: Toate mijloacele înseamnă: FATO/marcajele pistei, 720 m sau mai mult de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 2: Mijloace intermediare înseamnă FATO/marcaje ale pistei, 420-719 m de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse. Nota 3: Mijloace de bază înseamnă FATO/marcaje ale pistei, lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie pe o lungime mai mică de 420 m, lumini de apropiere de intensitate mică pe orice lungime, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 4: Fără mijloace luminoase de apropiere înseamnă FATO/marcajele pistei, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă sau fără nici o lumină.

Nota 5: Tabelele se aplică doar apropierilor convenționale, cu o pantă de coborâre nominală de cel mult 4°. Pentru pantele de coborâre mai mari este nevoie, de obicei, ca orientarea după unghiul de pantă vizual (de exemplu, PAPI) să fie vizibil la înălțimea minimă de coborâre.

Nota 6: Cifrele de mai sus reprezintă fie RVR raportate, fie condiții meteorologice de vizibilitate convertite în RVR, în conformitate cu subparagraful (h) de mai jos.

Nota 7: MDH menționată în Tabelul 3 se referă la calculul inițial al MDH. Atunci când se selectează RVR asociată, nu este necesar să se țină seama de o rotunjire superioară la multiplu de zece ft, care se poate face în scopuri operaționale, cum ar fi conversia în MDA.

- (ii) Când punctul pentru întreruperea apropierii este cuprins în nm al pragului de aterizare, minima pentru apropiere cu toate mijloacele poate fi folosită indiferent de lungimea luminilor de apropiere disponibile. Totuși, FATO/luminile de margine de pistă, luminile pentru pragul pistei, luminile pentru sfârșitul pistei și FATO/marcajele pistei sunt necesare.

(iii) *Operațiuni pe timp de noapte.* Pentru operațiunile pe timp de noapte, trebuie să fie aprinse cel puțin luminile de FATO/margine de pistă, cele de prag și cele de capăt de pistă, cu excepția cazului în care Autoritatea convine altfel.

(iv) *Operațiuni cu un singur pilot.* Pentru operațiunile cu un singur pilot,

valoarea minimă RVR va fi de 800m sau cea din Tabelul 3, oricare dintre acestea este mai mare.

(c) *Apropiere de precizie – Operațiuni de categoria I*

(1) *Generalități.* O operațiune de categoria I este o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare utilizând ILS, MLS sau PAR cu o înălțime de decizie de cel puțin 200 ft și cu vizibilitate în lungul pistei de cel puțin 550 m.

(2) *Înălțime de decizie.* Operatorul trebuie să se asigure că înălțimea de decizie pentru o apropiere de precizie de categoria I nu este mai mică decât:

(i) Înălțimea minimă de decizie specificată în Manualul de zbor al elicopterului (HFM), în cazul în care este menționată;

(ii) Înălțimea minimă până la care se poate utiliza mijlocul apropierii de precizie, fără referințele vizuale necesare;

(iii) OCH/OCL pentru categoria de elicopter; sau

(iv) 200 ft.

(3) *Referința vizuală.* Pilotul nu poate continua apropierea sub înălțimea de decizie din categoria I, determinată în conformitate cu subparagraful (c) (2), decât în cazul în care cel puțin una dintre următoarele referințe vizuale pentru pista care se intenționează a fi folosită este vizibilă distinct și poate fi identificată de pilot:

(i) Elemente ale sistemului luminos de apropiere;

(ii) Pragul pistei;

(iii) Marcajele pragului;

(iv) Luminile de prag;

(v) Luminile de identificare ale pragului;

(vi) Indicatorul vizual al pantei de coborâre;

(vii) Zona de contact sau marcajele zonei de contact;

(viii) Luminile zonei de contact; sau

(ix) Luminile de margine.

(4) *RVR necesar.* Pentru categoria I de operațiuni, Clasa 1 și 2 de Performanță sunt aplicabile următoarele minime:

Tabelul 4 – Minimele de precizie de categoria I pentru uscat

| Pe uscat [] Minimele de precizie de categoria I (5)(6)(7) | | | | |
|--|---------------|------------------|-------------|----------|
| Înălțime de decizie (ft) | Mijloace /RVR | | | |
| | Complete (1) | Intermediare (2) | De bază (3) | Fără (4) |
| 200 ft | 500 m | 600 m | 700 m | 1 000 m |
| 201-250 ft | 550 m | 650 m | 750 m | 1 000 m |
| 251-300 ft | 600 m | 700 m | 800 m | 1 000 m |
| 301 ft și peste | 750 m | 800 m | 900 m | 1 000 m |

Nota 1: Toate mijloacele înseamnă: FATO/marcajele pistei, 720 m sau mai mult de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 2: Mijloace intermediare înseamnă FATO/marcaje ale pistei, 420-719 m de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse. Nota 3: Mijloace de bază înseamnă FATO/marcaje ale pistei, lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie pe o lungime mai mică de 420 m, lumini de apropiere de intensitate mică pe orice lungime, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 4: Fără mijloace luminoase de apropiere înseamnă FATO/marcajele pistei, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă sau fără nici o lumină.

Nota 5: Cifrele de mai sus reprezintă fie RVR raportate, fie condiții meteorologice de vizibilitate convertite în RVR, în conformitate cu subparagraful (h).

Nota 6: Tabelul se aplică doar apropierilor convenționale, cu o pantă de coborâre nominală de cel mult 4°

Nota 7: MDH menționată în Tabelul 4 se referă la calculul inițial al MDH. Atunci când se selectează RVR asociată, nu este necesar să se țină seama de o rotunjire superioară la multiplu de zece ft, care se poate face în scopuri operaționale, (cum ar fi conversia în DA).

(i) *Operațiuni pe timp de noapte.*

Pentru operațiunile pe timp de noapte, trebuie să fie aprinse cel puțin luminile de FATO/margine de pistă, cele de prag și cele de capăt de pistă, cu excepția cazului în care Autoritatea convine altfel.

(iv) *Operațiuni cu un singur pilot.*

Pentru operațiunile cu un singur pilot, operatorul trebuie să calculeze valoarea RVR minimă pentru toate apropierile în conformitate cu OPS III.430 și prezentul Apendice. O valoare a RVR mai mică de 800 m nu este permisă, cu excepția folosirii unui pilot automat corespunzător cuplat la ILS sau MLS, caz în care se aplică minimele normale. Înălțimea de Decizie aplicată nu trebuie să fie mai mică decât 1,25 x

înălțimea minimă folosită pentru pilotul automat.

(d) *Apropiere de precizie pe uscat – operațiuni de categoria II* (vezi IEM la OPS III.430, subparagraful (d)).

(1) *Generalități*. O operațiune din categoria II este o apropiere de precizie instrumentală și aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

(i) O înălțime de decizie sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft; și

(ii) O vizibilitate în lungul pistei de cel puțin 300 m.

(2) *Înălțime de decizie*. Operatorul trebuie să se asigure că înălțimea de decizie pentru o operațiune de categoria II nu este mai mică decât:

(i) Înălțimea minimă de decizie specificată în HFM, în cazul în care este menționată;

(ii) Înălțimea minimă până la care se poate utiliza mijlocul apropierii de precizie, fără referințele vizuale necesare;

(iii) OCH/OCL pentru categoria de helicopter;

(iv) Înălțimea de decizie la care echipajul de conducere este autorizat să opereze; sau

(v) 100 ft.

(3) *Referință vizuală*. Pilotul nu poate continua apropierea sub înălțimea de decizie din categoria II, determinată în conformitate subparagraful (d) (2), decât în cazul în care se obține și se poate menține o referință vizuală care conține un segment format din cel puțin trei lumini consecutive axiale din luminile de apropiere sau luminile zonei de contact, sau luminile axiale ale pistei, sau luminile de margine, sau o combinație a acestora. Această referință vizuală trebuie să includă un element lateral din aria terenului, cum ar fi o bară transversală din dispozitivul luminos de apropiere sau pragul de aterizare, sau o bareță a luminilor zonei de contact.

(4) *RVR necesar*. Minimele cele mai joase care trebuie să fie utilizate la apropiere de operator pentru operațiunile de categoria II, clasa 1 de elicoptere sunt:

Tabelul 5 - RVR pentru apropierea de categoria II în relație cu înălțimea de decizie (DH)

| Minimă de precizie la apropiere pe uscat – categoria II | |
|---|---------------------------------|
| Înălțimea de decizie | Cuplare automată sub DH (1) RVR |
| 100 - 120 ft | 300 m |
| 121 - 140 ft | 400 m |
| 141 ft și mai mare | 450 m |

Nota 1: Referința la «Cuplare automată sub DH» din acest tabel înseamnă utilizarea continuă a sistemului de control automat al zborului până la o înălțime care nu este mai mare de 80 % din DH aplicabilă. Astfel, cerințele de navigabilitate pot, prin înălțimea

minimă de angajare pentru sistemul de control automat al zborului, afecta DH care trebuie să fie aplicată.

(e) *Spațiu rezervat*

(f) *Circling pe uscat*

(1) Termenul de circling (tur de pistă) este utilizat pentru a descrie faza vizuală a unei apropieri instrumentale, care aduce aeronava în poziția pentru aterizare pe o FATO/pistă care nu este situată corespunzător pentru o apropiere directă.

(2) Pentru circling, MDH-ul specificat nu trebuie să fie mai mic de 250 ft și vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

Notă: Apropierea cu manevre la vedere cu traiectorii prestabilite este o procedură acceptată în sensul prezentului paragraf.

(g) *Apropiere la vedere*. Operatorul nu trebuie să utilizeze o RVR mai mică de 800 m pentru o apropiere la vedere.

(h) *Conversia vizibilității meteorologice raportate în RVR*

(1) Operatorul trebuie să se asigure că conversia vizibilității meteorologice în RVR nu este utilizată pentru minimele de decolare calculate, minimele din categoriile II sau III sau atunci când este disponibilă o RVR raportată.

(2) La conversia vizibilității meteorologice în RVR în toate celelalte situații în afara celor de la subparagraful (h) (1), operatorul trebuie să se asigure că se utilizează următorul tabel:

Tabelul 6 – Conversia vizibilității în RVR

| Elemente de iluminat în operare | RVR = în vizibilitate meteorologică raportată la | |
|---|--|-------------------|
| | Zi | Noapte |
| Luminile de apropiere de mare intensitate și ale pistei | 15 | 20 |
| Orice alte tipuri de instalații de iluminat | 10 | 15 |
| Fără lumini | 10 | Nu este aplicabil |

(i) *Apropiere cu ajutorul radarului la bord (ARA)* pentru operare deasupra apei [(Vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.340, subparagraful (i)]

(1) *Generalități*

(i) Operatorul nu trebuie să efectueze operațiuni ARA doar dacă este autorizat astfel de către Autoritatea.

(ii) Apropierea cu ajutorul radarului de bord este permisă către platformele maritime și vasele în mișcare atunci când este folosit conceptul multi-echipaj.

(iii) Comandantul nu trebuie să efectueze o apropiere cu ajutorul radarului de bord decât dacă radarul poate să asigure o ghidare pe traiectorie și vizualizare a obstacolelor.

(iv) Înaintea începerii apropierii finale comandantul trebuie să se asigure că pe ecranul radarului traiectoria este liberă în partea finală și pe segmentele unde se poate efectua o ratare a apropierii. Dacă zona laterală liberă față de orice obstacol va fi mai mică de 1.0 nm, comandantul va trebui:

(A) Să se apropie față de o structura adiacentă țintă și apoi să continue vizual până la structura de destinație; sau

(B) Să se apropie dintr-o altă direcție printr-o manevră circling.

(v) Comandantul trebuie să se asigure că plafonul de nori este suficient raportat la platformă pentru a permite o aterizare în siguranță.

(2) *Înălțimea Minimă de Coborâre (MDH).*

Fără a depăși minimele din sub-paragrafele (i) și (ii) de mai jos, MDH nu trebuie să fie mai mică de 50 ft deasupra nivelului platformei.

(i) MDH este determinat cu ajutorul radioaltimetrului. MDH pentru o apropiere cu radar la bord nu trebuie să fie mai mic decât:

(A) 200 ft ziua;

(B) 300 ft noaptea.

(ii) MDH pentru apropiere care conduce la o apropiere circling nu trebuie să fie mai mică decât:

(A) 300 ft ziua;

(B) 500 ft noaptea.

(3) *Altitudinea minimă de coborâre (MDA).*

MDA poate fi folosită numai dacă radioaltimetrul este inoperant. MDA trebuie să fie de cel puțin MDH + 200 ft și trebuie să fie setată pe un barometru calibrat la destinație sau la cea mai joasă QNH prognozată pentru regiunea respectivă.

(4) *Domeniul de decizie.* Domeniul de decizie nu trebuie să fie mai mic de 0-75 nm cu condiția că operatorul a demonstrat Autorității că poate folosi un astfel de domeniu de decizie cu un nivel de siguranță acceptabil.

(5) *Referință vizuală.* Nici un pilot nu poate continua apropierea dincolo de domeniul de decizie sau sub MDH/MDA decât dacă se află în contact vizual cu destinația.

(6) *Operațiuni cu un singur pilot.* MDH/MDA pentru apropierea cu ajutorul radarului de bord (ARA) în operațiuni cu un singur pilot va fi cu 100 ft mai mare decât cel calculat folosind subparagrafele (2) și

(3) de mai sus. Domeniul de decizie nu va fi mai mic de 1-0 nm.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.440 - Operațiuni la vizibilitate redusă – Reguli generale de operare

(a) *Generalități.* Următoarele proceduri se aplică la introducerea și aprobarea operațiunilor în condiții de vizibilitate redusă.

(b) *Demonstrarea operaționalității sistemelor de la bord.* Operatorul trebuie să se conformeze cerințelor prevăzute în paragraful (c) de mai jos când începe operarea unui nou tip de elicopter care este nou pentru JAA, în Categoria II sau III.

Notă: Pentru tipurile de elicoptere deja utilizate pentru operațiuni de Categoria II sau III în alt Stat JAA, se aplică în schimb programul demonstrat în serviciu prevăzut în paragraful (f).

(1) *Fiabilitate operațională.* Ratele de reușită pentru Categoriile II și III trebuie să nu fie mai mici decât cele stabilite în JAR-AWO.

(2) *Criteriile pentru apropierea reușită.* O apropiere se consideră reușită dacă:

- (i) Criteriile sunt cele specificate în JAR-AWO sau echivalente ale acestora;
- (ii) Nu are loc nici o cedare a unui sistem relevant al elicopterului.

(c) *Colectarea datelor pentru demonstrarea operaționalității sistemelor de la bord.* Operatorul trebuie să stabilească un sistem de raportare care să permită verificări și evaluări periodice, desfășurate în timpul perioadei de evaluare operațională înainte de autorizarea operatorului pentru desfășurarea operațiunilor de Categoria II sau III. Sistemul de raportare trebuie să acopere toate apropierile reușite și nereușite, din rațiuni pentru mai târziu, și să includă o înregistrare a cedărilor părților componente ale sistemului. Acest sistem de raportare trebuie să se bazeze pe raportările echipajului de zbor și înregistrările automate așa cum este prevăzut în paragrafele (d) și (e) de mai jos.

(2) Înregistrările apropiierilor pot fi făcute în timpul zborurilor de linie normal sau în timpul altor zboruri efectuate de către operator.

(d) *Colectarea datelor în timpul demonstrării sistemului de bord – Operațiuni cu DH nu mai mică de 50 ft*

(1) Pentru operațiunile cu DH nu mai mică de 50 ft, datele trebuie înregistrate și evaluate de către operator și evaluată de către Autoritate când este necesar.

(2) Pentru următoarele date este suficient ca înregistrarea să fie făcută de către echipajul de zbor:

- (i) Heliportul și pista utilizată;
- (ii) Condițiile meteorologice;
- (iii) Timpul;
- (iv) Cauza cedării datorate unei apropieri întrerupte;

(v) Controlul adecvat al vitezei;

(vi) Compensarea și timpul de decuplare a sistemului automat de control al zborului;

(vii) Compatibilitatea sistemului automat de control al zborului, sistemului de comandă de pilotaj și datelor primare;

(viii) Indicația poziției elicopterului raportat la linia centrală a ILS când coboară cu 30 m (100 ft); și

(ix) Poziția de contact cu pista.

(3) Numărul apropiierilor, așa cum a fost aprobat de Autoritatea, făcute în timpul evaluării inițiale trebuie să fie suficient pentru a demonstra că performanța sistemului în serviciul curent al companiei aeriene este astfel încât rezultă o certitudine de 90% și o reușită a apropierii de 95%.

(e) *Colectarea datelor în timpul demonstrării sistemului de bord – Operațiuni cu DH mai mică de 50 ft sau fără DH*

(1) Pentru operațiunile cu DH mai mică de 50 ft sau fără DH, un înregistrator de date de zbor sau alt echipament care furnizează informație corespunzătoare, trebuie folosit suplimentar la rapoartele echipajului de zbor astfel pentru a confirma faptul că sistemul funcționează după cum a fost proiectat în serviciul curent al companiei aeriene. Următoarele date sunt cerute:

(i) Distribuția deviațiilor ILS la 30 m (100 ft) la contactul cu pista și, dacă este potrivit, la deconectarea sistemului de control a ruliului și valorile maxime ale deviațiilor între aceste puncte; și

(ii) Nivelul de înfundare la contactul cu pista.

(2) Orice neregularitate la aterizare trebuie investigate în totalitate folosind datele disponibile pentru a determina cauzele acestora.

(f) *Demonstrarea în serviciu*

Notă: Operatorul care îndeplinește în totalitate cerințele subparagrafului (b) de mai sus va fi considerat că a satisfăcut cerințele referitoare la demonstrarea în serviciu conținute în acest paragraf.

(1) Sistemul trebuie să demonstreze fiabilitatea și performanța operațiunilor de linie în conformitate cu conceptele operaționale. Trebuie realizate un număr de aterizări reușite în operațiuni de linie, după cum stabilește Autoritatea, inclusiv zborurile de instruire, folosind aterizarea automată și sistemul de ruli instalat pe fiecare tip de elicopter.

(2) Demonstrarea trebuie realizată utilizând ILS Categoria II sau III. Totuși, dacă operatorul decide astfel, demonstrațiile pot fi desfășurate pe alte facilități ILS dacă sunt înregistrate date suficiente astfel încât să se determine cauza performanței necorespunzătoare.

(3) Dacă un operator are diferite variante al aceluși tip de elicopter utilizând aceleași comenzi de zbor de bază și sisteme de afișare, sau diferite comenzi de zbor de bază și sisteme de afișare pe același tip de elicopter, operatorul trebuie să arate ca variantele se conformează criteriilor pentru performanța de bază a sistemului și operatorul nu trebuie să efectueze demonstrarea operațională totală pentru fiecare variantă.

(4) Atunci când operează un nou un tip de elicopter care a fost deja aprobat de către o Autoritate a oricărui Stat membru JAA pentru operațiuni de Categoria II și/sau III poate fi aprobat un program redus de demonstrare.

(g) *Monitorizarea continuă*

(1) După obținerea autorizării inițiale, operațiunile trebuie să fie monitorizate în continuu de către operator în scopul depistării oricăror tendințe nedorite înainte ca acestea să devină primejdioase. În acest scop pot fi folosite rapoartele echipajelor de zbor.

(2) Următoarele informații trebuie să fie păstrate pentru o perioadă de 12 luni:

(i) Numărul total de apropieri, pe tipuri de elicopter, atunci când s-a folosit echipamentul de categoria II sau III aflat la bord, pentru a efectua apropieri satisfăcătoare, reale sau în scopul antrenamentului, la minimele de categoria II sau III aplicabile; și

(ii) rapoartele apropiierilor și/sau aterizărilor automate nesatisfăcătoare, în funcție de heliporturi și de înmatriculare de elicoptere, în următoarele categorii:

- (A) Defecțiuni ale echipamentelor de la bord;
- (B) Disfuncționalități ale echipamentului de la sol;
- (C) Apropieri întrerupte din cauza instrucțiunilor ATC; sau
- (D) Alte cauze.

(3) Operatorul trebuie să stabilească o procedură de monitorizare a performanțelor sistemului de aterizare automată pentru fiecare elicopter.

(h) *Perioadele de tranziție*

(1) *Operatori fără experiență operațională anterioară pentru operațiunile din Categoria II sau III*

(i) Operatorul fără experiență operațională anterioară pentru operațiunile din Categoria II sau III poate fi aprobat pentru operațiuni din categoria II sau IIIA, după ce a obținut o experiență minimă de 6 luni de operare la categoria I, pe tipul de elicopter.

(ii) După încheierea celor 6 luni de operațiuni de categoria II sau IIIA pe tipul de elicopter, operatorul poate fi aprobat pentru operațiuni de categoria IIIB. Atunci când acordă o astfel de aprobare, Autoritatea poate impune minime mai mari decât cele mai scăzute aplicabile pentru o perioadă suplimentară. Creșterea minimelor se va referi, în mod normal, doar la RVR și/sau restricții privind operațiunile fără înălțime de decizie și trebuie să fie selectată astfel încât să nu fie nevoie de nici o schimbare în procedurile operaționale.

(2) *Operatori cu experiență anterioară pentru categoria II sau III.* Operatorul cu experiență anterioară pentru categoria II sau III poate obține autorizație pentru o perioadă de tranziție redusă, prin solicitare către Autoritate.

(i) *Întreținerea echipamentelor din categoria II, categoria III și LVTO.* Instrucțiunile de întreținere pentru sistemele de orientare aflate la bord trebuie stabilite de operator în colaborare cu constructorul și incluse în [programul operatorului de întreținere a elicopterului, prevăzut în Partea M – M.A.302], program care trebuie să fie aprobat de Autoritate.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.450 Operațiuni la vizibilitate redusă – Pregătire și calificări

(a) *Generalități.* Operatorul trebuie să se asigure că programele de pregătire a echipajului de zbor pentru operațiuni la vizibilitate redusă includ cursuri structurate de pregătire la sol, pe simulatorul de zbor și/sau în zbor. Operatorul poate reduce conținutul cursului, după cum este prevăzut la subparagrafele (2) și (3), cu condiția ca Autoritatea să accepte conținutul cursului simplificat.

(1) Membrii echipajului de zbor fără experiență în operațiuni de Categoria II sau III trebuie să parcurgă programul complet de pregătire conform subparagrafelor (b), (c) și (d), de mai jos.

(2) Membrii echipajului de zbor cu experiență în operațiuni de Categoria II sau III cu alt operator JAA pot urma un curs prescurtat de instruire la sol.

(3) Membrii echipajului de comandă cu experiență în operațiuni de categoria II sau III la operatorul respectiv pot urma un curs simplificat de pregătire la sol pe simulatorul de zbor și/sau un curs de zbor. Cursul prescurtat va include cel puțin cerințele subparagrafelor (d)(1),(d)(2)(i) sau (d)(2)(ii) care corespund și (d)(3)(i).

(b) *Pregătirea la sol.* Operatorul trebuie să se asigure că cursul de pregătire inițială la sol pentru operațiuni la vizibilitate redusă acoperă cel puțin:

(1) Caracteristicile și limitările ILS și/sau MLS;

(2) Caracteristicile mijloacelor vizuale;

(3) Caracteristicile ceții;

(4) Capacitățile și limitările operaționale ale sistemului specific de la bord;

(5) Efectele precipitațiilor, ale depunerii de gheață, ale vântului de forfecare și ale turbulenței la nivele joase;

(6) Efectul defecțiunilor specifice ale elicopterului/sistemului;

(7) Utilizarea și limitările sistemelor de evaluare a RVR;

(8) Principiile cerințelor de trecere a obstacolelor;

(9) Recunoașterea și acțiunile care trebuie luate în eventualitatea defectării echipamentelor de la sol;

(10) Proceduri și precauții care trebuie urmate în ceea ce privește mișcarea la suprafață în timpul operațiunilor atunci când RVR este de 400 m sau mai mică și orice proceduri suplimentare necesare pentru decolare, în condiții sub 150 m.

(11) Semnificația înălțimii de decizie bazate pe radioaltimetre și efectul profilului terenului în zona de apropiere asupra înregistrărilor radioaltimetrului și asupra sistemelor automate de apropiere/aterizare;

(12) Importanța și semnificația înălțimii de avertizare, dacă este cazul și acțiunea în cazul apariției oricărei defecțiuni peste și sub înălțimea de avertizare;

(13) Cerințele de calificare pentru piloți, necesare pentru obținerea și menținerea aprobării de a efectua decolări la vizibilitate redusă și operațiuni de categoria II sau III; și

(14) Importanța poziției corecte pe scaun și a nivelului ochilor.

(c) *Pregătirea pe simulatorul de zbor și/sau pregătirea în zbor*

(1) Operatorul trebuie să se asigure că pregătirea pe simulatorul de zbor și/sau pregătirea în zbor pentru operațiunile la vizibilitate redusă include:

(i) Verificări ale funcționării satisfăcătoare a echipamentelor, atât la sol, cât și în zbor;

(ii) Efectul asupra minimelor produs de schimbări în starea instalațiilor de la sol;

(iii) Monitorizarea sistemelor automate de comandă a zborului și a avertizărilor de stare a sistemului de aterizare automată, cu accent pe acțiunea care trebuie luată în cazul defectării acestor sisteme;

(iv) Măsurile care trebuie luate în cazul defectării motoarelor, a sistemelor electrice, a sistemelor hidraulice sau a sistemelor de dirijare a zborului;

(v) Efectul defecțiunilor cunoscute și folosirea listelor echipamentului minim;

(vi) Limitări operaționale care rezultă din certificarea navigabilității;

(vii) Orientarea după repere vizuale necesare la înălțimea de decizie, împreună cu informațiile privind deviația maximă admisă de la pantă sau de la direcție; și

(viii) Importanța și semnificația avertizării de înălțime, dacă este cazul, și măsurile în cazul apariției oricărei defecțiuni peste și sub înălțimea de avertizare.

(2) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului de comandă este pregătit în vederea îndeplinirii sarcinilor sale și instruit cu privire la coordonarea necesară cu alți membri ai echipajului. Trebuie să se utilizeze la maximum simulatoarele de zbor în acest sens.

(3) Pregătirea trebuie să fie împărțită pe faze care acoperă operarea normală fără defecțiuni a elicopterului sau a echipamentelor, dar care includ toate condițiile meteorologice care pot fi întâlnite și scenarii detaliate ale defectării elicopterului și a echipamentelor care ar putea afecta operațiunile din categoria II sau III. În cazul în care sistemul elicopterului implică utilizarea de sisteme hibrid sau a

altor sisteme speciale (cum ar fi afișaje HUD sau echipamente de intensificare a vederii), membrii echipajului de comandă trebuie să exerseze utilizarea acestor sisteme în mod de funcționare normal și anormal, în timpul fazei de pregătire pe simulatorul de zbor.

(4) Trebuie să fie exersate proceduri adecvate în caz de incapacitate în timpul decolărilor în condiții de vizibilitate redusă și al operațiunilor de categoria II și III.

(5) Pentru elicopterele fără simulator de zbor care să reprezinte respectivul elicopter, operatorii trebuie să se asigure că faza de pregătire în zbor, specifică scenariilor vizuale ale operațiunilor din categoria II, se desfășoară într-un simulator de zbor aprobat în mod special de către Autoritate. Această pregătire trebuie să includă cel puțin patru apropieri. Pregătirea și procedurile care sunt specifice tipului de elicopter trebuie să fie exersate în elicopter.

(6) Pregătirea inițială pentru categoriile II și III trebuie să includă cel puțin următoarele exerciții:

(i) Apropiere utilizând sistemele adecvate de urmărire a traiectoriei de zbor, sistemele autopilot și de comandă instalate în elicopter, până la înălțimea de decizie corespunzătoare, inclusiv tranziția spre zbor la vedere și aterizare la vedere;

(ii) Apropiere cu toate motoarele în funcțiune, folosind sistemele corespunzătoare de menținere a traiectoriei, autopiloții și sistemele de comandă instalate pe elicopter, până la înălțimea de decizie adecvată, urmată de întreruperea apropierei; toate fără referință vizuală exterioară;

(iii) Dacă este cazul, apropieri utilizând sisteme de zbor care să asigure redresarea, aterizarea și rulajul automate; și

(iv) Operare normală a sistemului adecvat, atât cu, cât și fără luarea de repere vizuale la înălțimea de decizie.

(7) Fazele ulterioare ale pregătirii trebuie să includă cel puțin:

(i) Apropieri cu motor defect, în diferite etape ale apropierei;

(ii) Apropieri cu defecțiuni ale echipamentului critic (de exemplu, sisteme electrice, sisteme automate de control al zborului, sisteme ILS/MLS de la sol și/sau de la bord și monitoare de stare);

(iii) Apropieri în cursul cărora, datorită defecțiunilor echipamentului automat de zbor necesită:

(A) Revenirea la zborul manual, pentru redresare, aterizare și rulare sau întreruperea apropierei; sau

(B) Revenirea la zborul manual sau la un mod automat inferior, pentru a comanda întreruperea apropierei de la înălțimea de decizie, la sau sub aceasta, inclusiv cele care pot duce la contactul cu pista;

(iv) Defecțiuni ale sistemelor care vor determina o deviere excesivă a direcției și/sau a pantei, atât deasupra, cât și sub înălțimea de decizie, în condițiile vizuale minime autorizate pentru operare. În plus, trebuie continuată aterizarea manuală, în cazul în care HUD funcționează într-un mod inferior sistemului automat sau în cazul în care acesta funcționează doar în modul de redresare; și

(v) Defecțiuni și proceduri specifice tipului sau variantei de elicopter.

(8) Programul de pregătire trebuie să asigure exerciții practice în cazul erorilor de manevrare care reclamă revenirea la o minimă mai mare.

(9) Programul de pregătire trebuie să includă pilotarea elicopterului atunci când, în timpul unei apropieri de categoria III pasiv la cedare, defecțiunea determină deconectarea autopilotului la înălțimea de decizie sau sub înălțimea de decizie atunci când ultima RVR raportată este de 300 m sau mai mică.

(10) Atunci când decolările se desfășoară la RVR de 400 m sau mai mici, pregătirea trebuie să fie stabilită astfel încât să cuprindă defecțiunile sistemelor și defectarea motoarelor, care duc la continuarea sau la întreruperea decolării.

(d) *Cerințe de conversie a pregătirii pentru a efectua decolări la vizibilitate redusă și operațiuni din categoria II și III.* Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului parcurge următorul program de pregătire privind procedurile de vizibilitate redusă, atunci când se transferă la un nou tip/o nouă clasă sau o nouă variantă de elicopter la care se vor efectua decolări la vizibilitate redusă, și operațiuni din categoria II și III. Cerințele privind experiența de zbor a unui membru de echipaj, pentru a urma un curs redus, sunt prescise la subparagrafele (a) (2) și (a) (3) de mai sus;

(1) *Pregătirea la sol.* Cerințele corespunzătoare prevăzute în subparagraful (b), luând în considerare pregătirea și experiența membrilor echipajului în categoriile II și III.

(2) *Pregătirea pe simulatorul de zbor și/sau pregătirea în zbor.*

(i) Un minim de 8 apropieri și/sau aterizări pe un simulator de zbor aprobat în acest sens.

(ii) Atunci când nu există un simulator de zbor disponibil pentru, trebuie

să fie efectuate pe elicopter cel puțin 3 apropieri incluzând cel puțin 1 întrerupere.

(iii) Pregătire suplimentară corespunzătoare, în cazul în care este nevoie de echipamente speciale, cum ar fi HUD sau echipament de intensificare a vederii.

(3) *Calificarea echipajului de comandă.* Cerințele privind calificarea echipajului de comandă sunt specifice operatorului și tipului de elicopter operat.

(i) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului de comandă parcurge o verificare înainte de a efectua operațiuni de categoria II sau III.

(ii) Verificarea prescrisă la subparagraful (i) de mai sus poate fi înlocuită cu parcurgerea cu succes a pregătirii pe simulatorul de zbor și/sau a pregătirii în zbor menționate la subparagraful (d) (2) de mai sus.

(4) *Zbor de linie sub supraveghere.* Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului de comandă efectuează următoarele operațiuni în zborul de linie, sub supraveghere (LIFUS):

(i) Pentru categoria II, când este necesară o aterizare manuală, un minim de 3 aterizări fără pilot automat;

(ii) Pentru categoria III, un minim de 2 aterizări automate, cu excepția faptului că este nevoie de o singură aterizare manuală atunci când pregătirea prevăzută la subparagraful (d) (2) a fost executată pe un simulator de zbor care poate fi utilizat pentru conversia ZFT (zero flight time);

(e) *Experiență de tip și de conducere.* Următoarele cerințe suplimentare sunt aplicabile comandanților noi pe tipul/clasa de elicopter:

(1) 50 de ore sau 20 de sectoare pe tipul respectiv, în calitate de comandant înainte de a desfășura operațiuni din categoria II și III;

(ii) 100 de ore sau 40 de sectoare în calitate de comandant de tip. Se adaugă 100 m la minimele RVR aplicabile pentru categoria II sau categoria III exceptând cazul când anterior a primit calificarea pentru operațiunile din categoriile II sau III cu un alt operator JAA.

(3) Autoritatea poate autoriza o reducere a cerințelor de experiență menționate anterior pentru membrii echipajului care au experiență de comandă la categoria II sau categoria III.

(g) *Pregătire și verificare periodică – Operațiuni la vizibilitate redusă*

(1) Operatorul trebuie să se asigure că, pe lângă pregătirea periodică normală și verificările de competență de către operator, sunt verificate cunoștințele pilotului și capacitatea acestuia de a îndeplini sarcini asociate cu o anumită categorie de operare pentru care este autorizat. Numărul necesar de apropieri care trebuie efectuate la simulatorul de zbor în timpul perioadei de valabilitate a verificării de competență de către operator este de minimum 2, dintre care una trebuie să fie o apropiere întreruptă și una trebuie să fie o decolare la cea mai mică minimă aplicabilă. Perioada de valabilitate a acestei verificări constituie 6 luni, inclusiv durata rămasă până la sfârșitul lunii în care a fost emis.

(2) Pentru operațiuni de categoria III, operatorul trebuie să utilizeze un simulator de zbor aprobat pentru categoria respectivă.

(3) Operatorul trebuie să se asigure că, pentru operațiuni de categoria III pe elicoptere cu sistem de conducere pasiv la defect, o întrerupere a apropierii este efectuată cel puțin o dată la 18 luni, în urma unei defecțiuni a pilotului automat la sau sub înălțimea de decizie, atunci când ultima RVR raportată a fost de 300 m sau mai mică.

(4) Autoritatea poate autoriza pregătirea și verificarea periodică pentru operațiunile de categoria II și pe un tip de elicopter atunci când nu există un simulator de zbor disponibil pentru tipul respectiv.

(f) *Decolare cu vizibilitate redusă (LVTO) cu RVR mai mic de 150 m.*

(1) Operatorul trebuie să se asigure că înaintea emiterii autorizației de efectuare a decolărilor cu RVR sub 150 m au fost efectuate următoarele antrenamente:

(i) Decolare normală în condiții RVR minime autorizate;

(ii) Decolare în condițiile RVR minim autorizat cu o defecțiune a motorului în timpul sau după TDP; și

(iii) Decolare în condițiile RVR minim autorizat cu o defecțiune a motorului înainte de TDP;

(2) Operatorul trebuie să se asigure că cerințele de antrenament cerute în subparagraful (1) de mai sus au fost îndeplinite la un simulator aprobat. Această pregătire trebuie să includă folosirea oricăror proceduri și echipament special. Atunci când nu există simulatoare de zbor aprobate, Autoritatea poate aproba aceste pregătiri pe un elicopter, fără cerințele pentru condiții RVR minime. (vezi Apendicele 1 la OPS III.965.)

(3) Operatorul trebuie să se asigure că membrul echipajului de zbor a fost supus unei inspecții înainte de a efectua operațiuni de decolare în condiții de vizibilitate redusă, cu RVR sub 150 m, după caz. Inspecția poate fi înlocuită doar de dovada

efectuării unei pregătiri pe simulator și/sau de zbor, în conformitate cu subparagraful (f)(1) de conversie inițială la un alt tip de elicopter.

(h) Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă și Categoria II/III Cerințe recurente

(1) Operatorul trebuie să se asigure că pentru piloții care vor să își mențină calificările pentru Categoria II și III, aceștia să efectueze un minimum de 3 apropieri și aterizări folosind proceduri aprobate pentru Categoria II/III, pe parcursul a 6 luni precedente, cel puțin una dintre acestea fiind efectuată pe elicopter.

(2) Recurența pentru operațiuni cu vizibilitate redusă (LVTO) este menținută prin obținerea calificării pentru Categoria II sau III în condițiile prevăzute în subparagraful (h)(1) de mai sus.

(3) Operator nu poate substitui aceste cerințe recurente cu pregătirea recurentă.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.455 Operațiuni la vizibilitate redusă – Proceduri operaționale

(a) *Generalități.* Operațiunile la vizibilitate redusă includ:

(1) Decolare manuală (cu sau fără sisteme electronice de menținere a traiectoriei);

(2) Apropiere cu sistemul automat cuplat la o înălțime sub DH, cu redresare, aterizare și rulare manuală;

(3) Apropiere efectuată cu sistemul automat cuplat, urmată de redresare automată, aterizare automată și rulare manuală; și

(5) Apropiere cu sistemul automat cuplat, urmată de redresare automată, aterizare automată și rulare automată, atunci când RVR aplicabilă este sub 400 m.

Nota 1: Se poate utiliza un sistem hibrid cu oricare dintre aceste moduri de operare.

Nota 2: Se pot certifica și aproba alte forme de sisteme de menținere a traiectoriei sau afișaje.

(b) Proceduri și instrucțiuni de operare

(1) Natura precisă și domeniul de aplicare al procedurilor și al instrucțiunilor furnizate depind de echipamentul utilizat la bord și de procedurile urmate în cabina de pilotaj. Operatorul trebuie să definească clar în Manualul operațional îndatoririle membrilor echipajului de comandă în timpul decolării, apropierii, redresării, degajării pistei și întreruperii apropierii. Trebuie să se pună un accent deosebit pe responsabilitățile echipajului de comandă în timpul tranziției de la condiții nonvizuale la condiții vizuale, precum și pe procedurile care trebuie să fie utilizate în condiții de deteriorare a vizibilității sau atunci când apar defecțiuni. Trebuie să se acorde o atenție deosebită repartizării sarcinilor în cabina de pilotaj, pentru a se asigura că volumul de muncă al pilotului care ia decizia de aterizare sau care execută o întrerupere a apropierii îi permite să se dedice supravegherii și procesului de luare a deciziilor.

(2) Operatorul trebuie să specifice procedurile operaționale și instrucțiunile detaliate în Manualul operațional. Instrucțiunile trebuie să fie compatibile cu limitările și procedurile obligatorii cuprinse în Manualul de zbor al elicopterului și să acopere, în special, următoarele aspecte:

(i) Verificări cu privire la funcționarea satisfăcătoare a echipamentului elicopterului, atât înainte de plecare, cât și în zbor;

(ii) Efectul asupra minimei cauzat de schimbări în starea instalațiilor de la sol și a echipamentului de bord;

(iii) Proceduri de decolare, apropiere, redresare, aterizare, rulaj la sol și întrerupere a apropierii;

(iv) Proceduri care trebuie respectate în cazul apariției unor defecțiuni, avertizări și a altor situații anormale;

(v) Referința vizuală minimă necesară;

(vi) Importanța poziției corecte pe scaun și a nivelului ochilor;

(vii) Acțiuni care pot fi necesare, care rezultă din deteriorarea referinței vizuale;

(viii) Alocarea de sarcini pentru echipaj, în vederea îndeplinirii procedurilor în conformitate cu subparagrafele (i)-(iv) și (vi), pentru a permite comandantului să se dedice în principal supravegherii și luării deciziilor;

(ix) Cerința ca toate anunțurile de înălțime sub 200 ft să fie bazate pe radioaltimetru și ca unul dintre piloți să continue monitorizarea instrumentelor elicopterului până la finalizarea aterizării;

(x) Cerința ca zona localizatorului sensibil să fie protejată;

(xi) Utilizarea informațiilor legate de viteza vântului, vântul de forfecare, turbulență, contaminarea pistei și utilizarea evaluărilor RVR multiple;

(xii) Proceduri utilizate pentru practicarea apropiierilor și aterizărilor pe piste la care procedurile complete de heliport de categoria II sau categoria III nu sunt în vigoare;

(xiii) Limitări operaționale care rezultă din certificarea navigabilității; și

(xiv) Informații privind deviația maximă permisă față de panta și/sau de la direcția ILS.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.465 Vizibilități minime

pentru operare VFR

| Clasa spațiului aerian | ABCDE | F | G |
|------------------------|---|---|--|
| | | Peste 900 m (3 000 ft) AMSL sau peste 300 m (1 000 ft) deasupra solului, considerându-se valoarea cea mai mare dintre cele două | Cel mult la 900 m (3 000 ft) AMSL sau la 300 m (1 000 ft) deasupra solului, considerându-se valoarea cea mai mare dintre cele două |
| Distanța față de nori | 1 500 m pe orizontală 300 m (1 000 ft) pe verticală | | Fără nori și cu vederea solului |
| Vizibilitate din zbor | 8 km la și peste 3 050 m (10 000 ft) AMSL (Nota 1) 5 km sub 3 050 m (10 000 ft) AMSL (Nota 2) | | 5 km (Nota 2) |

Nota 1: Atunci când înălțimea altitudinii de tranziție este mai mică de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, trebuie să se utilizeze FL 100 în loc de 10 000 ft.

Nota 2: Elicopterele pot fi operate în condiții de vizibilitate de zbor până la 1500 m [pe timp de zi], cu condiția ca autoritatea ATS corespunzătoare să permită folosirea unei vizibilități de zbor mai mici de 5 km și circumstanțele să fie astfel încât probabilitatea de întâlnire cu alt trafic să fie redusă, iar IAS să fie de 140 kts sau mai mică. În cazul în care este stabilit astfel de către Autoritatea corespunzătoare ATS, elicopterele pot opera la vizibilități de zbor de minim 800 m pe timp de zi. [].

Apendicele 2 la OPS III.465 Minime pentru zborurile executate între helipunți localizate în spațiu aerian de clasa G

| | Zi | | Noapte | |
|--------------------|--------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | Înălțimea (Nota 1) | Vizibilitate | Înălțimea (Nota1) | Vizibilitate |
| Cu un singur pilot | 300 ft | 3 km | 500 ft | 5 km |
| Cu doi piloți | 300 ft | 2 km (Nota 2) | 500 ft | 5 km (Nota 3) |

Nota 1: Baza plafonului de nori va fi astfel încât la înălțimea specificată să permită zborul în absența norilor.

Nota 2: Elicopterele pot opera la vizibilități de zbor de minim 800 m cu condiția că heliportul de destinație sau o structură intermediară este vizibilă în continuu.

Nota 3: Elicopterele pot opera la vizibilități de zbor de minim 1500 m cu condiția că heliportul de destinație sau o structură intermediară este vizibilă în continuu.

SUBPARTEA F - PERFORMANȚE GENERALITĂȚI

OPS III.470 Aplicabilitate

(a) Operatorul trebuie să se asigure că []

[(1) Elicopterele care sunt operate către /de la heliporturile localizate într-un mediu ostil aglomerat: sau

(2) Elicopterele care au o configurație maximă aprobată a locurilor de pasageri mai mare de 19;

sunt operate în conformitate cu RAC-OPS Partea H, Subpartea G (Clasa 1 de Performanță) cu excepția elicopterelor care au o configurație maximă aprobată a locurilor de pasageri mai mare de 19, operate de la/ către helipunți; care pot fi operate în conformitate cu OPS III.517 (a); sau

care dispun de aprobare de operare în conformitate cu Apendicele 1 la OPS III.005 (i)]

(b) În alte cazuri decât cele prevăzute la subparagraful (a) de mai sus, operatorul trebuie să se asigure că elicopterele care au o configurație maximă aprobată a locurilor de pasageri de 19 sau mai puțin, dar mai mult de 9 locuri, sunt operate în conformitate cu RAC-OPS Partea H, Subpartea G sau H (Clasa 1 sau 2 de Performanță).

(c) În alte cazuri decât cele prevăzute la subparagraful (a) de mai sus, operatorul trebuie să se asigure că elicopterele care au o configurație maximă aprobată a locurilor de pasageri de 9 sau mai puține, sunt operate în conformitate cu RAC-OPS Partea H, Subpartea G sau H sau I (Clasa 1, 2 sau 3 de Performanță).

OPS III.475 Generalități

Operatorul trebuie se asigură că masa elicopterului:

(1) La începutul decolării; sau, în cazul replanificării în zbor;

(2) În punctul de unde se aplică planul de zbor operațional revizuit, nu este mai mare decât masa la care cerințele Subpărții corespunzătoare pot fi respectate pentru zborul care trebuie să se execute, permițând reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și cea largare a combustibilului, astfel cum se prevede în cerința particulară.

(b) Operatorul se asigură că datele aprobate privind performanța incluse în Manualul de zbor al elicopterului sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele părții corespunzătoare, completate, după cum este necesar, cu alte date care pot fi acceptate de Autoritate, astfel cum este prevăzut în Subpartea relevantă. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în Subpartea corespunzătoare, se poate ține seama de orice factori

operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din Manualul de zbor al elicopterului, pentru a evita dubla aplicare a factorilor.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea deplină cu cerințele din Subpartea corespunzătoare, trebuie să se țină seama de:

- (1) masa elicopterului;
- (2) configurarea elicopterului;
- (3) condițiile de mediu, în special:
 - (i) presiunea barometrică și temperatura;
 - (ii) vântul:

(A) pentru cerințele referitoare la decolare, traiectoria de zbor la decolare și aterizare și cauzele datorate vântului vor constitui nu mai mult de 50% din componenta raportată a vântului capului cu o componentă de 5 noduri sau mai mult.

(B) atunci când decolarea sau aterizarea, conform Manualului de zbor al elicopterului, este permisă cu o componentă a vântului de coadă și pentru toate cazurile pentru traiectoria de zbor la decolare se va lua în considerație, nu mai puțin de 150% din componenta raportată a vântului de coadă.

(C) În cazul în care echipamentul de măsurare cu precizie a vântului permite măsurarea exactă a vitezei vântului la momentul decolării și aterizării, Autoritatea poate aproba componente alternative specifice altui loc. (vezi ACJ OPS III.475 (c) (3)(ii));

- (4) tehnici de operare; și
- (5) operarea oricărui sistem care are efecte adverse asupra performanței]

[OPS III.477 Evaluarea obstacolării (vezi ACJ la Subpartea H)

(a) În sensul respectării cerințelor obstacolării, un obstacol, localizat după FATO, în traiectoria de decolare sau în traiectoria de apropiere întreruptă, trebuie să fie luat în considerare dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața aflată sub traiectoria intenționată de zbor nu este mai mică decât:

Pentru operațiuni VFR:

(i) Jumătate din minimul lățimii FATO (sau termenul echivalent utilizat în Manualul de zbor) specificată în Manualul de zbor al elicopterului (sau, atunci când nu este definită lățimea, 0.75 D) plus 0.25 D (sau 3m, oricare din ele este mai mare), plus:

0.10 DR pentru operațiuni VFR desfășurate pe parcursul zilei

0.15 DR pentru operațiuni VFR desfășurate pe parcursul nopții

Pentru operațiuni IFR:

(i) 1.5 D (sau 30 m, oricare din ele este mai mare), plus:

0.10 DR pentru operațiuni IFR cu dirijarea cursului de acuratețe

0.15 DR pentru operațiuni IFR cu dirijarea cursului standard a cursului

0.30 pentru operațiuni IFR fără dirijarea cursului

(ii) la considerarea traiectoriei de zbor pentru apropierea întreruptă, divergența zonei de evaluare a obstacolelor se aplică doar la capătul distanței de decolare disponibile;

(iii) dirijarea standard a cursului include dirijare ADF sau VOR. Dirijarea cu acuratețe a cursului include ILS, MLS sau altă dirijare a cursului care să asigure acuratețea de navigație.

(3) Pentru operațiunile cu decolarea inițială executată la vedere și trecută apoi în IFR/IMS la un punct de tranziție, criteriul specificat în (1) este aplicabil doar până la punctul de tranziție, iar după acest punct se aplică criteriile de la (2):

(i) punctul de tranziție nu poate fi localizat înainte capătului TODRH pentru elicopterele care desfășoară operațiuni din Clasa 1 de Performanță și înaintate DPATO pentru elicopterele care desfășoară operațiuni din Clasa 2 de Performanță;

(b) Pentru decolările care utilizează procedura de rezervă (sau o tranziție laterală) în sensul respectării cerințelor referitoare la evitarea obstacolelor, un obstacol, localizat în zona de rezervă (sau tranziție laterală) va fi luat în considerație dacă distanța sa laterală față de cel mai apropiat punct de pe suprafața sub traiectoria de zbor intenționată este mai mică de:

(1) Jumătate din minimul lățimii FATO (sau termenul echivalent utilizat în Manualul de zbor) specificat în Manualul de zbor al elicopterului (sau, dacă nu este definită lățimea, $0,75D$), plus $0,25xD$ (sau 3m, oricare din ele este mai mare) plus 0,10 pentru VFR ziua, sau 0,15 pentru VFR noaptea, din distanța parcursă din spatele FATO. (vezi ACJ OPS III.490 (d))

(c) Obstacolele pot fi ignorate dacă sunt situate la o distanță mai mare de:

(1) 7 R, pentru operațiunile de zi, dacă pe parcursul urcării se asigură acuratețea de navigație prin referința la reperele vizuale corespunzătoare;

(2) 10R pentru operațiunile de noapte dacă pe parcursul urcării se asigură acuratețea de navigație prin referința la reperele vizuale corespunzătoare;

(3) 300 m, în cazul în care acuratețea de navigație poate fi asigurată în baza unor mijloace de navigație corespunzătoare: și

(4) 900 m în celelalte cazuri]

OPS III. 480 Terminologie

(a) Termenii utilizați în Subpărțile F,G,H [și] I [] care nu sunt definiți în JAR-1, au următoarele sensuri:

(1) 'Categorია A' referitoare la elicoptere semnifică elicoptere multi-motor proiectate cu motoare și sisteme izolate prezentate în AP27/29 [FAR sau echivalente, acceptate de către [Autoritate] și informațiile despre performanțele din Manualul de zbor al elicopterului bazate pe conceptul de cedare al unui motor critic care să asigure suprafețele și performanțele adecvate necesare continuării unui zbor în siguranță în cazul cedării unui motor.

(2) 'Categorია B' referitoare la elicoptere semnifică elicoptere cu un singur motor sau multi-motor care nu satisfac pe deplin toate performanțele standardelor Categoriai A. Elicopterele de Categoria B nu au garantată abilitate de stabilizare în cazul cedării unui motor în cazul în care este asumată o aterizare neplanificată cu un motor defect.

(3) *Punct de decizie* (CP). Punctul de decizie este definit ca fiind punctul din cursul unei apropieri la care pilotul căruia i-a fost încredințat zborul (PF) decide că, în eventualitatea unei cedări unei instalații de forță, cea mai sigură manevră este continuarea până la platformă.

(4) *Zonă aglomerată*. Cu referire la un oraș, localitate sau așezare, este definită ca fiind acea suprafață care este folosită în scopuri rezidențiale, comerciale sau de recreație (vezi și definițiile de mediu ostil și neostil).

[(5) *D*. Dimensiunea cea mai mare a elicopterului cu elicele în funcțiune]

[(6)] *Punct definit după decolare* (DPATO). Punctul, din faza de decolare și urcare inițială, înaintea căruia elicopterul nu poate continua zborul în siguranță, cu o instalație de forță critică inoperantă, și este posibilă necesitatea aterizării forțate.

[(7)] *Punct definit înainte aterizare* (DPBL). Punctul, din faza de apropiere și aterizare, după care elicopterul nu poate continua zborul în siguranță, cu o instalație de forță critică inoperantă și este posibilă necesitatea aterizării forțate.

Notă: Punctele definite se aplică doar în cazul elicopterelor din Clasa 2 de Performanță.

[(8)] *Distanța DR*. DR este distanța orizontală pe care elicopterul o parcurge de la sfârșitul distanței disponibile de decolare.

[(9)] *Heliport supraînălțat*. Un heliport care este cu cel puțin 3m deasupra suprafeței înconjurătoare.

[(10)] *Timp de expunere*. Perioada de timp reală pentru care performanțele unui elicopter cu o

instalație de forță critică inoperantă care se află în aer nu garantează o aterizare forțată în siguranță sau o continuare în siguranță a zborului. (vezi și definiția timpului de expunere maxim permis).

[(11)] *Helipunte*. Un heliport localizat pe o structură plutitoare sau pe o suprafață fixă în largul mării.

[(12)] *Heliport*. Un aerodrom sau o suprafață definită de pământ, apă sau o structură folosită sau care este destinată a fi folosită total sau parțial pentru sosirea, plecarea și deplasarea elicopterelor.

[(12)] *Mediu ostil*.

(i) Un mediu în care:

(A) O aterizare forțată în siguranță nu poate fi efectuată din cauza suprafeței inadecvate; sau

(B) Ocupanții elicopterului nu pot fi în mod adecvat protejați de diverse elemente; sau

(C) Nu pot fi puse la dispoziție serviciile/acțiunile echipelor de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau

(D) Există un risc inacceptabil de a pune în pericol persoanele sau bunurile de la sol;

(ii) În orice caz, următoarele suprafețe vor fi considerate ostile:

(A) Pentru operațiuni deasupra mării, suprafețele din largul mării mai la Nord de 45N și la mai Sud de 45S stabilite astfel de către Autoritatea Statelor interesate; și

(B) Acele părți ale suprafețelor aglomerate fără suprafețe adecvate sigure pentru aterizare forțată. (vezi IEM OPS 3.480 (a)(13)).

[(14)] *Punctul de decizie pentru aterizare (LDP)*. Punctul folosit pentru determinarea performanțelor de aterizare de la care, în cazul cedării unei instalații de forță, aterizarea poate continua în condiții de siguranță sau o aterizare de urgență poate fi inițiată.

[(15)] *Distanța disponibilă de aterizare (LDAH)*. Lungimea apropierei finale și a suprafeței de decolare plus orice distanță suplimentară declarată disponibilă sau potrivită pentru ca elicopterele să efectueze manevra de aterizare de la o anumită înălțime.

[(16)] *Distanța de aterizare necesară. [(LDRH)]* Distanța orizontală necesară pentru aterizare și oprirea totală de la un punct situat la [15] m ([50] ft) deasupra suprafeței de aterizare.

[(17)] *Configurația maximă aprobată a locurilor de pasageri. (MAPSC)*. Capacitatea maximă a locurilor pentru pasageri a unui anumit elicopter, excluzând locurile pentru echipaj, utilizate de

operator, aprobate de Autoritate și specificate în Manualul operațional.

[(18)] *Timpul maxim de expunere permis*. Perioadă, determinată în baza rapoartelor de cedare a unei instalații de forță înregistrate pentru tipul de motor al elicopterului, în care probabilitatea de cedare a unei instalații de forță poate să nu fie luată în calcul. (vezi și definiția timpului de expunere).

[(19)] *Mediu neostil*.

(i) Un mediu în care:

(A) Poate fi efectuată o aterizare forțată în siguranță; sau

(B) Ocupanții elicopterului pot fi protejați de diverse elemente; sau

(C) Pot fi asigurate operațiuni/acțiuni de căutare și salvare în conformitate cu expunerea anticipată; sau

(ii) În orice caz, acele părți ale suprafețelor aglomerate care au zone sigure adecvate pentru aterizare forțată vor fi considerate neostile.

[(20)] *Obstacol*. Obstacolele includ suprafețele de pământ, indiferent dacă este situat pe uscat sau mare.

[(21)] *Clasa 1 de Performanță*. Operațiuni din Clasa 1 de Performanță reprezintă acele performanțe care în eventualitatea cedării unei instalații de forță critice, elicopterul este capabil să aterizeze nedepășind distanța de decolare întreruptă disponibilă sau să continue în zborul în siguranță până la suprafața corespunzătoare de aterizare, în dependență de momentul cedării.

[(22)] *Clasa 2 de Performanță*. Operațiuni din Clasa 2 de Performanță reprezintă acele performanțe care în eventualitatea cedării unei instalații de forță critice, există posibilitatea disponibilă pentru ca elicopterul să continue în siguranță zborul, cu excepția cazului când cedarea apare devreme în timpul manevrei de decolare sau târziu în timpul manevrei de aterizare și când se poate impune o aterizare forțată.

[(23)] *Clasa 3 de Performanță*. Operațiuni din Clasa 3 de Performanță reprezintă acele performanțe care eventualitatea cedării unei instalații de forță critice oricând în timpul zborului, poate fi necesară o aterizare forțată pentru un elicopter multi-motor care impune o aterizare forțată pentru un elicopter cu un singur motor.

[(24)] *Distanța disponibilă pentru decolare întreruptă (RTODAH)*. Distanța apropierei finale și zonei de decolare declarate, disponibile și corespunzătoare elicopterelor care desfășoară acțiuni din Clasa 1 de Performanță în scopul completării unei decolări întrerupte.]

[(25)] *Distanța necesară pentru decolare întreruptă (RTODRH)*. Distanța orizontală necesară

de la începutul decolării până la punctul în care elicopterul ajunge la oprirea finală ca urmare a unei defecțiuni a unei instalații de forță sau întrerupere a unei decolări la punctul de decizie pentru decolare.

[(26)] *Direcția raportată a componentei vântului.* Direcția raportată a componentei vântului este interpretată ca fiind aceea care este raportată la ora la care se face planificarea zborului și poate fi folosită doar dacă nu există modificări majore ale vântului înaintea decolării.

[(27)] *Punctul de rotație (RP).* Punctul de rotație este definit ca fiind acel punct al traiectoriei de decolare, în care pasul rotorului este modificat pentru a schimba atitudinea elicopterului cu botul în jos. Este ultimul punct al traiectoriei de decolare de la care, în eventualitatea cedării unui motor, se mai poate face o aterizare forțată pe helipunte.

[(28)] *R. Turația rotorului.*

[(29)] *Aterizare forțată executată în siguranță.* Aterizare sau amerizare inevitabilă, în urma cărora se presupune că nu vor fi rănite persoane de la bord și nici de la sol.

[(30)] *Punctul de decizie pentru decolare (TDP).* De la acest punct, care se folosește pentru determinarea performanțelor la decolare, în eventualitatea cedării unei instalații de forță, se poate decide dacă se face o întrerupere a decolării sau se continuă în siguranță decolarea.

[(31)] *Distanța disponibilă de decolare (TODAH).* Lungimea zonei pentru apropierea finală și suprafața de decolare, plus distanța liberă necesară elicopterului (dacă este dată) declarată disponibilă și potrivită pentru ca elicopterul să poată efectua decolarea.

[(32)] *Distanța necesară la decolare TODAH.* Distanța orizontală necesară din momentul începerii decolării până în punctul în care viteza V_{TOSS} , înălțimea [selectată] [], un gradient pozitiv de urcare este asigurat ca urmare a defecțiunii unei instalații de forță [determinată] la TDP, restul instalațiilor de forță funcționând în limitele operaționale. [Înălțimea selectată trebuie determinată cu ajutorul datelor din Manualul de zbor al elicopterului și va fi de cel puțin 10,7 m (35 ft) deasupra:

(i) suprafeței de decolare; sau

(ii) drept alternativă, la un nivel definit în raport cu cel mai înalt obstacol al distanței necesare de decolare.] ,

[(33)] *Traectoria de zbor la decolare.*

Traectoria orizontală și verticală, cu instalația de forță inoperantă, de la un punct specificat la decolare până la 1000 ft deasupra suprafeței].

[(34)] *Masa la decolare.* Masa la decolare a unui elicopter este considerată ca fiind masa acestuia, inclusiv toate lucrurile și toate persoanele aflate la bord la începutul rulării la decolare.

[(35)] *Zona de așezare și desprindere (TLOF).* Zonă de încărcare unde elicopterul poate să ia contact cu platforma sau să se desprindă de ea.

[(36)] *Vy. Cea mai mare viteză de urcare.*

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA G – CLASA 1 DE PERFORMANȚĂ

OPS III.495 Traectoria la decolare

OPS III.485 Generalități

Operatorul trebuie să asigure că elicopterele care desfășoară operațiuni din Clasa 1 de Performanță sunt certificate drept elicoptere din Categoria A [(vezi ACJ OPS III.480(a)(1) și (a)(2)).]

OPS III.490 Decolarea

(a) Operatorul se va asigura că:

Masa de decolare nu depășește masa maximă de decolare specificată în Manualul de zbor al elicopterului [pentru procedura care urmează a fi utilizată.(vezi ACJ OPS III.490 și III.510)]. Masa de decolare va fi astfel încât:

[(i)] Să fie posibil întreruperea decolării și aterizării pe FATO în cazul recunoașterii cedării unei instalații de forță critice la sau înainte de TDP;

[(ii)] Distanța necesară pentru decolarea întreruptă să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare întreruptă; și

[(iii)] Distanța necesară pentru decolare să nu depășească distanța disponibilă pentru decolare;

[(iv)] Drept alternativă, cerința specificată în OPS III.490(a)(2)(iii) de mai sus poate fi ignorată, cu condiția că elicopterul cu instalația de forță inoperantă la TDP, în timpul continuării decolării, poate să depășească toate obstacolele până la sfârșitul distanței de decolare necesare cu o marjă verticală de minim 10.7 m (35 ft) (vezi ACJ OPS III.480(a)(31));)]; []

(b) Atunci când se asigură conformarea cu subparagraful (a) de mai sus, se va lua în considerație [parametrii corespunzători specificați la OPS III.475 (c)] heliportului plecare: []

(c) Secțiunea de decolare până la și inclusiv TDP va fi executată în dependență de suprafața terenului, astfel încât să poată fi executată o decolare întreruptă.

[d] Pentru executarea unei decolări utilizând procedura de rezervă (tranziție laterală) operatorul trebuie să se asigure că având instalația de forță critică inoperantă, toate obstacolele din zona de rezervă (tranziție laterală) sunt depășite asigurând o margine acceptabilă (vezi ACJ OPS III.490(d)]

(a) Operator trebuie să se asigure de faptul că din punctul finalizării distanței de decolare cu o instalație de forță critică inoperantă determinat în timpul TDP:

(1) Masa de decolare este astfel încât traiectoria de decolare cu o instalație de forță critică inoperantă asigură o obstacolare pe verticală nu mai mică de 10,7 m (35 ft) pentru operațiuni VFR și 10,7m (35ft) + 0.01 DR pentru operațiuni IFR. Vor fi luate în considerație doar obstacolele specificate în OPS III.477.

(2) Dacă se efectuează o schimbare de direcție mai mare de 15°, pentru a îndeplini cerințele de obstacolare, se va ține cont corespunzător de efectul unghiului de înclinare. Acest viraj nu va fi inițiat înaintea atingerii înălțimii de 61 m (200ft) deasupra suprafeței de decolare, cu excepția cazului în care este permis drept parte a unei proceduri aprobate în Manualul de zbor.

(b) Atunci când se respectă prevederile subparagrafului (a) de mai sus, se va lua în considerație parametrii corespunzători de la OPS III.475 (c) la heliportul de decolare.]

OPS III.500 Zbor pe rută – instalație de forță critică inoperantă

(a) Operatorul se va asigura că datele traiectoriei de zbor real cu instalația de forță critică inoperantă, în condițiile meteorologice preconizate, trebuie să corespundă cu unul din subparagrafele [(1),] (2) or (3) de mai jos în toate punctele de pe rută.

[(1)] Când se intenționează ca în orice moment al zborului să fie efectuată fără contact vizual cu suprafața, masa elicopterului va permite o viteză de ascensiune de cel puțin 50 ft/minut cu instalația de forță critică inoperantă la o altitudine de cel puțin 300 m (1000 ft), 600 m (2000 ft) în zone muntoase, deasupra tuturor [obstacolelor întâlnite pe rută sau pe o distanță de 9.3 km (5 nm) pe ambele părți laterale ale traiectoriei de zbor.]

[(2)] Dacă se intenționează ca zborul să fie executat fără contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor va permite elicopterului continuarea zborului de la altitudinea de croazieră până la o înălțime de 300m (1000 ft) deasupra locului de aterizare, unde poate fi efectuată o aterizare în conformitate cu prevederile OPS III.510. Traectoria reală de zbor depășește pe verticală cu cel puțin 300 m (1000 ft), 600 m (2000 ft) în zone muntoase, deasupra tuturor obstacolelor întâlnite pe rută sau pe o distanță de 9.3 km (5 nm) pe ambele părți laterale ale acesteia. Pot fi folosite tehnici aferente curenților descendenți].

(3) [Dacă se intenționează ca zborul să fie executat în VMC având contact vizual cu suprafața, traiectoria de zbor permite elicopterului să continue zborul de la altitudinea de croazieră până la o

înălțimea de 300 m (1000 ft) deasupra heliportului pe care se poate efectua o aterizare în conformitate cu OPS III.510, fără a zbura, în orice moment al zborului, sub altitudinea minima corespunzătoare de zbor, iar obstacolele care se află la 900 m pe ambele părți ale rutei trebuie luate în considerație.

(b) Când se demonstrează conformitatea cu subparagraful (a) (2) sau (a)(3) operatorul trebuie să se asigure că:

(1) Se presupune cedarea instalației de forță critice în cel mai critic punct de pe rută.]

([2]) Efectele vântului asupra traiectoriei de zbor sunt luate în considerație;

([3]) Este permisă largarea combustibilului până la o cantitate care să permită ajungerea la heliport cu rezervele de combustibil cerute, dacă este folosită o procedură sigură. (vezi ACJ OPS H.500 [(b)(3)]).

([4]) Largarea combustibilului nu este planificată sub 1000 ft deasupra solului. []

([c]) Dacă acuratețea de navigație nu poate fi atinsă pentru 95% din timpul total de zbor, atunci lățimea marginilor din subparagrafele (a)(1) și (a)(2) va fi mărită la 18.5 km (10nm) (vezi OPS III.240, H.243 și H.250.] H.480(a)(32)). Vor fi luate în considerație doar obstacolele specificate în RAC-OPS H.477;

OPS III.505 Spațiu rezervat

OPS III.510 Aterizare

(a) Operator trebuie să se asigure că:

(1) Masa de aterizare a elicopterului, estimată la momentul aterizării, nu va depăși masa maximă specificată în Manualul de zbor al elicopterului [pentru procedurile care urmează a fi utilizate (vezi ACJ OPS H.490 și H.510).]

([2]) În cazul cedării instalației de forță critice la oricare punct sau înaintea punctului de decizie pentru aterizare (LDP), este posibil, fie aterizarea sau oprirea în FATO, fie să se efectueze o aterizare de urgență, și să depășească toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o distanță verticală de 10.7 m(35 ft) (vezi ACJ OPS III.477)

(3) În cazul cedării instalației de forță critice la sau după punctul de decizie pentru aterizare (LDP), este posibilă depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere; și

(4) În cazul cedării instalației de forță critice în orice punct la sau după (LDP), este posibilă aterizarea și oprirea în FATO.

(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu subparagraful (a) de mai sus, trebuie să se țină cont de parametrii de la OPS III.475 (c) pentru timpul

estimat al aterizării la heliportul de destinație sau la heliportul de rezervă, dacă este cazul.]

(c) Porțiunea de aterizare de la punctul de decizie pentru aterizare (LDP) până la contactul cu platforma de aterizare va fi executată vizual cu suprafața.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA H – CLASA 2 DE PERFORMANȚĂ

OPS III.515 Generalități

Operatorul trebuie să asigure că elicopterele care desfășoară operațiuni din Clasa 2 de performanță sunt certificate drept elicoptere din Categoria A [(vezi ACJ OPS III.480(a)(1) și (a)(2)).]

OPS III.517 [Operațiuni fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată]

(a) Operatorul trebuie să fie convins că operațiunile fără capacitatea de a asigura o aterizare forțată pe parcursul fazelor de decolare și aterizare nu sunt efectuate decât dacă operatorul a obținut aprobarea respectiva din partea Autorității în conformitate cu Apendicele 1 la OPS III.517 (a). (vezi și OPS III.470(a)(1).) []

OPS III.520 Decolarea [(vezi ACJ la Subpartea H)] (vezi IEM-OPS III.520 și III.535)

(a) Operatorul trebuie [să fie convins] că:

(1) Masa de decolare nu depășește masa maximă de decolare specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1000 ft) deasupra nivelului heliportului, cu o instalație de forță critică inoperantă și celelalte instalații de forță operante la o turajie corespunzătoare.

(2) [Pentru alte operațiuni altele decât cele specificate în OPS III.517 (a), decolarea este efectuată astfel încât să poată fi executată o aterizare forțată în siguranță până la punctul la care este posibilă continuarea în siguranță a zborului. (vezi ACJ la Subpartea H paragraful 6.2).

(3) Pentru operațiuni în conformitate cu OPS III.517 (a), în completare la cerințele de la (a)(1) de mai sus:

(i) Masa de decolare nu depășește masa maximă de decolare specificată în Manualul de zbor al elicopterului pentru AEO OGE în atmosfera calmă cu toate instalațiile de forță operând la regimul corespunzător.

(ii) Pentru operațiuni de la / către helipunte:

(A) cu un elicopter care are o configurație maximă aprobată de locuri pentru pasageri (MAPSC) mai mare de 19; și

(B) de la 1 ianuarie 2010 orice elicopter operat de la/către o helipunte localizată într-un mediu neaglomerat ostil, așa cum este definit în OPS III.480(13)(ii)(A) pentru masa la decolare se vor lua în considerare: procedura; lipsa marginilor helipunții; și coborârea corespunzătoare la înălțimea

heliportului – cu instalația (instalațiile) de forță critice inoperante și instalațiile de forță ramase operaționale la regimul corespunzător.

(b) La demonstrarea conformării cu subparagraful (1) de mai sus, la heliportul de plecare se vor lua în considerare parametrii corespunzători din OPS III.475(c).

(c) Acea porțiune din cadrul decolării de dinaintea îndeplinirii cerințelor OPS III.525 va fi efectuată cu vederea suprafeței.] []

OPS III.525 Traectoria de zbor la decolare (vezi ACJ la Subpartea H)]

(a) [Operatorul trebuie să se asigure că de la DPATO sau, ca o alternativă, nu mai puțin de 200 ft deasupra suprafeței de decolare, având instalația de forță critică inoperantă, sunt îndeplinite cerințele OPS III.495 (a)(1),(2) și (b) .] []

OPS III.530 Zbor de rută – instalația de forță critică inoperantă

Operatorul trebuie să se asigure că sunt îndeplinite cerințele OPS III.500.] []

OPS III.535 Aterizare (vezi IEM OPS III.520 și III.535) [(vezi ACJ la Subpartea H)]

(a) Operatorul trebuie [să fie convins că]:

(1) Masa de aterizare a elicopterului, estimată la momentul aterizării, nu va depăși masa maximă specificată pentru o rată de urcare de 150 ft/min la 300 m (1000ft) deasupra nivelului heliportului cu o instalație de forță critică inoperantă și celelalte instalații de forță operând la [regimul] corespunzător.

(2) [Dacă instalația de forță critică cedează în orice punct din traectoria de apropiere:

(i) poate fi efectuată ratarea aterizării, îndeplinind cerințele OPS III.525; sau

(ii) pentru alte operațiuni, altele decât cele specificate în OPS III.517(a), elicopterul poate efectua o aterizare forțată în siguranță.

(3) Pentru operațiuni în conformitate cu OPS III.517(a), în completarea cerințelor de la (a)(1) de mai sus:

(i) Masa la aterizare nu depășește masa maximă specificată în Manualul de zbor al elicopterului pentru un zbor la punct fix AEO OGE în atmosfera calmă cu toate instalațiile de forță operând la regimul corespunzător.

(ii) Pentru operațiuni de la / către helipunte:

(A) cu un elicopter având o configurație maximă aprobată a locurilor de pasageri (MAPSC) mai mare de 19; și

(B) de la 1 ianuarie 2010, orice elicoptere operate de la / către o helipunte localizată în mediu ostil neaglomerat, după cum este definit în OPS III480 (13)(ii)(A) pentru masa de aterizare se ia în considerare procedura, coborârea apropiată la înălțimea helipunții – cu instalația de forță critică inoperantă și instalația (instalațiile) de forță rămase operând la regimul corespunzător.

(b) La demonstrarea conformității cu subparagraful (a) de mai sus, la heliportul de destinație sau la orice heliport de rezervă se vor lua în considerare, dacă e necesar, parametrii corespunzători din OPS III.475(c).

(c) Secțiunea din aterizare după care nu mai pot fi îndeplinite cerințele OPS III.525 se va efectua cu vederea suprafeței.]

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.517(a) Operațiuni cu elicoptere [fără asigurarea capacității de aterizare forțată în siguranță]

[[vezi OPS III.517(a)]]

[[vezi ACJ-1 la Apendicele 1 la OPS III.517(a)]]

[[vezi ACJ-2 la Apendicele 1 la OPS III.517(a)]]

Aprobarea:

(1) [După evaluarea riscului, operatorul poate fi autorizat să efectueze operațiuni fără asigurarea, pe parcursul fazelor de decolare și aterizare, a capacității de aterizare forțată în siguranță, în baza unei aprobări care să specifice]:

(i) Tipul de elicopter; și

(ii) Tipul de operațiuni.

(2) O asemenea aprobare va trebui să fie emisă ținând cont de următoarele condiții:

(i) [Un set de condiții care vor fi implementate de către operator pentru a obține aprobarea pentru tipul de elicopter;

(ii) Implementarea unui Sistem de Monitorizare a Uzurii]

[]

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA I – CLASA 3 DE PERFORMANȚĂ

OPS III.540 Generalități

(a) Operatorul trebuie să asigure că:

(1) Elicopterele care desfășoară operațiuni din Clasa 3 de performanță sunt certificate drept elicoptere din Categoria A sau B [(vezi și ACJ OPS III.480(a)(1) și (a)(2)).]

(2) Operațiunile sunt desfășurate doar de la/către acele heliporturi și pe asemenea rute, zone și devieri într-un mediu neostil, cu excepția fazelor decolării și aterizării, după cum reiese din subparagraful (b) de mai jos.]

[]

(b) Operatorul poate desfășura operațiuni de la/către un heliport localizat în afara unui mediu aglomerat ostil, fără a avea asigurată pe parcursul fazelor decolării și aterizării capacitatea de aterizare forțată în siguranță (vezi ACJ OPS 3.450(b)):

(1) Pe parcursul decolării; înaintea atingerii Vy sau 200 ft deasupra suprafeței de decolare; sau

(2) Pe parcursul aterizării; sub 200 ft deasupra suprafeței de aterizare;

daca se asigură că operatorului i-a fost acordată aprobarea relevantă de către Autoritate în conformitate cu Apendicele 1 la OPS III.517(a).

(c) Operatorul trebuie să se asigure că operațiunile nu sunt efectuate:

(i) Fără vederea suprafeței;

(ii) Pe timp de noapte;

(iii) Dacă plafonul este sub 600 ft; sau

(iv) Dacă vizibilitatea e sub 800 m.]

OPS III.545 Decolare

Operatorul trebuie să se asigure că:

(a) Masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol cu toate instalațiile de forță în operare la puterea de decolare. Dacă condițiile sunt de așa natură încât zborul la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se desfășoare, masa la decolare nu va depăși masa maximă la decolare specificată pentru zbor la punct fix fără efectul solului, cu toate instalațiile de forță în operare la puterea de decolare.

[(b)] În cazul cedării unei instalații de forță, elicopterul este capabil să execute o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului când este operat în conformitate cu derogarea subparagrafului III.540[(b)] []

OPS III.550 Zbor de rută

Operatorul trebuie să se asigure că:

(a) Elicopterul este capabil, cu toate instalațiile de forță operând la condițiile de putere maximă

specificate, sa-și continue zborul pe ruta sau o deviere planificată fără să coboare sub altitudinile minime de zbor corespunzătoare, în orice punct; și

(b) În cazul cedării unei instalații de forță elicopterul este capabil să execute o aterizare forțată în siguranță. []

OPS III.555 Aterizare

Operatorul trebuie să se asigure că:

(a) Masa la aterizare a elicopterului, la timpul estimat de aterizare, nu depășește masa maximă la aterizare specificată pentru zbor la punct fix cu efect de sol, cu toate instalațiile de forță în operare la puterea de decolare. Dacă condițiile sunt de așa natură încât un zbor la punct fix cu efect de sol nu este probabil să se desfășoare, masa la aterizare nu va depăși masa maximă la aterizare specificată pentru zborul la punct fix fără efectul solului, cu toate instalațiile de forță în operare la puterea de decolare.

[(b)] În cazul cedării unei instalații de forță, elicopterul este capabil să execute o aterizare forțată în siguranță, cu excepția cazului când este operat în conformitate cu derogarea din subparagraful OPS III.540(a)(2) sau III. 540[(b)][]

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA J – MASA ȘI CENTRAJUL

OPS III.605 Generalități (vezi Apendicele 1 la OPS III.605)

(a) Operatorul trebuie să se asigure că, în orice fază de operare, încărcătura, masa și centrul de greutate al elicopterului sunt conforme cu limitările specificate în Manualul de zbor al elicopterului sau în Manualul operațional, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Operatorul trebuie să stabilească masa și centrul de greutate al fiecărui elicopter, prin cântărire efectivă înainte de intrarea inițială în serviciu a elicopterului în cauză și ulterior la intervale de 4 ani. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului de greutate trebuie să fie luate în considerare și documentate în mod corespunzător. În plus, elicopterele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrului de greutate nu se cunoaște cu precizie.

(c) Operatorul trebuie să determine masa tuturor elementelor operaționale și a membrilor echipajului, inclusă în masa elicopterului gol, prin cântărire sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra centrului de greutate al elicopterului trebuie să fie determinată.

(d) Operatorul trebuie să stabilească masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărire efectivă, sau trebuie să determine masa încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor, specificate în OPS III.620.

(e) Operatorul trebuie să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metoda specificată în Manualul operațional (vezi IEM OPS.III.605(e)).

OPS III.607 Terminologie

(a) *Masa operațională a elicopterului gol.* Masa totală a elicopterului pregătit pentru un tip specific de operațiuni, excluzând combustibilul utilizabil și încărcătura.

(b) *Masa maximă la decolare.* Masa totală maximă admisă a elicopterului la decolare.

(c) *Încărcătura transportată.* Masa totală a pasagerilor, bagajelor, încărcăturii, inclusiv orice încărcătură fără valoare comercială.

(d) *Clasificarea pasagerilor.*

(1) Adulți, bărbați și femei, sunt definite persoanele în vârstă de cel puțin 12 ani.

(2) Copiii sunt definiți ca persoane în vârstă de cel puțin 2 ani, dar cu o vârstă mai mică de 12 ani.

(3) Infanții sunt definiți ca persoane care au o vârstă mai mică de 2 ani.

OPS III.610 Încărcătura, masă și centrajul

Operatorul trebuie să specifice, în Manualul operațional principiile și metodele implicate în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele din OPS III.605. Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni intenționate.

OPS III.615 Valori ale masei pentru echipaj

(a) Operatorul trebuie să folosească următoarele valori de masă pentru a determina masa operațională a elicopterului gol:

(1) Masele reale, inclusiv toate bagajele echipajului; sau

(2) Masele standard, inclusiv bagajele de mână, de 85 kg pentru membrii echipajului de comandă și 75 kg pentru membrii echipajului de cabină; sau

(3) Alte mase standard acceptate de Autoritate.

(b) Operatorul trebuie să corecteze masa operațională a elicopterului gol pentru a ține cont de orice bagaj suplimentar. Trebuie să se țină seama de poziția acestui bagaj suplimentar atunci când se stabilește centrul de greutate al elicopterului.

OPS III.620 Valori ale masei pentru pasageri și bagaje

(a) Operatorul calculează masa pasagerilor și a bagajelor înregistrate folosind fie masa reală cântărită a fiecărei persoane și masa reală cântărită a bagajelor, fie valorile standard pentru masă, specificate în tabelele 1-3, cu excepția situației în care numărul de locuri disponibile pentru pasageri este mai mic de 6. În astfel de cazuri, masa pasagerilor se poate stabili folosind o declarație verbală dată de fiecare pasager sau în numele fiecărui pasager, la care se adaugă o constantă care să țină seama de bagajul de mână și de haine. (vezi AMC OPS III.620(a)). Procedura care precizează când se alege masa reală sau masele standard, precum și procedura care trebuie urmată atunci când se folosesc declarațiile verbale trebuie incluse în Manualul operațional.

(b) Atunci când se determină masa reală prin cântărire, operatorul trebuie să se asigure că sunt incluse lucrurile personale ale pasagerilor și bagajele

de mână. Această cântărire trebuie să fie efectuată imediat înainte de îmbarcare și într-o zonă adiacentă.

(c) Atunci când se determină masa pasagerilor folosind valori standard, trebuie utilizate valorile standard ale masei din tabelele 1, 2 și 3 de mai jos. Masele standard includ bagajele de mână și masa tuturor infanților în vârstă de până la doi ani, ținuți în brațe de un adult pe un loc pentru pasageri. Infanții care ocupă locuri pentru pasageri separate trebuie să fie considerați ca fiind copii, în sensul prezentului subparagraf.

(d) Atunci când numărul locurilor pentru pasageri disponibile în elicopter este de 20 sau mai mult, se aplică masele standard pentru bărbați și femei din tabelul 1. Ca alternativă, în cazurile în care numărul total de locuri disponibile pe scaune este de 30 sau mai mult, se aplică valorile de masă «Numai adulți» din tabelul 1.

Tabelul 1

| Locuri pentru pasageri: | 20 și mai multe | | 30 și mai multe Numai adulți |
|---|-----------------|-------|---------------------------------|
| | Bărbați | Femei | |
| Toate zborurile | 82 kg | 64 kg | 78 kg |
| Copii | 35 kg | 35 kg | 35 kg |
| Bagaj de mână (dacă e aplicabil) | 6 kg | | |
| Vestă pentru supraviețuire (dacă e aplicabil) | 3 kg | | |

(e) Atunci când numărul total de locuri pentru pasageri disponibile într-un elicopter este cuprins între 10-19 inclusiv, se aplică masele standard din tabelul 2.

Tabelul 2

| Locuri pentru pasageri: | 10-9 locuri | |
|---|-------------|-------|
| | Bărbați | Femei |
| Toate zborurile | 86 kg | 68 kg |
| Copii | 35 kg | 35 kg |
| Bagaj de mână (dacă e aplicabil) | 6 kg | |
| Vestă pentru supraviețuire (dacă e aplicabil) | 3 kg | |

(f) Atunci când numărul total de locuri pentru pasageri disponibile într-un elicopter este cuprins între 1-5 inclusiv, sau 6-9 inclusiv, se aplică masele standard din tabelul 3.

Tabelul 3

| Locuri pentru pasageri: | 1-5 | 6-9 |
|---|-------|-------|
| Bărbați | 98 kg | 90 kg |
| Femei | 80 kg | 72 kg |
| Copii | 35 kg | 35 kg |
| Bagaj de mână (dacă e aplicabil) | 6 kg | |
| Vestă pentru supraviețuire (dacă e aplicabil) | 3 kg | |

(g) Atunci când numărul total al locurilor pentru pasageri disponibile într-un elicopter este de 20 sau mai multe, masa valorii pentru fiecare unitate de bagaj verificată va fi de 13 kg. Pentru elicopterele 19 locuri pentru pasageri sau mai puține, trebuie să se utilizeze masa reală a bagajului înregistrat, determinată prin cântărire.

(h) În cazul în care operatorul dorește să utilizeze alte valori de masă standard decât cele din tabelele 1-3, trebuie să anunțe Autoritatea asupra intenției sale și să obțină aprobare în prealabil. De asemenea, trebuie să prezinte pentru aprobare un plan detaliat de campanie de cântărire și să aplice metoda de analiză statistică indicată în Apendicele 1 la OPS III.620 (h). După ce Autoritatea verifică și aprobă rezultatele campaniei de cântărire, valorile masei standard revizuite se aplică doar aceluși operator. Valorile masei standard revizuite pot fi utilizate doar în împrejurări similare cu cele în care s-a desfășurat campania. Atunci când masele standard revizuite sunt mai mari decât cele din tabelele 1-3, trebuie să se utilizeze aceste valori mai mari. (vezi IEM OPS III.620(h)).

(i) Pentru orice zbor identificat ca având un număr semnificativ de pasageri transportați ale căror mase, inclusiv bagajele de mână, se presupune că depășesc valorile standard, operatorul trebuie să determine masa reală a acelor pasageri prin cântărire sau adăugând un coeficient de creștere a masei corespunzător. (vezi IEM OPS III.620(i) și (j)).

(j) În cazul în care se utilizează mase standard pentru bagajele înregistrate și în cazul în care un număr semnificativ de pasageri înregistrează bagaje a căror masă se presupune că poate depăși valorile standard, operatorul determină masa totală reală a acestor bagaje prin cântărire sau adăugând un coeficient de creștere a masei corespunzător. (vezi IEM OPS III.620(i) și (j)).

(k) Operatorul se asigură că, atunci când masa de încărcare a fost determinată cu o metodă care nu se bazează pe masele standard, comandantul este

informat în această privință și această metodă este menționată în documentația referitoare la masă și centraj.

OPS III.625 Documentație privind masa și centrajul (vezi Apendicele 1 la OPS III.625)

(a) Operatorul întocmește înainte de fiecare zbor, documentele privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentele privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale elicopterului. Persoana care pregătește documentația privind masa și centrajul trebuie să fie specificată pe document. Persoana care supraveghează încărcarea elicopterului trebuie să confirme prin semnătură faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentele privind masa și centrajul. Acest document trebuie să fie acceptat de comandant, acceptarea sa fiind indicată prin contrasemnare sau o metodă echivalentă (vezi și OPS III.1055 (a) (12).

(b) Operatorul trebuie să specifice procedurile pentru schimbările de ultim moment ale încărcăturii.

(c) Sub rezerva aprobării de către Autoritate, operatorul poate folosi o alternativă la procedurile prevăzute la paragrafele (a) și (b) de mai sus.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.605 Masa și centrajul – Generalități (vezi OPS III.605)

(a) *Determinarea masei operaționale a unui elicopter gol*

(1) *Cântărirea unui elicopter*

(i) În mod normal, elicopterele noi sunt cântărite în fabrică și pot intra în operare fără recântărire, în cazul în care înregistrările privind masa și centrajul au fost ajustate pentru a ține seama de adaptările sau modificările aduse acestuia. Elicopterele transferate de la un operator JAA care are un program de control al masei la un alt operator JAA care are un program de control al masei, nu trebuie să fie cântărite înainte de utilizare de către operatorul care le primește decât în cazul în care au trecut mai mult de 4 ani de la ultima cântărire.

(ii) Masa individuală și poziția centrului de greutate (CG) pentru fiecare elicopter trebuie reevaluate periodic. Intervalul maxim dintre două cântăriri trebuie definit de către operator și trebuie să respecte cerințele din OPS III.605 (b). În plus, masa și CG ale fiecărui elicopter trebuie reevaluate prin:

(A) Cântărire; sau

(B) Calcul, în cazul în care operatorul poate furniza documentele justificative necesare care să ateste valabilitatea metodei de calcul alese, ori de câte ori schimbările cumulate ale masei de bază depășesc $\pm 0,5\%$ din masa maximă la aterizare sau ori de câte ori schimbarea cumulată a poziției CG depășește $0,5\%$ din coarda medie aerodinamică.

(2) *Procedura de cântărire:*

(i) Cântărirea trebuie să fie efectuată fie de producător, fie de o organizație de întreținere aprobată;

(ii) Trebuie să se ia măsurile de precauție normale, în conformitate cu bunele practici, cum ar fi:

(A) Să se verifice integritatea elicopterului și a echipamentelor;

(B) Să se determine dacă s-a ținut o evidență corespunzătoare a fluidelor;

(C) Să se asigure curățenia elicopterului; și

(D) Să se asigure cântărirea elicopterului într-un spațiu închis.

(iii) Orice echipament folosit pentru cântărire trebuie să fie calibrat în mod corespunzător, adus la zero și utilizat în conformitate cu instrucțiunile producătorului. Fiecare scară trebuie să fie calibrată fie de către producător, fie de un serviciu public de etalonare sau de un organ autorizat în mod corespunzător, în termen de 2 ani sau în limitele unei perioade de timp stabilite de producătorul echipamentului de cântărire, reținându-se intervalul cel mai mic. Echipamentul trebuie să permită stabilirea cu precizie a masei elicopterului. (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.605, subparagraful (a)(2)(iii)).

(b) *Masele speciale standard pentru încărcătura transportată.* În plus față de masele standard pentru pasageri și bagaje înregistrate, operatorul poate solicita aprobarea Autorității pentru masele standard ale altor articole încărcate.

(c) *Încărcarea elicopterului:*

(1) Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea elicopterelor sale se face sub supravegherea personalului calificat.

(2) Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea elicopterelor sale se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrajului.

(3) Operatorul trebuie să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările privind rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment cargo și/sau limitele maxime de locuri.

(d) *Limitele centrului de greutate:*

(1) *Diagrama de centraj.* Exceptând cazul în care locurile pe scaune sunt repartizate și efectul numărului de persoane admise la bord pe fiecare rând de scaune, al încărcăturii din compartimentele cargo individuale și al combustibilului din rezervoarele individuale sunt luate în considerare pentru calculul exact al centrajului, trebuie să se aplice limitările operaționale la diagrama de centraj certificată. Atunci când se determina limitele CG, trebuie luate în considerare abaterile posibile de la distribuția considerată pentru încărcătură. În cazul în care locurile pe scaun nu sunt repartizate și sunt ocupate de pasageri în mod liber, operatorul trebuie să introducă proceduri care să asigure luarea de măsuri corective de către echipaj, atunci când pasagerii aleg scaune situate la extremitățile longitudinale. Limitele CG și procedurile operaționale asociate, inclusiv ipotezele referitoare la atribuirea locurilor pentru pasageri, trebuie să fie acceptate de către Autoritate. (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.605, subparagraful (d).)

(2) *Centrul de greutate în timpul zborului.* În afara respectării dispozițiilor din subparagraful (d) (1), operatorul trebuie să demonstreze că procedurile țin seama în totalitate de variațiile maxime ale deplasării CG în timpul zborului, determinate de mișcarea persoanelor/membrilor echipajului și de transferul/consumul de combustibil.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS.III.620 (h) Procedura pentru stabilirea valorilor revizuite ale masei standard pentru pasageri și bagaje (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.620(h))

(a) *Pasageri*

(1) *Metoda de stabilire a masei prin eșantionare.* Masa medie a pasagerilor și a bagajelor de mână ale acestora trebuie să fie determinată prin cântărire, prin eșantioane luate aleatoriu. Selectarea de eșantioane aleatorii trebuie să fie reprezentativă, prin natura și gradul său de acoperire, pentru volumul pasagerilor, luând în considerare tipul de operare, frecvența zborurilor pe diverse rute, zborurile dus/întors, anotimpul și capacitatea elicopterului.

(2) *Mărimea eșantionului.* Planul campaniei de cântărire trebuie să acopere cântărirea cel puțin a celei mai mari dintre următoarele:

Un număr de pasageri calculat pe baza unui eșantion-pilot, folosind proceduri statistice normale și cu o marjă relativă de certitudine (precizie) de 1 % pentru toți adulții și 2 % pentru masele medii separate pentru bărbați și femei; și

(ii) Pentru elicoptere:

(A) Cu o capacitate de 40 de locuri pe scaune sau mai multe, un număr total de 2 000 de pasageri; sau

(B) Cu o capacitate mai mică de 40 de locuri pe scaune, un număr total de $50 \times$ (capacitatea de locuri pe scaune pentru pasageri).

(3) *Masele pasagerilor.* Masele pasagerilor trebuie să includă masa lucrurilor personale ale pasagerilor care sunt transportate de aceștia în momentul îmbarcării în elicopter. Atunci când se iau eșantioane aleatorii ale masei pasagerilor, infanții sunt cântăriți împreună cu adultul care îi însoțește (vezi și OPS III.607(d) și OPS III.620(c), (d) și (e)).

(4) *Locul de cântărire.* Locul unde se face cântărirea pasagerilor este ales cât mai aproape posibil de elicopter, într-un punct în care să nu fie posibilă apariția unei modificări a masei pasagerilor, prin abandonarea sau prin luarea mai multor lucruri personale, înainte de îmbarcarea pasagerilor în elicopter.

(5) *Echipamentul de cântărire.* Echipamentul care trebuie folosit la cântărirea pasagerilor trebuie să aibă o capacitate de cel puțin 150 kg. Masa trebuie să fie afișată în gradații minime de 500 g. Echipamentul de cântărire trebuie să aibă o precizie de 0,5 % sau 200 g, reținându-se valoarea cea mai mare.

(6) *Înregistrarea valorilor masei.* Pentru fiecare zbor inclus în campania de cântărire a pasagerilor, trebuie să se înregistreze categoria de pasageri corespunzătoare (adică bărbați/femei/copii) și numărul zborului.

(b) *Bagaje înregistrate.* Procedura statistică pentru determinarea masei standard revizuite pentru bagaje, care are la bază masele medii ale bagajelor din eșantionul minim necesar, este în principiu aceeași ca și procedura pentru pasageri și ca și procedura precizată la subparagraful (a) (1). (vezi și IEM OPS 3.620(h)). Pentru bagaje, marja relativă de certitudine (precizie) este de 1 %. Trebuie să fie cântărite cel puțin 2 000 de unități bagaje înregistrate.

(c) *Determinarea valorilor de masă standard revizuite pentru pasageri și bagaje înregistrate*

(1) Pentru a asigura faptul că folosirea valorilor de masă standard revizuite pentru pasageri și bagaje înregistrate, în locul masei reale determinate prin cântărire, nu afectează negativ siguranța în operare, trebuie să se facă o analiză statistică. (vezi IEM OPS 3.620(h)) O astfel de analiză va furniza valori de masă medii pentru pasageri și bagaje, precum și alte date.

(2) Pentru elicopterele cu 20 de locuri pentru pasageri sau mai multe, aceste medii se aplică sub formă de valori ale masei standard revizuite pentru bărbați și femei.

(3) Pentru elicoptere mai mici, trebuie să se adauge următoarele valori suplimentare la masa medie a pasagerilor, pentru a obține valorile de masă standard revizuite:

| Numărul de locuri pentru pasageri | Creșterea necesară a masei |
|-----------------------------------|----------------------------|
| 1 - 5 inclusiv | 16 kg |
| 6 - 9 inclusiv | 8 kg |
| 10 - 19 inclusiv | 4 kg |

Ca alternativă, la elicopterele cu 30 de locuri pentru pasageri sau mai multe se pot aplica valorile masei standard (medii) revizuite pentru categoria «numai adulți». Valorile masei standard (medii) revizuite pentru bagaje înregistrate se aplică pentru elicopterele cu 20 de locuri pentru pasageri sau mai multe.

(4) Operatorii au posibilitatea de a prezenta Autorității un plan detaliat al campaniei, în vederea aprobării, iar apoi o deviere de la valoarea de masă standard revizuită, cu condiția ca această valoare de deviere să fie determinată folosind procedura explicată în prezentul Apendice. Aceste deviații trebuie să fie revizuite la intervale care nu trebuie să depășească 5 ani. (vezi AMC la Apendicele 1 la OPS III.620(h), subparagraful (c)(4).).

(5) Valorile de masă standard revizuite pentru categoria «numai adulți» trebuie să se bazeze pe un raport bărbați/femei de 80/20, pentru toate zborurile. În cazul în care un operator dorește să obțină aprobare pentru utilizarea unui raport diferit pe anumite rute sau zboruri, atunci datele trebuie să fie

prezentate Autorității, demonstrându-se că raportul bărbați/femei este constant și acoperă cel puțin 84 % din rapoartele reale bărbați/femei într-un eșantion de cel puțin 100 de zboruri reprezentative.

(6) Valorile medii de masă determinate sunt rotunjite la cel mai apropiat număr întreg, în kg. Valorile de masă ale bagajelor înregistrate sunt rotunjite la cea mai apropiată valoare de 0,5 kg, după caz.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.625 Documentația privind masa și centrulajul (vezi OPS III.625) (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.625)

(a) *Documentație privind masa și centrulajul*

(1) *Cuprins*

(i) Documentația privind masa și centrulajul trebuie să conțină următoarele informații:

(A) Înmatricularea și tipul elicopterului;

(B) Numărul de identificare al zborului și data;

(C) Identitatea comandantului;

(D) Identitatea persoanei care a întocmit documentul;

(E) Masa operațională a elicopterului gol și CG corespunzător al elicopterului;

(F) Masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru cursă;

(G) Masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului;

(H) Componentele încărcăturii, inclusiv pasagerii, bagajele, marfa și balastul;

(I) Masa la decolare, masa la aterizare și masa fără carburant; [];

(J) Distribuția încărcăturii;

(K) Pozițiile CG aplicabile elicopterului; și

(L) Valorile de limită ale masei și CG.

(ii) Sub rezerva aprobării din partea Autorității, operatorul poate omite din documentația privind masa și centrulajul o parte din aceste date.

(2) *Schimbări de ultim moment.* În cazul în care, după finalizarea documentației privind masa și centrulajul, apar schimbări de ultim moment, acest fapt trebuie să fie adus la cunoștința comandantului, iar schimbările de ultim moment trebuie să fie introduse în documentația privind masa și centrulajul. Schimbarea maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în compartimentul cargo, care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment, trebuie să fie specificată în Manualul operațional. În cazul în care se depășește această valoare, trebuie întocmită o nouă documentație privind masa și centrulajul.

(b) *Sisteme computerizate.* Atunci când documentația privind masa și centrulajul este generată

de un sistem computerizat de masă și centrulaj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate. Acesta trebuie să stabilească un sistem prin care să verifice dacă modificările datelor sale de intrare sunt integrate corespunzător în sistem și dacă sistemul operează întotdeauna corect, verificând datele de ieșire la intervale nu mai mari de 6 luni.

(c) *Sisteme de masă și centrulaj de la bord.* Operatorul trebuie să obțină aprobarea Autorității în cazul în care dorește să folosească la bord un sistem computerizat de masă și centrulaj ca sursă primară pentru luarea deciziei de aprobare a executării zborului.

(d) *Sistem de transmisie a datelor.* Atunci când documentația privind masa și centrulajul este trimisă la elicoptere prin intermediul unui sistem de transmisie a datelor, la sol trebuie să existe o copie a documentației finale privind masa și centrulajul, în forma în care a fost acceptată de comandant.

SUBPARTEA K – INSTRUMENTE ȘI ECHIPAMENTE

OPS III.630 Introducere generală (vezi IEM OPS H.630)

(a) Operatorul se asigură că un zbor nu începe decât în cazul în care echipamentele și instrumentele impuse în prezenta Subparte sunt:

(1) Aprobate, cu excepția celor specificate la subparagraful (c), și instalate în conformitate cu cerințele aplicabile acestora, inclusiv standardele minime de performanță și cerințele operaționale și de navigabilitate; și

(2) În stare operațională pentru tipul de operațiune care se desfășoară, cu excepția celor prevăzute în MEL (vezi OPS III.030).

(b) Standardele minime de performanță ale instrumentelor și echipamentelor sunt cele prevăzute în Normele tehnice europene ETSO (European Technical Standard Orders), astfel cum sunt enumerate în acestea, în afară de cazul în care sunt stabilite standarde diferite de performanță privind reglementările operaționale și de navigabilitate. Instrumentele și echipamentele care, la data punerii în aplicare a RAC-OPS, se conformează altor specificații de proiectare și performanță decât ETSO pot fi menținute în vigoare sau pot fi instalate, cu excepția cazului în care sunt prevăzute cerințe suplimentare în prezenta Subparte. Nu este nevoie ca instrumentele și echipamentele care au fost deja aprobate să respecte normele ETSO revizuite sau o specificație revizuită, altele decât ETSO, cu excepția cazului în care se recomandă o cerință retroactivă.

(c) Pentru următoarele articole nu este necesară aprobarea echipamentului:

(1) Lămpi electrice prevăzute în RAC-OPS H.640(a)(4);

(2) Un mijloc precis de indicare a timpului OPS III.650(b) și H.652(b);

(3) Suport pentru hărți prevăzut în OPS H.652 (n);

(4) Trusele de prim ajutor prevăzute în OPS III.745;

(5) Megafoanele prevăzute în OPS III.810;

(6) Echipamentele de supraviețuire și echipamentele pirotehnice de semnalizare prevăzute în OPS III.835 (a) și (c); și

(7) Ancore pentru apă și echipamente pentru amarare, ancorare sau manevrarea amfibioilor pe apă, prevăzute în OPS III.840;

(d) În cazul în care echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de comandă, la postul său, în timpul zborului, acesta trebuie să fie pregătit pentru a fi utilizat de la postul său. În cazul în

care se impune ca un singur element al echipamentului să fie folosit de mai mult de un singur membru al echipajului de comandă, acesta trebuie instalat astfel încât echipamentul să fie pregătit pentru a fi utilizat din orice post este necesară utilizarea sa.

(e) Acele instrumente care sunt folosite de oricare membru al echipajului de comandă vor fi dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de comandă să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviație minimă a poziției și a direcției privirii care se consideră a fi, în mod normal, spre înainte, în direcția de zbor. Când este necesar un singur instrument într-un elicopter pilotat de mai mult de un membru al echipajului de comandă, acesta trebuie instalat astfel încât să fie vizibil de la fiecare post aplicabil al echipajului de comandă.

OPS III.635 Spațiu rezervat**OPS III.640 Lumini de operare ale elicopterului**

Operatorul nu operează un elicopter decât în cazul în care acesta este echipat cu:

(a) Pentru zbor de zi în condiții VFR:

(1) Sistem de iluminare anticoliziune;

(b) Pentru zbor de noapte, în condiții IFR, în plus față de echipamentul impus la subparagraful (a) de mai sus:

(1) Sistem de iluminare furnizat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a acestuia;

(2) Sistem de iluminare furnizat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri; și

(3) O lampă electrică pentru fiecare membru necesar al echipajului, accesibilă rapid membrilor echipajului când aceștia sunt așezați la posturile lor stabilite;

(4) Lumini de navigație/poziție;

(5) Două faruri de aterizare sau unul singur ajustabil în zbor astfel încât să ilumineze terenul în fața și sub elicopter, precum și terenul pe ambele părți ale elicopterului; și

(6) Lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

OPS III.645 Spațiu rezervat

OPS III.647 Echipament pentru operațiuni care necesită sisteme de comunicații radio și/sau sistem de navigație radio (vezi IEM OPS H.647)

Ori de câte ori este necesar un sistem de comunicații radio și/sau sistem de navigație radio, operatorul va desfășura operațiuni, numai dacă elicopterul este echipat cu un ansamblu cască-microfon sau echivalent și un buton de transmisie pe panoul de comandă pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului la postul său de lucru.

OPS III.650 Operațiuni VFR în timpul zilei – Instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate (vezi AMC OPS H.650/3.652) (vezi [ACJ] OPS H.650/3.652)

Operatorul nu operează un elicopter în timpul zilei în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) decât în cazul în care elicopterul este echipat cu instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate și după caz, în condițiile formulate în următoarele subparagrafe:

(a) Un compas magnetic [indicator de direcție];

(b) Mijloc precis de indicare a timpului în ore, minute și secunde;

(c) Un altimetru barometric, cu gradații în picioare, având subdiviziuni de calibrare pe o scară gradată în hectopascali/milibari, reglabil pentru orice presiune barometrică ce ar putea fi stabilită în timpul zborului;

(d) Un indicator de viteză a aerului etalonat în noduri;

(e) Un indicator de viteză verticală;

(f) Un indicator de glisadă; și

(g) Un mijloc de a indica în cabina echipajului de comandă temperatura aerului exterior, etalonată în grade Celsius (vezi AMC OPS H.650(g) și H.652(k).);

(h) În cazul în care sunt necesari doi piloți, postul celui de-al doilea pilot are instrumente separate, după cum urmează:

(1) Un altimetru barometric, etalonat în picioare, având subdiviziuni de calibrare pe o scară gradată în hectopascali/milibari, reglabil pentru orice presiune barometrică ce ar putea fi setată în timpul zborului;

(2) Un indicator de viteză a aerului etalonat în noduri;

(3) Un indicator de viteză verticală;

(4) Un indicator de direcție stabilizată;

(i) În plus față de echipamentele de zbor și navigație cerute de subparagrafele (a) ÷ (h) de mai sus, elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare autorizată (MCTOM) de peste 3175 kg sau orice [] elicopter când operează deasupra apei fără a

vedea țărnul sau când vizibilitatea este sub 1500 m trebuie să fie echipat cu următoarele instrumente de zbor:

(1) Un indicator de atitudine; și

(2) Un [indicator giroscopic de direcție].

(j) Ori de câte ori sunt impuse instrumente dublate, cerința specifică afișaje separate pentru fiecare pilot și selectoare separate sau alte echipamente asociate, după cum este cazul.

(k) Toate elicopterele trebuie să fie echipate cu mijloace care să indice dacă instrumentele de pilotaj sunt alimentate necorespunzător; și

(l) Fiecare sistem de indicare a vitezei față de aer trebuie să fie echipat cu un tub Pitot încălzit sau un mijloc echivalent de prevenire a unei funcționări defectuoase datorate condensului sau givrajului pentru elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 3175 kg sau având o configurație maximă aprobată mai mare de 9 scaune pentru pasageri.

OPS III.652 IFR sau operațiuni pe timp de noapte – Instrumente de pilotaj și navigație și echipamente asociate (vezi AMC OPS H.650/H.652) (vezi [ACJ] OPS H.650/3.652)

Operatorul nu operează un elicopter în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) decât în cazul în care elicopterul este echipat cu instrumente de pilotaj și navigație și echipamente asociate și unde este aplicabil, în condițiile precizate la următoarele subparagrafe:

(a) Un compas magnetic [indicator de direcție];

(b) Mijloc precis de indicare a timpului în ore, minute și secunde;

(c) Două altimetre barometrice senzitive, cu gradații în picioare, având subdiviziuni de calibrare pe o scară gradată în hectopascali/milibari, reglabil pentru orice presiune barometrică ce ar putea fi stabilită în timpul zborului. Pentru operațiuni VFR desfășurate noaptea cu un singur pilot un altimetru barometric poate fi substituit printr-un radio altimetru;

(d) Fiecare sistem de indicare a vitezei față de aer trebuie să fie echipat cu un tub Pitot încălzit sau un mijloc echivalent de prevenire a unei funcționări defectuoase datorate condensului sau givrajului inclusiv un dispozitiv [de avertizare] a defectării tubului Pitot . [Cerința de avertizare] a defectării tubului Pitot nu se aplică la elicopterelor cu o configurație maximă certificată de 9 locuri pentru pasageri sau mai puține, sau cu masa maximă certificată la decolare de 3175 kg sau mai puțin și cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 august 1999 (vezi AMC OPS 3.652(d) și (m)(2));

- (e) Un indicator de viteză verticală;
- (f) Un indicator de glisadă;
- (g) Un indicator de atitudine;
- (h) Un singur indicator de atitudine de rezervă (orizont artificial), capabil să fie utilizat de la orice post de lucru al piloților, care:

(1) Este capabil de o funcționare sigură cel puțin 30 de minute sau timpul necesar să zboare către un loc de aterizare de rezervă potrivit atunci când operează într-o zonă cu teren ostil sau în largul mării, de la defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice, luând în considerare alte sarcini asupra sursei de alimentare cu energie electrică în cazuri de urgență și proceduri operaționale;

(2) Funcționează independent de orice alt sistem de indicare a atitudinii;

(3) Intră automat în funcțiune după defectarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice; și

(4) Este iluminat în mod adecvat în toate fazele operațiunii;

(i) Pentru a se conforma cerințelor subparagrafului (h), echipajului de comandă trebuie să-i fie evidențiat în mod clar când indicatorul de atitudine de rezervă, prevăzut la paragraful respectiv, este acționat de sursa de energie electrică pentru caz de urgență. În cazul în care indicatorul de atitudine de rezervă are propria sursă de energie, trebuie să existe o indicație asociată fie pe instrument, fie pe panoul de instrumente, când se folosește această sursă;

(j) Un [indicator giroscopic de direcție pentru operațiuni VFR desfășurate noaptea și un indicator giroscopic magnetic de direcție pentru IFR]

(k) Un mijloc de a indica în compartimentul echipajului de zbor temperatura aerului exterior etalonată în grade Celsius (vezi AMC OPS H.650 (g) și H.652 (k)).

(l) O sursă alternativă de presiune statică pentru indicatorul de viteză față de aer, altimetru și indicatorul de viteză verticală; și

(m) Ori de câte ori echipajul de zbor este format din doi piloți, postul de lucru al celui de-al doilea pilot trebuie să aibă instrumente separate, după cum urmează:

(1) Un altimetru barometric senzitiv, etalonat în picioare, având subdiviziuni de calibrare pe o scară gradată în hectopascali/milibari, reglabil pentru orice presiune barometrică ce ar putea fi setată în timpul zborului și care poate fi unul dintre cele două altimetre necesare conform subparagrafului (c) de mai sus ;

(2) Fiecare sistem de indicare a vitezei față de aer trebuie să fie echipat cu un tub Pitot încălzit sau un mijloc echivalent

de prevenire a unei funcționări defectuoase datorate condensului sau givrajului inclusiv un dispozitiv [de avertizare] a defectării tubului Pitot . [Cerința de avertizare] a defectării tubului Pitot nu se aplică la elicopterelor cu o configurație maximă certificată de 9 locuri pentru pasageri sau mai puține, sau cu masa maximă certificată la decolare de 3175 kg sau mai puțin și cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis înainte de 1 august 1999 (vezi AMC OPS 3.652(d) și (m)(2));

(3) Un indicator de viteză verticală;

(4) Un indicator de glisadă;

(5) Un indicator de atitudine;

(6) Un [indicator giroscopic de direcție pentru operațiuni VFR desfășurate noaptea și un indicator giroscopic magnetic de direcție pentru IFR];

(n) Un suport de hărți într-o poziție în care o hartă se poate citi ușor și care poate fi iluminat pentru operațiuni de noapte.

(o) Ori de câte ori sunt impuse instrumente dublate, cerința specifică afișaje separate pentru fiecare pilot și selectoare separate sau alte echipamente asociate, după cum este cazul ; și

(p) Toate elicoptere trebuie să fie echipate cu mijloace care să indice dacă instrumentele de pilotaj impuse sunt alimentate necorespunzător.

OPS III.655 Echipament suplimentar pentru operațiuni IFR cu un singur pilot (vezi AMC OPS H.655)

Operatorul nu operează un elicopter cu un singur pilot în condiții IFR decât în cazul în care elicopterul este echipat cu pilot automat care să aibă cel puțin modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass și cu condiția că operatorul dispune de o aprobare relevantă din partea Autorității.

OPS III.660 Radio altimetre

(a) Operatorul nu va opera un elicopter într-un zbor deasupra apei în cazurile în care :

(1) Nu se vede țărmlul ; sau

(2) Vizibilitatea este mai mică de 1 500 m ; sau

(3) Operațiunile se desfășoară noaptea ; sau

(4) Operațiunile se desfășoară la o distanță de țărml corespunzătoare la mai mult de 3 minute de zbor la viteza normală de croazieră,

decât dacă elicopterul este echipat cu un radio altimetru cu o avertizare sonoră, sau alte mijloace acceptabile Autorității, care operează sub o

înălțime selectată și o avertizare vizuală capabilă să opereze la o înălțime selectabilă de către pilot.

OPS III.665 Spațiu rezervat

OPS III.670 Echipament radar meteorologic la bord

Operatorul nu operează un elicopter cu o configurație maximă certificată de locuri pentru pasageri mai mult de 9 decât în cazul în care este dotat cu un echipament radar meteorologic, când un astfel de elicopter este operat pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental (IFR) în zone în care sunt previzibile, de-a lungul rutei, furtuni cu trăsnete sau alte condiții meteorologice potențial periculoase, considerate a fi detectabile cu echipamentul radarului meteorologic de la bord.

OPS III.675 Echipament pentru operațiuni în condiții de givraj

(a) Operatorul nu operează un elicopter în condiții de posibilă pregătire sau de existență a givrajului decât în cazul în care este certificat și echipat pentru a zbura în condiții de givraj.

(b) Operatorul nu operează un elicopter în condiții de posibilă pregătire sau de existență a givrajului, pe timp de noapte, decât în cazul în care este echipat cu mijloace de iluminare sau de detectare a pregătirii gheții. Orice lumină utilizată trebuie să fie de un tip care să nu producă orbirea sau reflexia, care ar împiedica membrii echipajului de comandă să-și îndeplinească sarcinile.

OPS III.680 Spațiu rezervat

OPS III.685 Sistemul interfon al echipajului de comandă

Operatorul nu operează un elicopter pe care este necesar un echipaj format din mai mult de o persoană decât în cazul în care acesta este echipat cu sistem interfon, incluzând căști și microfoane, nu de tip manual, pentru a fi utilizate de toți membrii echipajului de comandă.

OPS III.690 Sistemul interfon al membrilor echipajului de cabină

(a) Operatorul nu operează un elicopter cu un membru al echipajului de cabină altul decât un membru al echipajului de zbor, decât în cazul în care acesta este echipat cu un sistem interfon pentru membrii echipajului.

(b) Sistemul de interfon pentru membrii echipajului prevăzut la prezentul paragraf trebuie:

(1) Să funcționeze independent de sistemul de adresare către pasageri, cu excepția receptoarelor telefonice mobile, a căștilor, a microfoanelor, a comutatoarelor de selectare și a dispozitivelor de semnalizare;

(2) Să asigure un mijloc de comunicare bilateral între compartimentul echipajului de comandă și fiecare compartiment pentru pasageri;

(3) Să fie ușor accesibil utilizării de la fiecare post al echipajului de comandă din cabina de pilotaj;

și suplimentar pentru echipajul de cabină

(4) Să fie ușor accesibil utilizării de la fiecare post impus membrilor echipajului de cabină în apropierea fiecărei ieșiri de urgență sau perechi de ieșiri de urgență la nivelul podelei;

(5) Să aibă un sistem de alertare, care să includă semnale acustice sau vizuale, care să fie utilizat de membrii echipajului de comandă pentru alertarea echipajului din cabină și pentru a fi folosit de membrii echipajului de cabină pentru alertarea echipajului de comandă; și

(6) Să dispună de mijloace care să-i permită destinatarului apelului să determine dacă este un apel normal sau un apel de urgență; (vezi AMC OPS H.690(b)(6)).

OPS III.695 Sistemul de adresare pasageri

(a) [Exceptând subparagraful (c) de mai jos,] operatorul nu operează un elicopter cu o configurație maximă certificată mai mare de 9 locuri pentru pasageri, în afară de cazul în care este instalat un sistem de adresare pasageri.

(b) Sistemul de adresare pasageri prevăzut la prezentul subparagraf:

(1) Trebuie să funcționeze independent de sistemele interfon, cu excepția receptoarelor telefonice mobile, a căștilor, a microfoanelor, a comutatoarelor de selectare și a dispozitivelor de semnalizare;

(2) Trebuie să fie ușor accesibil utilizării imediate de la fiecare post impus al echipajului de comandă;

(3) Pentru fiecare ieșire de urgență impusă pentru pasageri la nivelul podelei, lângă care se află un scaun al echipajului de cabină, trebuie să existe un microfon ușor accesibil pentru membrul echipajului de cabină.

(4) Trebuie să poată fi pus în funcțiune în 10 secunde de un membru al echipajului de cabină la fiecare dintre acele posturi din compartimentul din care utilizarea sa este accesibilă;

(5) Trebuie să fie audibil și inteligibil la toate scaunele pasagerilor, în toalete și la scaunele și la punctele de lucru ale echipajului de cabină.

(6) După cedarea totală a sistemului normal de generare a energiei electrice, să opereze sigur pentru cel puțin 10 minute.

[(c) Pentru elicopterelor cu configurația maximă aprobată (MAPSC) pentru pasageri mai mare de 9, dar mai mică de 19 locuri, nu este necesar sistemul de adresare pasageri dacă:

(1) Elicopterul este proiectat fără perete despărțitor între pilot și pasageri; și

(2) Operatorul este capabil să demonstreze că vocea pilotului este audibilă și inteligibilă pentru pasageri în timpul zborului.]

OPS III.700 Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj – 1 (vezi [ACJ-] OPS III.700)

(a) Operatorul nu operează un elicopter cu un Certificat individual de navigabilitate [] inițial emis la sau după 1 august 1999, care are o masă maximă certificată la decolare mai mare de 3175 kg, decât în cazul în care aceasta este echipat cu un înregistrator de voce în cabina de pilotaj care, în raport cu o scară de timp, înregistrează:

(1) Comunicațiile prin voce transmise din sau recepționate [] în cabina de pilotaj prin radio;

(2) Mediul sonor din cabina de pilotaj, inclusiv semnalele audio recepționate de la fiecare [] microfon în funcțiune, fără întrerupere;

(3) Comunicațiile verbale [] ale membrilor echipajului de comandă [] din cabina de pilotaj, folosind [] sistemul interfon al membrilor echipajului;

(4) Semnale vocale sau audio de identificare a mijloacelor de navigație sau apropiere transmise într-o cască sau difuzor; și

(5) Comunicațiile verbale [] ale echipajului de comandă [] din cabina de pilotaj, folosind sistemul de adresare pasageri, dacă este practicabil.

(b) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj trebuie să fie capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultima oră de funcționare ale acestuia, cu excepția că, pentru elicopterele cu masă maximă certificată la decolare de 7000 kg sau mai puțin, această perioadă poate fi redusă la 30 de minute.

(c) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii. În plus, în funcție de disponibilitatea energiei electrice, înregistratorul de voce din cabina de pilotaj trebuie să înceapă să

înregistreze cât mai devreme posibil, în timpul verificărilor în cabina de pilotaj, înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din cabina de pilotaj imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.

(d) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

(e) La conformarea cu cerințele prezentei secțiuni, înregistratorul de voce în cabină poate fi combinat cu înregistratorul de date de zbor. [(Vezi ACJ OPS H.700 (e))] []

OPS III.705 Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj -2 (vezi ACJ OPS H.705)

[(a) Operatorul nu operează un elicopter care: are o masă maximă certificată la decolare peste 3175 kg, dar nu mai mult de 7000 kg și cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis între 1 ianuarie 1987 și 31 iulie 1999 inclusiv, o masă maximă certificată la decolare peste 7000 kg, cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis până la 31 iulie 1999;

decât dacă este echipat cu înregistratoare de voce în cabina de pilotaj care înregistrează cu referință la o scară a timpului:

(1) Comunicațiile prin voce transmise din sau recepționate în cabina de pilotaj prin radio;

(2) Mediul sonor din cabina de pilotaj, inclusiv, unde este realizabil, semnalele sonore permise de la fiecare microfon în funcțiune, fără întrerupere;

(3) Comunicațiile verbale ale membrilor echipajului de comandă din cabina de pilotaj, folosind sistemul interfon al membrilor echipajului;

(4) Semnale vocale sau audio de identificare a mijloacelor de navigație sau apropiere transmise într-o cască sau difuzor;

(5) Comunicațiile verbale ale echipajului de comandă din cabina de pilotaj, folosind sistemul de adresare pasageri, dacă este practicabil; și

(6) Pentru elicopterul care nu este echipat cu înregistrator de date de zbor, parametrii necesari pentru a determina viteza rotorului principal.

(b) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj este capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 30 de minute de funcționare a acestuia.

(c) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj trebuie să înceapă să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la terminarea

zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(d) Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă. (Vezi ACJ OPS H.700 (e).

(e) La conformarea cu cerințele prezentei secțiuni, înregistratorul de voce în cabină poate fi combinat cu înregistratorul de date de zbor. [(Vezi ACJ OPS H.700 (e))] []

(f) Elicopterele care au o masă maximă certificată la decolare peste 3175 kg, dar nu mai mult de 7000 kg care desfășoară operațiuni HEMS la sau înainte de [31 iulie 1999,] pot continua desfășurarea unor astfel de operațiuni (HEMS) fără a fi echipate cu un înregistrator de voce în cabina de pilotaj până la 31 decembrie 2010 cu acordul Autorității.

OPS III.710 Spațiu rezervat

OPS III.715 Înregistratoare de date de zbor – 1

[(vezi Apendicele 1 la JAR-OPS H.715/III.720)]

(vezi [ACJ]-OPS H.715/III.720)

(a) Operatorul nu operează nici un elicopter cu un Certificat individual de navigabilitate [] inițial emis la sau după 1 august 1999 care are o masă maximă certificată la decolare mai mare de 3175 kg, decât în cazul în care acesta este echipat cu un înregistrator de date de zbor care folosește o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și este disponibilă o metodă de recuperare rapidă a datelor din mediul de stocare.

(b) Înregistratorul de date de zbor trebuie să fie capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 8 ore de funcționare.

(c) Înregistratorul de date de zbor, în raport cu o scară a timpului, trebuie să înregistreze:

(1) [Pentru elicopterele care au o masă maximă certificată la decolare peste 3175 kg, dar nu mai mult de 7000 kg] parametrii [sunt enumerați în tabelul A la Apendicele 1;]

(2) Pentru [] elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 7 000 kg, parametrii [enumerați în tabelul B la Apendicele 1;] [cu excepția dacă este acceptat de către Autoritate, parametrul 19 nu este necesar a fi înregistrat, dacă sunt satisfăcute oricare dintre următoarele condiții:

(i) Senzorul nu este disponibil; sau

(ii) Echipamentul elicopterului de generare a datelor necesită modificări;]

(3) Pentru toate elicopterele, înregistratorul de date de zbor trebuie să înregistreze orice parametri speciali apăruiți datorită caracteristicilor noi

sau unice de proiectare sau operaționale ale elicopterului [; și]

[(4) Pentru elicopterele echipate cu sistem electronic de afișare, parametrii sunt enumerați în tabelul C Apendicele 1]

(d) Datele trebuie să fie obținute din sursele elicopterului care permit corelarea exactă cu informațiile afișate echipajului de comandă.

(e) Înregistratorul de date de zbor trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să înceapă să se deplaseze prin mijloace proprii și să se oprească automat, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

(f) Înregistratorul de date de zbor trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

(e) La conformarea cu cerințele prezentei secțiuni, înregistratorul de date de zbor poate fi combinat cu înregistratorul de voce din cabina de pilotaj. [(Vezi ACJ OPS H.700 (e))] []

OPS III.720 Înregistratoare de date de zbor – 2

[(vezi Apendicele 1 la JAR-OPS H.715/III.720)]

(vezi [ACJ]-OPS H.715/III.720)

(a) [Operatorul nu operează nici un elicopter cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis la sau după 1 ianuarie 1989 și cele emise până la 31 iulie 1999 inclusiv, care are o masă maximă certificată la decolare mai mare de 7000 kg sau o configurație maximă certificată mai mare de 9 locuri pentru pasageri, decât în cazul în care acesta este echipat cu un înregistrator de date de zbor care folosește o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și este disponibilă o metodă de recuperare rapidă a datelor din mediul de stocare.

Pentru elicopterele care nu sunt echipate cu un înregistrator de date de zbor înainte de 31 iulie 1999 această prevedere se amână până la 1 ianuarie 2005]

(b) Înregistratorul de date de zbor trebuie să fie capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 5 ore de funcționare.

(c) Înregistratorul de date de zbor, în raport cu o scară a timpului, trebuie să înregistreze:

(1) [Pentru elicopterele care au o masă maximă certificată la decolare peste 7000 kg sau mai puțin cu o configurație maximă certificată mai mare de 9 locuri pentru pasageri parametrii [sunt enumerați în tabelul A la Apendicele 1;]

(2) Pentru [] elicopterele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 7 000 kg, parametrii [sunt enumerați în tabelul B la Apendicele 1;] [cu excepția dacă este acceptat de către

Autoritate, parametrul 19 nu este necesar a fi înregistrat, dacă sunt satisfăcute oricare dintre următoarele condiții:

- (i) Senzorul nu este disponibil; sau
 - (ii) Echipamentul elicopterului de generare a datelor necesită modificări;]
- (3) Pentru toate elicopterele, înregistratorul de date de zbor trebuie să înregistreze orice parametri speciali apăruți datorită caracteristicilor noi sau unice de proiectare sau operaționale ale elicopterului [; și]
- [(4) Pentru elicopterele echipate cu sistem electronic de afișare, parametrii sunt enumerați în tabelul C Apendicele 1]

(d) Parametrii individuali care pot fi obținuți prin calcule din alți parametri înregistrați, nu vor fi înregistrați, dacă este acceptabil Autorității.]

([e]) Datele trebuie să fie obținute din sursele elicopterului care permit corelarea exactă cu informațiile afișate echipajului de comandă.

([f]) Înregistratorul de date de zbor trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să înceapă să se deplaseze prin mijloace proprii și să se oprească automat, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.

([g]) Înregistratorul de date de zbor trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

([h]) La conformarea cu cerințele prezentei secțiuni, înregistratorul de date de zbor poate fi combinat cu înregistratorul de voce din cabina de pilotaj. [(Vezi ACJ OPS H.700 (e))] []

OPS III.725 Spațiu rezervat

OPS III.730 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, seturi de centuri și dispozitive de reținere a copiilor

(a) Operatorul nu operează un elicopter decât în cazul în care acesta este echipat cu:

- (1) Pentru elicopterele cu un scaun sau cușetă pentru fiecare persoană care are vârsta de doi ani sau mai mult;
- (2) Pentru elicopterele cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis fie într-un stat OACI sau în altă parte până la 31 iulie 1999 inclusiv, o centură de siguranță, cu sau fără bandă diagonală peste umăr sau în altă parte, un set de centuri de siguranță pentru fiecare scaun de pasager, pentru fiecare pasager care are vârsta de doi ani sau mai mare;
- (3) Pentru elicopterele cu un Certificat individual de navigabilitate inițial emis fie într-un stat

OACI sau în altă parte până la sau după 31 iulie 1999, o centură de siguranță, cu sau fără bandă diagonală peste umăr sau în altă parte, un set de centuri de siguranță pentru fiecare scaun de pasager, pentru fiecare pasager care are vârsta de doi ani sau mai mare;

(4) Un dispozitiv de reținere pentru fiecare pasager cu o vârstă mai mică de 2 ani;

(5) Un set de centuri de siguranță pentru fiecare scaun al unui membru al echipajului de zbor, încorporând un dispozitiv care va reține automat torsul ocupantului în cazul unei decelerări rapide; și

(6) Un set de centuri de siguranță pentru fiecare scaun al unui membru al echipajului de cabină.

Notă: Această cerință nu exclude utilizarea scaunelor pentru pasageri de către membrii echipajului de cabină în plus față de cel cerut pentru echipajului de cabină .

(7) Scaune pentru membrii echipajului de cabină, localizate lângă ușile ieșirilor de urgență impuse de la nivelul podelei. Dacă numărul necesar de membri ai echipajului de cabină depășește numărul de ieșiri de urgență aflate la nivelul podelei, scaunele adiționale ale echipajului de cabină necesar vor trebui să fie localizate în așa fel încât membrul(ii) echipajului de cabină să poată fi capabili să asiste pasagerii în cazul unei evacuări de urgență. Aceste scaune sunt orientate spre față sau spre spate la un unghi de 15° față de axa longitudinală a elicopterului.

(b) Toate centurile de siguranță cu chingă peste umăr trebuie să aibă un singur punct de eliberare. O centură de siguranță cu o bandă diagonală peste umăr poate fi permisă în locul unei centuri de siguranță cu chingă peste umăr, dacă nu este realizabil să se monteze cea din urmă.

OPS III.735 Indicatoare de legare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Operatorul nu operează un elicopter în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri din cabina de pilotaj, decât în cazul în care este echipat cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își lege centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

OPS III.740 Spațiu rezervat

OPS III.745 Truse de prim ajutor (vezi AMC OPS H.745)

(a) Operatorul nu operează un elicopter decât în cazul în care acesta este echipat cu truse de prim ajutor, accesibile rapid pentru folosire.

(b) Operatorul se asigură că trusele de prim ajutor sunt:

(1) Verificate periodic pentru a confirma, pe cât posibil, dacă conținutul este păstrat în condițiile necesare pentru uzul lor stabilit; și

(2) Compledate la intervale regulate, în conformitate cu instrucțiunile de pe etichetele lor sau după cum o cer împrejurările.

OPS III.750 Spațiu rezervat

OPS III.755 Spațiu rezervat

OPS III.760 Spațiu rezervat

OPS III.765 Spațiu rezervat

OPS III.770 Spațiu rezervat

OPS III.775 Oxigen suplimentar – elicoptere depresurizate (vezi Apendicele 1 la OPS III.775)

(a) *Generalități*

(1) Operatorul nu operează un elicopter depresurizat la altitudini mai mari de 10 000 ft decât în cazul în care este prevăzut cu echipament pentru oxigen suplimentar, capabil să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen impusă.

(2) Cantitatea de oxigen suplimentar pentru supraviețuire necesară pentru un anumit tip de operare se determină pe baza altitudinilor de zbor și a duratei zborului, compatibilă cu procedura de operare stabilită pentru fiecare operare în Manualul operațional și cu rutele pe care urmează să se zboare și cu procedurile de urgență precizate în Manualul operațional.

(3) Un elicopter prevăzut a fi operat la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft este dotat cu echipamente capabile de stocare și distribuire a rezervei de oxigen impuse.

(b) *Cerințe privind alimentarea cu oxigen*

(1) *Membrii echipajului de comandă.* Fiecărui membru al echipajului de comandă la postul din cabina de pilotaj i se va furniza oxigen suplimentar în conformitate cu Apendicele 1. Dacă toți ocupanții scaunelor din cabina de pilotaj sunt alimentați de la sursa de alimentare cu oxigen pentru echipajul de comandă, atunci ei vor fi considerați ca membri ai echipajului de comandă la postul de pilotaj din punct de vedere al alimentării cu oxigen.

(2) *Membrii echipajului de cabină, membrii suplimentari ai echipajului și pasagerii.* Membrii echipajului de cabină și pasagerii vor fi alimentați cu oxigen în conformitate cu Apendicele 1. Membrii echipajului de cabină care sunt transportați în completare la numărul minim necesar al echipajului de cabină și membrii suplimentari ai echipajului vor fi considerați pasageri din punct de vedere al alimentării cu oxigen.

OPS III.780 Spațiu rezervat

OPS III.785 Spațiu rezervat

OPS III.790 Stingătoarele manuale de incendiu (vezi AMC OPS 3.790)

Operatorul nu operează un elicopter decât în cazul în care acesta este prevăzut cu stingătoare manuale de incendiu, pentru a fi utilizate în compartimentele echipajului, ale pasagerilor și unde este aplicabil, în compartimentele de marfă și în bucătării, în conformitate cu următoarele:

(a) Tipul și cantitatea agentului de stingere trebuie să fie adecvată tipurilor de incendii probabile a se produce în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentul personalului trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice;

(b) Cel puțin un stingător manual de incendiu cu halon 1211 (bromoclorodifluormetan, CBrClF₂) sau agent de stingere echivalent trebuie să fie amplasat în mod convenabil în cabina de pilotaj pentru a fi folosit de către echipajul de comandă;

(c) Cel puțin un stingător manual de incendiu trebuie să fie localizat în fiecare bucătărie care nu este amplasată în cabina principală a pasagerilor sau ușor accesibil din aceasta;

(d) Cel puțin un stingător manual de incendiu, ușor accesibil, trebuie să fie disponibil pentru utilizare în fiecare compartimentul de marfă sau bagaje care este accesibil membrilor echipajului în timpul zborului; și

(e) Este necesar ca cel puțin numărul următor de stingătoare manuale de incendiu să fie amplasate în mod convenabil în compartimentul pasagerilor:

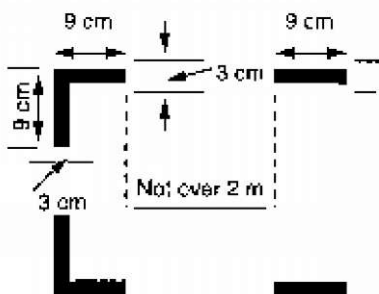
| Configurația maximă aprobată pe scaune pentru pasageri | Numărul minim de stingătoare manuale |
|--|--------------------------------------|
| 7 la 30 | 1 |
| 31 la 60 | 2 |
| 61 la 200 | 3 |

OPS III.795 Spațiu rezervat

OPS III.800 Marcarea punctelor de spargere

Operatorul se asigură că, dacă [] zonele desemnate în fuzelaj pentru spargere de către echipele de salvare în cazuri de urgență sunt [marcate] pe elicopter, aceste zone sunt marcate astfel cum se indică mai jos. Culoarea marcajului va fi roșie sau galbenă și dacă este necesar, vor fi conturate în alb pentru a contrasta cu fundalul. Dacă marcajele de colț sunt la distanțe mai mari de 2 metri, se vor insera linii intermediare de 9 cm × 3 cm, astfel

încât să nu fie mai mult de 2 metri între marcajele alăturate.



OPS III.805 Spațiu rezervat

OPS III.810 Megafoane (vezi AMC OPS H .810)

Operatorul nu operează un elicopter cu o configurație maximă certificată mai mare de 19 de locuri pentru pasageri decât în cazul în care este echipat cu megafoane portabile alimentate cu baterii, accesibile rapid pentru utilizare de către membrii echipajului în timpul evacuării în caz de urgență.

OPS III.815 Iluminatul în caz de urgență

(a) Operatorul nu operează un elicopter care are o configurație maximă certificată mai mare de 19 locuri pentru pasageri, decât în cazul în care este prevăzut cu:

(1) Sistem de iluminare în caz de urgență, având sursă de alimentare independentă pentru a facilita evacuarea elicopterului. și

(2) Marcaje iluminate pentru ieșirea urgentă și semne de localizare.

OPS III.820 Transmițător automat de localizare de urgență (vezi IEM OPS H.820)

(a) Operatorul va opera un elicopter doar dacă acesta este echipat cu un transmițător automat de localizare de urgență (ELT) [].

(b) Operatorul nu va opera un elicopter în Clasa 1 sau 2 de Performanță, într-un zbor deasupra apei într-un mediu ostil după cum este definit în OPS III.480(a)(12)(ii)(A) la o distanță de țărm corespunzător la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, într-un zbor în ajutorul sau în legătură cu exploatarea de pe mare a resurselor minerale (inclusiv gaz), decât dacă este echipat cu un transmițător pentru localizare în caz de urgență cu detașare și declanșare automată (ELT(AD)).

(c) Operatorul [trebuie] să se asigure că [toate] ELT-urile [sunt] capabile să transmită [simultan pe frecvențe 121.5MHz și 406 MHz în conformitate cu

Anexa 10 OACI și sunt înregistrate de către Agenția națională responsabilă pentru inițierea acțiunilor de căutare și salvare sau o altă agenție desemnată].

OPS III.825 Veste de salvare (vezi IEM OPS H.825)

(a) Operatorul va opera un elicopter pentru orice operațiune deasupra apei sau într-un zbor deasupra apei:

(1) Când operează în Clasa 3 de Performanță la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație; sau

(2) Când operează în Clasa 1 sau 2 de Performanță la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră; sau

(3) Când operează în Clasa 2 sau 3 de Performanță și când decolează sau aterizează la un heliport unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei, decât dacă este echipat cu veste de salvare prevăzute cu lumină de localizare a supraviețuitorului, pentru fiecare persoană de la bord, vestă strânsă și plasată într-o poziție ușor accesibilă, cu centura de siguranță sau setul de centuri cuplate, de la scaunul sau cușeta persoanei pentru a cărei utilizare este furnizată și un dispozitiv individual de plutire pentru infanți prevăzut cu lumină de localizare a supraviețuitorului, pentru utilizarea de către fiecare infant de la bord.

OPS III.827 Costume de supraviețuire pentru echipaj (vezi [ACJ] OPS H.827)

(a) Operatorul va opera un elicopter în Clasa 1 sau 2 de Performanță într-un zbor deasupra apei la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în ajutorul sau în legătură cu exploatarea de pe mare a resurselor minerale (inclusiv gaz), atunci când rapoartele meteorologice sau previziunile disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10° C pe timpul zborului, sau când timpul estimat necesar salvării depășește timpul calculat de supraviețuire, numai dacă fiecărui membru al echipajului îi este pus la dispoziție un costum de supraviețuire.

(b) Operatorul va opera un elicopter în Clasa 3 de Performanță într-un zbor deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de țărm mai mare decât distanța în autorotație sau distanța de aterizare forțată executată în siguranță, atunci când rapoartele meteorologice sau previziunile disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10° C pe timpul zborului numai dacă fiecărui

membru al echipajului îi este pus la dispoziție un costum de supraviețuire.

OPS III.830 Bărci de salvare și ELT de supraviețuire pentru zborurile extinse peste apă
(vezi AMC OPS H.830)

(a) Operatorul va opera un elicopter într-un zbor deasupra apei la o distanță față de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, în Clasa 1 sau 2 de Performanță, sau 3 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, când operează în Clasa 3 de Performanțe, doar dacă transportă:

(1) În cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minim o barcă de salvare cu o capacitate nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord;

(2) În cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minim două bărci de salvare cu o capacitate suficientă care să permită acomodarea tuturor persoanelor capabile să fie transportate la bord. Dacă o barcă cu capacitatea cea mai mare nu poate fi folosită, capacitatea de supraîncărcare a bărcii (bărcilor) rămasă (e) trebuie să fie suficientă pentru acomodarea tuturor persoanelor din elicopter (Vezi AMC OPS H.830 (a)(2));

(3) Cel puțin un transmițător automat de localizare de urgență (ELT(S)) pentru fiecare barcă (dar nu mai puțin de 2 ELT sunt necesare) capabil să transmită pe frecvențele de urgență în caz de accident specificate [Apendicele 1 la OPS III.830]. (vezi [și] AMC OPS H.830(a)(3));

(4) Lumini pentru ieșirile de urgență;

(5) Echipament de salvare a vieții inclusiv mijloace de supraviețuire adecvat pentru zborul intenționat.

OPS III. 835 Echipament de supraviețuire
(vezi IEM OPS.H835)

Operatorul nu operează un elicopter peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi dificile, în afară de cazul în care acesta este echipat cu următoarele:

Echipament de semnalizare pentru a produce semnale pirotehnice în caz de accident descrise în Anexa 2 OACI;

Cel puțin un ELT capabil să transmită pe frecvențele de urgență în caz de accident prevăzute în [Apendicele 1 la OPS III.830] (vezi [și] AMC OPS H.830(a)(3)); și

Echipament suplimentar de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor la bord (vezi AMC OPS H.835(c)).

OPS III.837 Cerințe adiționale pentru elicoptere operând către sau de la helipunțile pentru elicoptere localizate în zone ostile pe mare (după cum este definit în OPS III.840 (a)(11)(ii)(A))

(a) Operatorul nu va opera un elicopter într-un zbor către sau de la o helipunte aflată la o distanță corespunzătoare la mai mult de 10 minute de zbor la viteza normală de croazieră, într-un zbor în ajutorul sau în legătură cu exploatarea de pe mare a resurselor minerale (inclusiv gaz), decât dacă:

(1) Rapoartele meteorologice sau previziunile disponibile comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10° C pe timpul zborului, sau când timpul estimat necesar salvării depășește timpul calculat de supraviețuire, sau zborul este planificat a fi executat în timpul nopții, toate persoanele de la bord poartă costum de supraviețuire. (vezi ACJ OPS H.827);

(2) Toate bărcile de salvare transportate în conformitate cu OPS III.830 sunt instalate în așa fel încât să fie utilizabile pe mare și caracteristicile de amerizare ale elicopterului și caracteristicile trimerului au fost evaluate pentru conformarea cu cerințele de amerizare pe mare (Vezi IEM OPS III.837 (a)(2));

(3) Elicopterul este dotat cu sistem de iluminat în caz de urgență care are o sursă independentă de energie pentru a furniza o iluminare generală a cabinei în scopul facilitării evacuării de urgență a elicopterului;

(4) Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și mijloacele acestora de deschidere sunt evident marcate pentru ghidarea ocupanților care folosesc ieșirile la lumina zilei sau în întuneric. Asemenea marcaje sunt proiectate să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat și cabina este sub apă;

(5) Toate ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în caz de amerizare au un mijloc de securizare a acestora în poziția deschis în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în toate condițiile de pe mare până la nivelul maxim necesar de a fi evaluat pentru amerizare și flotare;

(6) Toate ușile, ferestrele sau alte deschizături în compartimentul de pasageri autorizate de către Autoritate ca fiind adecvate pentru a se salva de sub apă, sunt echipate în așa fel încât să poată fi operate în caz de urgență;

(7) Vestele de salvare sunt îmbrăcate în permanență; cu excepția cazului când pasagerul sau membrul echipajului poartă un costum de supraviețuire integru care satisface cerințele costumului de supraviețuire și vestei de salvare și care sunt acceptate de către Autoritate.

OPS III 840 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente

(a) Operatorul nu va opera pe apă un elicopter certificat pentru operațiuni deasupra apei, decât dacă este echipat cu:

(1) O ancoră pentru apă sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvată mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și

(2) Echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în regulamentele internaționale pentru prevenirea coliziunii pe mare, după caz.

OPS III.843 Toate elicopterele în zboruri deasupra apei – amerizarea

(a) Operatorul va opera un elicopter din Clasa 1 sau 2 de Performanță într-un zbor deasupra apei la o distanță de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute de zbor la viteza normală de croazieră doar dacă elicopterul este proiectat pentru aterizare pe apă sau este certificat în conformitate cu cerințele privind amerizarea.

(b) Operatorul va opera un elicopter în Clasa de 1 sau 2 Performanță într-un zbor deasupra apei într-un mediu neostil, la o distanță care asigură aterizarea forțată pe uscat la o distanță de țărm corespunzătoare la mai mult de 10 minute de zbor la viteza normală de croazieră doar dacă elicopterul este proiectat pentru aterizare pe apă sau este certificat în conformitate cu cerințele privind amerizarea, sau este echipat cu dispozitive care îi asigură flotabilitatea în caz de urgență.

(c) Operatorul va opera un elicopter în Clasa de 2 Performanță, la decolare sau aterizare pe apă, doar dacă elicopterul este proiectat pentru aterizare pe apă sau este certificat în conformitate cu cerințele privind amerizarea; sau este echipat cu dispozitive care îi asigură flotabilitatea în caz de urgență. (Vezi IEM OPS H.843 (c)). Excepție constituie cazul în care, în scopul minimizării expunerii, aterizarea sau decolarea într-un loc de desfășurare a operațiunilor HEMS localizat într-un mediu aglomerat este executată deasupra apei – doar dacă este altfel solicitat de către Autoritate.

(b) Operatorul va opera un elicopter în Clasa 3 de Performanță într-un zbor deasupra apei dincolo de o distanță care asigură aterizarea forțată pe uscat, doar dacă elicopterul este proiectat pentru aterizare pe apă sau este certificat în conformitate cu cerințele privind amerizarea sau este echipat cu dispozitive care îi asigură flotabilitatea în caz de urgență.

**Apendicele 1 la OPS III.715/III.720
Înregistratoare de date de zbor 1 și 2 - Lista
parametrilor care trebuie înregistrați (vezi Anexa B
– ATT B-5. Anexa 6, partea III**

Apendicele 1 la OPS III.820 Transmițător automat de localizare de urgență (vezi OPS III.380 și OPS III.835)

Toate ELT trebuie să fie capabile să transmită simultan pe frecvențe 121.5MHz și 406 MHz în conformitate cu Anexa 10 OACI și să fie înregistrate de către Agenția națională responsabilă pentru inițierea acțiunilor de căutare și salvare sau o altă agenție desemnată.]

SUBPARTEA L – ECHIPAMENT PENTRU COMUNICAȚII ȘI NAVIGAȚIE

OPS III. 845 Introdúcere generală (vezi IEM OPS III.845)

(a) Operatorul se asigură că un zbor nu începe decât în cazul în care echipamentele pentru comunicații și navigație prevăzute prezenta Subparte sunt:

(1) Certificate și instalate în conformitate cu cerințele aplicabile acestora, inclusiv cele referitoare la standardul minim de performanță și cerințele operaționale și de navigabilitate;

(2) Instalate astfel încât defectarea oricărei unități individuale impuse fie în scopul comunicației, fie în scopul navigației sau ambele nu va conduce la defectarea unei alte unități impuse în scopul comunicației sau în scopul navigației;

(3) În stare operațională pentru tipul respectiv de operațiune, cu excepția celor prevăzute în MEL (OPS III.030) și

(4) Dispuse astfel încât, dacă echipamentul urmează să fie folosit de un membru al echipajului de comandă la postul său, în timpul zborului, acesta să fie rapid utilizabil din postul său. În cazul în care se impune ca un singur element al echipamentului să fie folosit de mai mult de un singur membru al echipajului de comandă, acesta trebuie instalat astfel încât echipamentul este rapid utilizabil din orice post este necesară utilizarea sa.

(b) Standardele minime de performanță ale echipamentelor pentru comunicații și navigație sunt cele prevăzute în Normele tehnice europene (European Technical Standard Orders – ETSO), în afară de cazul în care sunt prevăzute standarde diferite de performanță privind codurile de operare și navigabilitate. Echipamentele pentru comunicații și navigație care se conformează altor specificații de proiectare și performanță, altele decât ETSO, la data punerii în aplicare pot rămâne în serviciu sau pot fi instalate, în afară de cazul în care sunt prevăzute cerințe suplimentare în prezenta Subparte. Echipamentele pentru comunicații și navigație care au fost deja aprobate nu trebuie să se conformeze ETSO revizuite sau cu o specificație revizuită, alta decât ETSO, în afară de cazul în care se prevede o cerință retroactivă.

OPS III.850 Echipamente radio

(a) Operatorul nu operează un elicopter decât în cazul în care acesta este dotat cu echipamente radio necesare pentru tipul de operare care se desfășoară.

(b) Când, în aplicarea prezentei Subpărți, sunt impuse două echipamente radio independente

(separate și complete), fiecare sistem trebuie să aibă o instalație de antenă independentă, cu excepția cazurilor antenelor montate rigid sau a instalării altor antene cu fiabilitate echivalentă când este impusă o singură antenă.

(c) Echipamentul pentru comunicații radio necesar a se conforma paragrafului (a) trebuie să asigure, de asemenea, comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

OPS 1.855 Panoul de selecție audio

Operatorul nu operează un elicopter în condiții IFR decât în cazul în care acesta este echipat cu un panou de selecție audio accesibil fiecărui membru al echipajului de comandă impus.

OPS 1.860 Echipament radio pentru operațiuni în condiții VFR pe rute navigate prin referință la reperi terestre vizuale

Operatorul nu operează un elicopter în condiții VFR pe rute care pot fi navigate după reperi terestre vizuale, decât în cazul în care acesta este dotat cu echipament de comunicații radio necesar în condiții normale de zbor pentru a îndeplini următoarele funcții:

(a) Comunicația cu stațiile adecvate de la sol;

(b) Comunicația cu mijloacele adecvate de control al traficului aerian din orice punct din spațiul aerian controlat în care se intenționează executarea zborurilor; și

(c) Primirea informațiilor meteorologice; și

(d) [Când a fost solicitat, conform cerințelor de spațiul aerian,] să răspundă la orice interogare a radarului secundar de supraveghere (SSR) raportând altitudinea exactă [cu transponderul de raportare a presiunii-atitudinii, care operează în conformitate cu Anexa 10, OACI, Volumul IV].

OPS 1.865 Echipament de comunicații și navigare pentru operațiuni în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după reperi terestre vizuale [(vezi AMC OPS H.865)]

(a) Operatorul nu operează un elicopter în condiții IFR sau în condiții VFR pe rute care nu sunt navigabile după reperi terestre vizuale, decât în cazul în care acesta este dotat cu echipamente radio (de comunicații și transponder SSR) și echipamente pentru navigație, în conformitate cu cerințele serviciilor de trafic aerian din zona (zonele) de operare.

(b) *Echipamente radio*. Operatorul se asigură că echipamentul radio cuprinde nu mai puțin de:

(1) Două sisteme independente de comunicație radio necesare în condiții de funcționare

normală pentru a comunica cu o stație de la sol corespunzătoare, din orice punct de pe rută, incluzând schimbările de rută; și

(2) [Când a fost solicitat, conform cerințelor de spațiul aerian,] să răspundă la orice interogare a radarului secundar de supraveghere (SSR) raportând altitudinea exactă [cu transponderul de raportare a presiunii-atitudinii, care operează în conformitate cu Anexa 10, OACI, Volumul IV].

(c) *Echipe pentru navigație*. Operatorul se asigură că echipamentul pentru navigație:

(1) Cuprinde cel puțin:

(i) Două echipamente independente pentru navigație corespunzătoare rutei/zonei survolate;

(ii) Un echipament de apropiere corespunzător heliportului de destinație și celui de rezervă;

(iii) Un sistem RNAV pentru rutele/zonele survolate unde este necesară navigația RNAV;

(iv) Două sisteme de recepționare VOR pe orice rută sau parte a acesteia, acolo unde navigația se bazează doar pe semnale VOR; și

(v) Două sisteme ADF pe orice rută sau parte a acesteia, acolo unde navigația se bazează doar pe semnale NDB; sau

(2) Se conformează cu tipul performanței de navigație impusă (RNP) pentru operațiuni în spațiul aerian respectiv. (vezi și IEM OPS H.243).

(d) Operatorul poate opera un elicopter care nu este echipat cu echipament de navigație specificat în subparagrafele (c)(1)(iv) și/sau (c)(1)(v) de mai sus, cu condiția să fie dotat cu un alt echipament autorizat de către Autoritate, pentru ruta pe care urmează să se zboare. Fiabilitatea și precizia echipamentului alternativ trebuie să permită navigația în siguranță pentru ruta intenționată.

(e) [Operatorul se asigură că echipamentul de comunicație VHF, indicatoarele ILS de direcție și receptoarele VOR instalate pe elicopterele care urmează a fi operate în condiții IFR sunt de un tip, care a fost aprobat în conformitate cu standardelor de performanță privind imunitatea la FM (vezi ACJ OPS H.865(e)).]

(f) Atunci când nu mai mult de un echipament dintre cele specificate în subparagraful (a) de mai sus nu este în funcțiune atunci când elicopterul este pe

cale de a-și începe zborul, elicopterul nu va decola decât dacă:

(1) Din punct de vedere practic nu se poate repara sau înlocui echipamentul într-un timp rezonabil înaintea începerii zborului;

(2) Elicopterul nu a executat mai mult de un zbor înainte de a fi depistat echipamentul defect;

(3) Comandantul este convins că, luând în considerare ultimele informații disponibile despre rutele/zonele și heliporturile ce vor fi folosite (inclusiv orice abatere de la rută) cât și condițiile meteo ce trebuie luate în calcul, zborul poate fi executat în condiții de siguranță și în conformitate cu limitele cerințelor relevante impuse de către serviciile de control ale traficului aerian.

OPS III.870 Spațiu rezervat

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA M – ÎNTREȚINEREA ELICOPTERULUI**OPS III.875 Generalități**

(a) Operatorul va putea opera un elicopter doar dacă acesta este întreținut și pus în serviciu de către o organizație de întreținere autorizată/acceptată corespunzător în conformitate cu [RAC-CAW, Anexa II (Partea-145-organizație)], excepție făcând inspecțiile înainte de zbor, care nu sunt necesare să fie efectuate de către organizația autorizată în conformitate cu RAC-CAW, Anexa II (Partea-145).

(b) [] [Cerințele privind menținerea navigabilității elicopterelor] trebuie să se conformeze cerințelor de certificare a operatorului prevăzute la OPS III.180 [cele stabilite în RAC-CAW , Partea-M (abreviată în continuare, pentru conveniență – Partea -M).]

[]

Restul prezentei Subpărți a fost exclus întrucât este implementat RAC-CAW Partea –M.

SUBPARTEA N – ECHIPAJUL DE COMANDĂ

Nota 1: RAC-FCL face referiri la prezenta Subparte. Atunci când este cazul, trebuie notat că, până la implementarea RAC-FCL, se vor aplica reglementările naționale echivalente.

Nota 2: În cazurile în care se va face referire în cadrul prezentei Subpărți la utilizarea simulatorului de zbor sau a Echipamentelor de zbor sintetic, acestea trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele RAC-STD.

OPS III.940 Componenta echipajului de comandă

(a) Operatorul se asigură că:

(1) Alcătuirea echipajului de comandă, cât și numărul membrilor echipajului de comandă la posturile de lucru stabilite sunt conforme cu și respectă prevederile minime specificate în Manualul de zbor al avionului (HFM);

(2) Echipajul de comandă include membri de echipaj suplimentari, în cazul în care se impune prin tipul de operațiune și nu este redus sub numărul specificat în Manualul operațional;

(3) Toți membrii echipajului de comandă dețin o licență corespunzătoare și valabilă, acceptată de către Autoritate și sunt calificați corespunzător și competenți pentru a desfășura sarcinile care le-au fost stabilite;

(4) Sunt stabilite procedurile, acceptabile pentru Autoritate, pentru a preveni pregătirea unui echipaj de zbor din membri neexperimentați; (vezi AMC OPS H.940(a)(4)); și

(5) Un pilot din cadrul echipajului de comandă calificat în calitate de comandant în conformitate cu cerințele care reglementează obținerea licențelor de comandă este desemnat comandant, care poate delega conducerea zborului altui pilot calificat corespunzător;

[(6) La utilizarea serviciilor membrilor echipajului de comandă care lucrează pe cont propriu și/sau lucrează ca liber profesioniști sau cu normă parțială de lucru trebuie să se respecte cerințele Subpărții N.

(7) Pentru membrii echipajului care lucrează pentru operator în calitate de comandant, pregătirea inițială privind managementul resurselor echipajului (CRM) desfășurat de către operator se va finaliza înainte de începerea zborului de linie nesupravegheat.].

(b) *Piloți*. Orice operator trebuie să se asigure că:

(1) Comandanții și copiloții pentru zborurile IFR sunt deținători ai unor calificări instrumentale valide, cu excepția cazului în care deținătorul licenței de pilot care poate zbura în VMC pe timp de noapte, asigurându-se că este calificat corespunzător circumstanțelor, spațiului aerian și condițiilor de zbor în care se execută zborul. Această cerință de

calificare trebuie să fie inclusă în Manualul operațional și să fie acceptată de Autoritate. (vezi IEM la OPS H.940(b)(1)).

(2) Pentru operațiuni IFR folosind elicoptere cu configurații având un număr maxim de locuri pentru pasageri mai mare de 9:

(i) Echipajul de zbor minim este compus din doi piloți calificați; și

(ii) Comandantul deține o licență validă ATPL pentru elicopter (ATPL(H));

(3) Pentru operațiuni folosind elicoptere cu configurații având numărul maxim aprobat de locuri pentru pasageri mai mare de 19:

(i) Echipajul de zbor minim este compus din doi piloți calificați;

(ii) Comandantul deține o licență validă ATPL pentru elicoptere (ATPL(H)).

(c) Elicopterele neincluse în subparagrafele (b)(2) și (b)(3) de mai sus pot fi operate de către un singur pilot cu condiția ca cerințele prevăzute în Apendicele 1 la OPS III.940(c) să fie îndeplinite.

[OPS III.943 Pregătirea inițială pentru managementul resurselor echipajului (CRM) desfășurat de către operator

(Vezi ACJ Nr. 1 la OPS III.943)

(Vezi ACJ Nr. 2 la OPS III.943)

(a) În cazul în care un membru al echipajului de conducere (nou angajat sau din personalul existent) nu a finalizat pregătirea inițială privind managementul resurselor echipajului (CRM) organizată de operator, atunci operatorul trebuie să se asigure că membrul echipajului de conducere va finaliza pregătirea inițială CRM. Noii angajați vor finaliza pregătirea inițială CRM organizată de operator în primul an de muncă de la angajarea la operator.

(b) Pregătirea inițială pentru CRM va fi desfășurată de către personalul calificat corespunzător (vezi ACJ-1 OPS H.943).

(c) Pregătirea inițială pentru CRM va fi desfășurată în conformitate cu programul detaliat inclus în Manualul operațional și va conține cel puțin următoarele subpuncte:]

[(1) Eroarea umană și încrederea, șirul de erori, prevenirea și depistarea erorilor;

(2) Cultura companiei în domeniul siguranței, procedurile operaționale standardelor (POSs), factori organizaționali;

(3) Stresul, gestionarea stresului, oboseala și vigilența;

(4) Primirea și prelucrarea informației, situații de conștientizare, managementul sarcinii de lucru;

(5) Luarea deciziei;

(6) Comunicarea și coordonarea în cadrul și în afara cabinei;

(7) Comportamentul de echipă și liderism, sinergia;

(8) Automatizarea și filozofia utilizării acesteia (dacă este important pentru tipul elicopterului);

(9) Diferențe specifice tipului;

(10) Studii bazate pe cazuri reale;

(11) Spațiu adițional care garantează extra atenția, după cum est menționat în programul de prevenire a accidentelor și programul de siguranță al zborului (vezi OPS III.037).]

OPS III.945 Pregătirea de conversie și controlul (vezi AMC OPS 3.945) (vezi IEM OPS H.945) [(vezi ACJ-Nr.1 la OPS III.943) (vezi ACJ-Nr. 2 la OPS III.943)]

(a) Operatorul se asigură că:

(1) Un membru al echipajului de comandă a absolvit un curs de calificare de tip ce satisface cerințele aplicabile cerințelor JAR-FCL la trecerea de la un tip de elicopter la alt tip de elicopter pentru care se cere o nouă calificare de tip;

(2) Un membru al echipajului de comandă finalizează un curs de conversie organizat de operator înainte de a începe zborul de linie nesupravegheat:

(i) La trecerea pe un elicopter pentru care este necesară o nouă calificare de tip; sau

(ii) La schimbarea operatorului;

(3) Pregătirea de conversie este efectuată de către o persoană (personal) calificată (calificat) corespunzător în conformitate cu un program detaliat a cursului inclus în Manualul operațional.[]

(4) Volumul de pregătire cerut de cursul de conversie al operatorului este determinat, după ce s-a luat în calcul în mod corespunzător, de pregătirea anterioară a membrului echipajului de comandă înregistrată în evidențele pregătirii sale prevăzute în OPS III.985;

(5) Standardele minime de calificare și experiența necesară a membrilor echipajului de comandă înainte de începerea pregătirii de conversie sunt prevăzute în Manualul operațional;

(6) Fiecare membru al echipajului de comandă se supune controalelor prevăzute la OPS III.965 (b) și pregătirii și verificărilor prevăzute la OPS III.965 (d) înainte de a începe zborurile de linie sub supraveghere;

(7) La finalizarea zborului de linie sub supraveghere, are loc verificarea prevăzută la OPS H.965 (c);

(8) Odată început un curs de conversie organizat de operator, un membru al echipajului de comandă nu mai îndeplinește sarcini de pilotaj pe alt tip de elicopter înainte de finalizarea sau încetarea

cursului aprobat de către Autoritate (vezi IEM OPS H.945(a)(8)); și

(9) [Elementele pregătirii CRM] sunt [integrate în] cursul de conversie. [(vezi ACJ-1 H.943 și ACJ-2 OPS H.943 și ACJ OPS H.945(a)(9) și IEM OPS H.945(a)(9)).]

(b) În cazul trecerii pe alt tip de elicopter, verificările impuse prin OPS H.965 (b) pot fi combinate cu testele de aptitudini necesare conform RAC-FCL.

(c) Cursul de conversie al operatorului și cursul pentru calificarea de tip conform prevederilor RAC-FCL, pot fi combinate.

OPS III.950 Pregătirea pentru diferențe și pregătirea de familiarizare

(a) Operatorul se asigură că un membru al echipajului de comandă finalizează:

(1) Pregătirea pentru diferențe care necesită cunoștințe suplimentare și pregătirea pe un dispozitiv de pregătire corespunzător cu elicopterul:

(i) La operarea unei alte variante de elicopter operat în mod curent; sau

(ii) La modificarea echipamentului și/sau a procedurilor pentru tipurile sau variantele de elicopter operate în mod curent;

(2) Pregătirea de familiarizare, care necesită dobândirea de cunoștințe suplimentare:

(i) La operarea altui elicopter de același tip; sau

(ii) La modificarea echipamentului și/sau a procedurilor pentru tipurile sau variantele de elicopter operate în mod curent.

(b) Operatorul specifică în Manualul operațional când sunt necesare astfel de formări pentru diferențe sau de familiarizare.

OPS III.955 Promovarea în funcție de comandant (vezi Apendicele 1 la OPS III.955)

(a) Pentru a promova de la funcția de pilot la funcția de comandant este necesar a urma un curs adecvat pentru funcția de comandant.

(b) Operatorul va specifica în Manualul operațional nivelul minim de experiență pentru promovarea în funcție de comandant din cadrul companiei sau cei care solicită angajarea direct pentru această funcție.

OPS III.960 Cerințe minime de calificare – comandanți

(a) Cerințele minime de calificare pentru funcția de comandant sunt:

- (1) Deținător de licență ATPL(H); sau
- (2) Deținător de licență CPL(H) cu condițiile

ca:

(i) Atunci când desfășoară operațiuni de zbor instrumentale (IFR), comandantul are un total minim de 700 ore de zbor pe elicopterul care include un număr de 300 ore de zbor în calitate de pilot-comandant (în conformitate cu RAC-FCL) și 100 ore de zbor în condiții IFR. Cele 300 ore de zbor în funcția de comandant pot fi înlocuite cu orele de zbor în funcția de copilot, 2 ore de zbor în funcția de copilot sunt echivalente cu 1 oră în funcția de comandant, cu condiția ca aceste ore au fost executate în baza conceptului de echipaj constituit din doi piloți, sistem descris în Manualul operațional;

(ii) Atunci când desfășoară operațiuni în condiții meteo la vedere (VMC) noaptea, în calitate de comandant, fără o calificare instrumentală validă, are un total de 300 ore de zbor pe elicopter incluzând 100 ore în calitate de pilot-comandant și 10 ore de zbor de noapte în calitate de pilot.

OPS III.965 Pregătirea periodică și controlul

(vezi Apendicele 1 la OPS III.965)

[(vezi ACJ-Nr. 1 la OPS III.943)

(vezi ACJ-Nr. 2 la OPS III.943)]

(vezi AMC OPS H.965)

(vezi IEM OPS H.965)

(a) *Generalități.* Operatorul se asigură că:

(1) Fiecare membru al echipajului de comandă efectuează o pregătire și controale periodice și că aceste pregătiri și controale sunt relevante pentru fiecare tip sau variantă de elicopter pe care operează membrul echipajului de comandă.

(2) În Manualul operațional este stabilit un program de pregătire și controale periodice, aprobat de către Autoritate.

(3) Pregătirea periodică este condusă de următorul personal:

(i) *Pregătirea de perfecționare și pregătirea la sol* – de către personal calificat corespunzător;

(ii) pregătirea pe elicopter/STD – de către un instructor pentru calificarea de tip (TRI), instructor de zbor (FI) cu calificarea de tip corespunzătoare, în cazul programului pentru STD, de către un instructor de zbor sintetic (SFI), cu condiția ca instructorii TRI,

sau SFI să satisfacă cerințele operatorului privind experiența și cunoștințele necesare pentru desfășurarea pregătirii asupra elementelor precizate la subparagrafele (a)(1)(i)(A) din (B) [ale] Apendicelui 1 la OPS III.965;

(iii) *Pregătirea privind echipamentele de urgență și de siguranță* – de către personal calificat corespunzător; și

(iv) *Managementul resurselor echipajului (CRM)* - de către personal calificat corespunzător;

(4) Verificarea periodică este efectuată de către următorul personal:

(i) *Verificarea competențelor efectuată de operator* – de către un examinator pentru calificarea de tip [(TRE)], sau de către un examinator de zbor [(FE)] cu calificarea de tip corespunzătoare [desemnați de către operator și acceptați de către Autoritate sau un examinator de zbor sintetic (SFE) atunci când verificarea se desfășoară la un simulator de zbor aprobate pentru aceste scopuri;] și

(ii) *Control de linie* – [de către comandanți cu calificare corespunzătoare] [pregătiți în evaluarea experienței CRM (vezi ACJ-2 OPS H.943, paragraful 4)] desemnați de către operator și acceptabili de către Autoritate;

(5) Fiecare membru al echipajului de comandă este supus unei verificări a competenței de către operator ca parte a unui echipaj normal de zbor.

(b) *Verificarea competențelor efectuată de operator*

(1) Operatorul se asigură că:

(i) Fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei verificări a competențelor efectuată de operator pentru a demonstra competența sa în a desfășura procedurile normale, anormale și de urgență; și

(ii) Verificarea este realizată fără referințe vizuale externe în cazul în care membrului echipajului de comandă i se cere să zboare în condiții IFR;

(2) Perioada de valabilitate a unei verificări a competențelor de către operator este de 6 luni calendaristice de la sfârșitul lunii în care s-a realizat verificarea. Dacă verificarea s-a realizat în ultimele 3 luni calendaristice de valabilitate a verificării anterioare a competenței de către operator, perioada de valabilitate se extinde de la data verificării cu 6 luni calendaristice calculate de la data expirării acelei verificări anterioare a competenței de către operator.

(c) *Controlul de linie.* Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă se supune unui control de linie pe elicopter pentru a demonstra competența sa în a desfășura operațiunile normale de linie descrise în Manualul operațional. Perioada de valabilitate a unui control de linie este de 12 luni calendaristice în plus față de luna efectuării controlului. Dacă controlul se realizează în ultimele 3 luni calendaristice de valabilitate a controlului precedent, perioada de valabilitate se prelungește de la data verificării cu încă 12 luni calendaristice de la expirarea perioadei de valabilitate a controlului de linie precedent.

(d) *Pregătirea și controlul privind echipamentul de urgență și de siguranță.* Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă se supune pregătirii și controlului cu privire la amplasarea și utilizarea întregului echipament de urgență și de siguranță transportat. Perioada de valabilitate a unui control al echipamentului de urgență și siguranță va fi de 12 luni calendaristice, în plus față de luna la care s-a efectuat controlul. Dacă controlul se realizează în ultimele 3 luni calendaristice de valabilitate a controlului precedent privind echipamentul de urgență și de siguranță, perioada de valabilitate se prelungește de la data controlului cu încă 12 luni calendaristice de la expirarea perioadei de valabilitate a controlului precedent privind echipamentul de urgență și de siguranță.

(e) [CRM. Operatorul se asigură că:

(1) Elemente ale CRM sunt integrate în toate etapele corespunzătoare ale pregătirii periodice; și

(2) Fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei pregătiri modulare specifice CRM. Toate aspectele principale ale pregătirii CRM vor fi parcurse pe o perioadă care nu depășește 3 ani;]

(f) *Cursul de perfecționare și pregătire la sol.* Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă urmează un curs de perfecționare și o pregătire la sol, cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice. Dacă acestea se realizează în ultimele 3 luni calendaristice de valabilitate anterior expirării perioadei de 12 luni calendaristice, următorul curs de perfecționare și următoarea pregătire la sol se desfășoară în interval de 12 luni calendaristice de la data inițială a expirării pregătirii anterioare de reîmprospătare a cunoștințelor la sol.

(g) *Pregătirea pe elicopter / la STD.* Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei pregătiri pe elicopter/ la STD cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice. Dacă pregătirea se realizează în ultimele 3 luni

calendaristice anterior expirării perioadei de 12 luni calendaristice, următoarea pregătire pe elicopter/la STD se desfășoară în interval de 12 luni calendaristice de la data inițială a expirării pregătirii anterioare la sol și pregătirii de reîmprospătare.

OPS III.968 Calificarea piloților pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj (vezi Apendicele 1 la OPS III.968) (vezi AMC OPS 3.965) (vezi IEM OPS 3.965)

(a) Operatorul se asigură că:

(1) Un pilot care poate fi desemnat să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj, realizează pregătirea și controlul corespunzătoare; și

(2) Programul de pregătire și control este specificat în Manualul operațional este acceptabil de către Autoritate.

OPS III.970 Experiență recentă

(a) Operatorul se asigură că, cu excepția celor permise conform subparagrafului (b) de mai jos:

(1) Un pilot nu este desemnat să opereze pe un elicopter decât dacă acesta a efectuat trei decolări în calitate de pilot pe un elicopter sau într-un simulator de zbor de același tip pe parcursul ultimelor 90 de zile;

(2) Pentru operațiuni VMC desfășurate noaptea:

(i) un pilot care nu a deținut o calificare validă de zbor instrumental nu este desemnat să opereze un elicopter pe timp de noapte, în afară de cazul în care a desfășurat cel puțin trei decolări, trei circuite și trei aterizări în ultimele 90 de zile. Experiența recentă poate fi dobândită și la un simulator de zbor (STD).

(ii) un pilot care deține o calificare validă de zbor instrumental este desemnat să opereze un elicopter pe timp de noapte, dacă a desfășurat cel puțin trei apropieri instrumentale în ultimele 90 de zile. Experiența recentă poate fi dobândită și la un simulator de zbor (STD).

(b) Perioada de 90 de zile prescrisă la subparagraful (a) poate fi extinsă până la maximum 120 de zile de zbor de linie sub supravegherea unui comandant desemnat.

OPS III.975 Calificarea pentru competența de rută/rol/zonă (vezi AMC OPS H.975)

(a) Operatorul se asigură că, anterior promovării în funcția de comandant sau ca pilot căruia comandantul poate delega conducerea zborului, pe o rută, exercitând un rol sau într-o zonă, pilotul a obținut cunoștințe adecvate despre ruta pe care se va zbura

și despre heliporturile (inclusiv cele de rezervă), instalațiile și procedurile care vor fi utilizate.

(b) Perioada de valabilitate a calificărilor pentru competența de rută/rol/zonă este de 12 luni calendaristice de la sfârșitul:

(1) Lunii de obținere a calificării; sau

(2) Lunii în care a operat ultima dată pe ruta/rolul/zona respectivă.

OPS III.978 Spațiu rezervat

OPS III.980 Operarea pe mai multe tipuri sau variante (vezi AMC OPS.H 980)

(a) Operatorul se asigură că un membru al echipajului de comandă nu operează pe mai mult de un tip sau o variantă de elicopter, cu excepția cazului în care:

(1) Membrul echipajului de comandă are competența necesară pentru aceasta; și

(2) Procedurile corespunzătoare aprobate de către Autoritate sunt incluse în Manualul operațional.

OPS III.985 Evidențele pregătirii (vezi IEM OPS H.985)

(a) Operatorul se asigură că:

(1) Păstrează evidențele pentru toate pregătirile, controalele și calificările prevăzute în RAC-OPS H.945, H.955, H.965, H.968 și H.975 la care a fost supus un membru al echipajului de comandă; și

(2) Pune la dispoziția membrului echipajului de comandă interesat, la cerere, evidențele cursurilor de conversie și ale pregătirii periodice și controlului.

Apendicele 1 la OPS III.940 (c) Operarea cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte

(a) Elicoptere vizate în OPS III.940 (c) pot fi operate de un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte, cu condiția îndeplinirii cerințelor următoare:

(1) Operatorul include în Manualul operațional un program de pregătire de conversie și pregătire periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot;

(2) Pregătirea și experiența recentă. Atenția trebuie acordată procedurilor din cabina de pilotaj, în mod special respectându-se:

(i) Managementul motoarelor și manevrele de urgență;

(ii) Utilizarea listei de verificare pentru situații normale, anormale și de urgență;

(iii) Comunicații ATC;

(iv) Proceduri din cabina de pilotaj referitoare la plecare și apropiere; și

(v) Managementul pilotului automat, dacă este aplicabil; și

(vi) Utilizarea documentației simplificate în zbor;

(3) Controlul periodic prevăzut în OPS III.965 trebuie efectuat în situația operării cu un singur pilot pe tipul respectiv de elicopter, într-un mediu reprezentativ al operațiunii;

(4) Pilotul trebuie să satisfacă cerințele privind minimul de calificare pentru comandanți specificat la OPS III.960.

(5) Pentru operațiunile IFR pilotul va avea o experiență după cum urmează:

(i) în total 25 de zboruri IFR într-un mediu reprezentativ al operațiunii;

(ii) 25 ore de zbor pe tipul specific de elicopter, aprobat pentru un singur pilot în condiții IFR, dintre care 10 ore de zbor în calitate de comandant sau comandant sub supraveghere, incluzând 5 sectoare de zbor de linie IFR sub supraveghere folosind procedurile pentru un singur pilot.

(iii) experiența minimă recentă necesară unui pilot angajat într-o operațiune cu un singur pilot în condiții IFR trebuie să fie de 5 zboruri în condiții IFR, incluzând 3 apropieri instrumentale, toate executate în ultimele 90 zile pe tipul de elicopter [aprobat] cu un singur pilot. Această cerință poate fi înlocuită cu o verificare a apropierii instrumentale IFR pe acest tip de elicopter [sau STD].

Nota: Cerințele privind echipamentul suplimentar pentru creșterea sarcinii de muncă a pilotului sunt descrise în OPS III.655.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.955 Promovare în funcția de comandant []**(a) Curs de pregătire**

(1) Cursul de comandant cerut conform OPS III.955(a) trebuie să fie specificat în Manualul operațional și include cel puțin următoarele:

(i) Pregătirea la un simulator de zbor (incluzând și pregătirea de zbor de linie) și/sau pregătire de zbor cuprinzând verificarea competenței în calitate de comandant;

(ii) Responsabilitățile de comandă ale operatorului;

(iii) Pregătirea de linie în comandă sub supraveghere. Minimum de 10 ore incluzând cel puțin 10 sectoare este necesar pentru piloții deținând o calificare pe un tip de elicopter;

(iv) Completarea unei verificări de linie în calitate de comandant și a calificării de competență pe rută/role/zonă.

(v) Pentru promovarea inițială în funcția de comandant, cursul trebuie să includă [CRM. (vezi ACJ-1 OPS H.943).]

(2) *Curs combinat de conversie și calificare superioară.* În cazul în care pilotul trece de la un tip sau variantă de elicopter la altul, atunci când se face promovarea în funcția de comandant:

(i) Cursul de comandă trebuie să includă și un curs de conversie în conformitate cu OPS III.945.

(ii) Se impun sectoare suplimentare pentru pilotul care trece la un nou tip de elicopter.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.965 Pregătirea și verificarea periodică-Piloți (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.965) (vezi ACJ-Nr. 1 la OPS III.943) (vezi ACJ-Nr. 2 la OPS III.943)

(a) *Pregătirea periodică* cuprinde:

(1) *Pregătirea la sol și de reîmprospătare a cunoștințelor*

(i) Programul de pregătire la sol și de reîmprospătare a cunoștințelor include:

- (A) Sistemele elicopterului;
- (B) Proceduri de operare și cerințe operaționale, inclusiv degivrajul/antigivrajul la sol și cazul incapacității pilotului; și

(C) Examinarea accidentelor/incidentelor și a producerii lor.

(ii) Cunoștințele dobândite la pregătirea la sol și de reîmprospătare a cunoștințelor sunt verificate în baza unui chestionar sau alte metode adecvate.

(2) *Pregătire pe elicopter/STD*

(i) Programul de pregătire pe elicopter/STD se stabilește astfel încât toate defecțiunile majore ale sistemelor elicopterului și procedurile asociate ar fi fost studiate într-o perioadă anterioară de 3 ani.

(ii) Atunci când se simulează o funcționare defectuoasă a motorului, în cazul în care nu este disponibil nici un echipament pentru zbor sintetic, aceste situații de urgență pot fi acoperite pe un elicopter folosindu-se o simulare sigură la bord. În cazul în care această pregătire este efectuată pe elicopter, o atenție deosebită trebuie acordată efectului oricărei defecțiuni ulterioare ce poate apărea și exercițiul trebuie să fie precedat de un comunicat obligatoriu.

(iii) Pregătirea pe elicopter/STD poate fi combinată cu verificarea competențelor efectuată de operator.

(3) *Pregătirea privind echipamentul de urgență și siguranță*

(i) Programul de pregătire privind echipamentul de urgență și siguranță poate fi combinat cu controlul echipamentului pentru urgență și siguranță și să se desfășoare într-un elicopter sau un dispozitiv alternativ adecvat pregătirii.

(ii) În fiecare an, programul de pregătire privind echipamentul de urgență și siguranță trebuie să includă următoarele:

- (A) Punerea efectivă a unei veste de salvare, dacă este disponibilă la bord;

(B) Punerea efectivă a echipamentului de protecție a respirației, dacă este disponibil la bord;

(C) Manipularea efectivă a stingătoarelor de incendiu, de tipul utilizat;

(D) Pregătirea privind amplasarea și folosirea echipamentului de urgență și siguranță transportat în elicopter;

(E) Pregătirea privind amplasarea și utilizarea tuturor tipurilor de ieșiri; și

(F) Proceduri de securitate.

(iii) La fiecare trei ani, programul de pregătire trebuie să includă următoarele:

(A) Operarea efectivă a tuturor tipurilor de ieșiri;

(B) Exercițiul de luptă împotriva incendiului, cu foc real sau simulat, cu echipamente reprezentative pentru cele transportate la bordul elicopterului, excepție făcând stingătoarele cu Halon pentru care poate fi folosită o metodă alternativă acceptabilă de către Autoritate;

(C) Efectele fumului într-o zonă închisă și folosirea efectivă a echipamentului relevant într-un mediu cu fum simulat;

(D) Demonstrarea utilizării bărcilor de salvare, dacă elicopterul este echipat sau demonstrarea utilizării acestora în timpul zborurilor extinse deasupra apei (vezi AMC la Apendicele la OPS III.965, subparagraful (a)(3)(iii)(D); și

(E) Prim ajutor medical [corespunzător tipului de elicopter, tipului de operațiune și componența echipajului (în mod special atunci când membrii echipajului nu sunt transportați)].

(4) *CRM*

(b) *Verificarea recentă.* Verificarea recentă trebuie să includă:

(1) *Verificarea competențelor efectuată de operator.*

(i) Dacă este aplicabil, verificările competențelor trebuie să includă următoarele proceduri anormale/de urgență:

- (A) Foc la motor;
- (B) Foc la fuzelaj;

- (C) Operațiuni de urgență ale șasiului;
 - (D) Largarea combustibilului;
 - (E) Oprirea motorului și repornirea;
 - (F) Defectarea sistemului hidraulic;
 - (G) Defectarea sistemului electric;
 - (H) Oprirea motorului în timpul decolării înaintea punctului de decizie;
 - (I) Oprirea motorului în timpul decolării după punctul de decizie;
 - (J) Oprirea motorului în timpul aterizării înaintea punctului de decizie;
 - (K) Oprirea motorului în timpul aterizării după punctul de decizie;
 - (L) Funcționarea defectuoasă a sistemelor de dirijare și comandă a zborului;
 - (M) Redresări de la atitudini de zbor neobișnuite;
 - (N) Aterizarea cu unul sau mai multe motoare inoperante;
 - (O) Tehnici de autorotație în condiții IMC;
 - (P) Autorotația în zone desemnate;
 - (Q) Incapacitatea pilotului; și
 - (R) Avarii și funcționări defectuoase ale sistemului de direcție.
- (i) Pentru piloții care trebuie să treacă verificarea de competență pentru condiții IFR trebuie incluse următoarele proceduri suplimentare pentru cazuri anormale/ de urgență:
- (A) Apropierea instrumentală de precizie până la minimă, în cazul elicopterului multi-motor, cu simularea unei avarii la unul dintre motoare;
 - (B) Turul de pistă instrumental de la minimă, în cazul elicopterului multi-motor, cu simularea unei avarii la unul dintre motoare;
 - (C) Apropierea nonprecizie până la minimă;

(D) Aterizarea cu avarie simulată la unul sau mai multe motoare; și

(E) Atunci când este cazul în funcție de tipul elicopterului, apropierea cu funcționarea defectuoasă a sistemului de comandă a zborului, a sistemului de control al direcției, cu avarii la echipamentul de zbor instrumental și de navigație.

(2) *Controlul privind echipamentul de urgență și siguranță.* Articolele care trebuie verificate vor fi acelea pentru care s-a efectuat pregătirea în conformitate cu subparagraful (a) (3).

(3) *Controale de linie*

(i) Controalele de linie trebuie să stabilească abilitatea de a executa în mod satisfăcător ansamblul operațiunilor de linie, inclusiv procedurile înainte de zbor și după zbor și folosirea echipamentului existent, conform Manualului operațional;

(ii) Echipajul de comandă trebuie evaluat în partea ce ține de aptitudinile CRM cu scopul:

(A) De a asigura reacția de răspuns a echipajului, ca întreg și individual, și

(B) De a fi folosit pentru îmbunătățirea sistemului de pregătire CRM;

(iii) În cazul în care piloților le sunt desemnate sarcinile de pilot sau copilot, ei trebuie să fie controlați în ambele funcții;

(iv) Controalele de linie trebuie desfășurate într-un elicopter;

(v) Persoana care efectuează controlul de linie, descrisă la OPS III.965 (a) punctul 4 subpunctul (ii), trebuie să ocupe scaunul de observator, dacă elicopterul este echipat.

Operațiuni cu un singur pilot:

(i) Verificările recente cerute conform subparagrafelor (1) ÷ (3) de mai sus trebuie să se desfășoare în cazul unei operațiuni cu un singur pilot pe un tip de elicopter particular într-un mediu reprezentativ de operare.

Apendicele 1 la OPS III.968 Calificările pilotului de a opera în oricare dintre posturile de pilotaj

(a) Comandanții ale căror atribuții necesită și exercitarea atribuțiilor de copilot, sau comandanții cărora li se stabilesc atribuții de conducere a pregătirilor sau verificărilor, [trebuie să finalizeze pregătiri și verificări suplimentare pe scaunul stâng și drept, trebuie să verifice competența alternativă, cu condiția că verificarea competențelor pe tip este combinată cu verificarea competențelor desfășurată de către operator, comandantul finalizează pregătirea lui sau verificarea de la locul pe care îl ocupă în mod normal. Toate aceste verificări, din oricare scaun, trebuie completate după cum este specificat în OPS III.965 (b).] []

(b) Atunci când operațiunile cu un motor ieșit din funcțiune se desfășoară într-un elicopter, avaria motorului trebuie simulată. [Când se desfășoară într-un elicopter cu un singur motor, motorul ieșit din funcțiune trebuie să fie simulat și comandantul instructor de pregătire trebuie să desfășoare în mod respectiv o aterizare autorotativă de la scaunul stâng la cel drept pentru a verifica competența alternativă.]

(c) Atunci când își desfășoară activitatea în scaunul de copilot, verificările cerute la OPS III.965 și OPS III.968 pentru desfășurarea activității în calitate de comandant, trebuie să fie valide și actualizate suplimentar.

(d) Un pilot pentru a înlocui comandantul trebuie să fi demonstrat, în paralel cu verificările de competență ale operatorului prescrise în OPS III.965(b), practicarea și cunoașterea procedurilor care în mod normal nu sunt în responsabilitatea pilotului. Atunci când diferențele între postul din stânga și cel din dreapta nu sunt semnificative (spre exemplu în folosirea pilotului automat) se poate conduce antrenamentul de la oricare post.

(e) Un pilot, altul decât comandantul, ocupând postul de comandant trebuie să demonstreze practicarea și cunoașterea procedurilor, în paralel cu verificările de competență ale operatorului descrise în OPS III.965(b), care altfel ar fi în responsabilitatea comandantului care acționează în calitate de pilot nezburător. Atunci când diferențele între postul din stânga și cel din dreapta nu sunt semnificative (spre exemplu în folosirea pilotului automat) se poate conduce antrenamentul de la oricare post.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA O – ECHIPAJUL DE CABINĂ ALTUL DECÂT ECHIPAJUL DE COMANDĂ

OPS III.988 Aplicabilitate (vezi Apendicele 1 la RAC-OPS H.988)

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului de cabină altul membrii echipajului de comandă pentru care s-au stabilit atribuții în elicopter, respectă cerințele prezentei Subpărți, exceptând membrii care se vor conforma doar cerințelor din Apendicele 1 la OPS III.988.

OPS III.990 Spațiu rezervat

OPS III.995 Cerințe minime

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină:

(1) Are cel puțin 18 ani;

(2) A trecut un examen medical sau o evaluare medicală la intervale regulate de timp, destinată verificării aptitudinii medicale de a-și exercita îndatoririle sale, specificate în Manualul operațional (vezi ACJ OPS H.995(a)(2)); și

(3) Este apt din punct de vedere medical de a-și exercita îndatoririle sale, specificate în Manualul operațional;

(b) Operatorul se va asigura că fiecare membru de cabină este competent în ceea ce privește exercitarea îndatoririlor sale în conformitate cu procedurile specificate în Manualul operațional.

OPS III.1000 Spațiu rezervat

OPS III.1005 Pregătire inițială (vezi ACJ OPS H.1005)

Operatorul se va asigura că fiecare membru al echipajului de cabină completează cu succes pregătirea inițială [(care trebuie să includă elemente corespunzătoare din OPS III.943)], acceptată de Autoritate și verificarea specificată la OPS III.1025 înainte de a urma pregătirea de conversie.

OPS III.1010 Cursul de conversie și pregătirea privind diferențele (vezi ACJ OPS H.1010)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină a urmat un curs corespunzător după cum este specificat în Manualul operațional, înainte de a urma îndatoririle stabilite, după cum urmează:

(1) *Pregătirea de conversie.* Un curs de conversie va fi completat înainte de a fi:

(i) Desemnat prima dată de către operator ca membru al echipajului de cabină; sau

(ii) Desemnat să opereze pe un alt tip de elicopter; și

(2) *Pregătirea privind diferențele.* Pregătirea privind diferențele trebuie să fie finalizată înainte de a fi desemnat ca membru al echipajului de cabină:

(i) Pe o variantă a tipului de elicopter operat în mod curent; sau

(ii) Pe un elicopter la care echipamentul de siguranță, amplasarea acestuia sau procedurile de siguranță normale sau de urgență sunt diferite de echipamentul de pe tipurile sau variantele de elicopter utilizate în mod curent.

(b) Operatorul determină conținutul cursului de conversie și al pregătirii privind diferențele, luând în considerare pregătirea anterioară a membrului echipajului de cabină care figurează în înregistrările privind pregătirea membrului echipajului de cabină prevăzută la OPS III.1035.

(c) Operatorul se asigură că:

(1) Cursul de conversie este realizat în mod structurat și realist;

(2) Pregătirea privind diferențele este realizată în mod structurat; și

(3) Pregătirea de conversie și dacă este necesar, pregătirea privind diferențele, include utilizarea tuturor echipamentelor (incluzând echipamentul de securitate) și procedurile de urgență aplicabile la tipul și varianta elicopterului și implică pregătirea și practica ori pe un mijloc de pregătire reprezentativ, ori elicopterul utilizat în mod curent.

[(4) Elementele pentru pregătirea CRM sunt integrate în cursul pentru conversie.]

OPS III.1012 Zboruri de familiarizare

Operatorul se asigură că la finalizarea cursului de conversie, fiecare membru al echipajului de cabină încheie pregătirea prin executarea de zboruri de familiarizare înainte de a face parte efectiv dintr-un echipaj de cabină în sensul prevederilor OPS III.990.

OPS III.1015 Pregătire periodică (vezi ACJ OPS H.1015)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină participă la o pregătire periodică, acoperind toate activitățile atribuite fiecărui membru al echipajului de cabină prin proceduri și tehnici pentru situații normale și de urgență adaptate tipului/tipurilor sau variantei/variantelor de elicopter pe care aceștia operează.

(b) Operatorul se asigură că programul de pregătire periodică aprobat de Autoritate include pregătirea teoretică și practică, împreună cu practica individual.

(c) Perioada de valabilitate a pregătirii periodice și a verificărilor aferente prevăzute în OPS III.1025 este de 12 luni calendaristice, adăugate intervalului de timp rămas din luna în care s-a emis documentul de certificare. Dacă certificarea s-a efectuat în ultimele 3 luni ale perioadei de valabilitate ale verificării precedente, perioada de valabilitate se extinde cu 12 luni calendaristice de la data expirării verificării precedente.

[(d) Operatorul se va asigura că:

(1) Elementele CRM sunt integrate în toate fazele corespunzătoare pregătirii periodice; și

(2) Fiecare membru al echipajului de cabină urmează pregătirea specifică modulară CRM. Toate temele importante pentru pregătirea inițială CRM trebuie să fie cuprinse într-o perioadă de cel mult de 3 ani.]

OPS III.1020 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor (vezi ACJ OPS H.1020)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină care nu și-a desfășurat activitatea la bord mai mult de 6 luni, efectuează pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor prevăzută în Manualul operațional.

(b) Operatorul se asigură că, în cazul în care un membru al echipajului de cabină nu a absentat de la toate sarcinile de zbor și nu și-a exercitat sarcinile, în ultimele 6 luni, pe un tip de elicopter ca membru al echipajului de cabină, înainte de a exercita astfel de sarcini pe acest tip de elicopter, membrul echipajului de cabină fie:

(1) Urmează un curs de perfecționare pe tipul de elicopter respective; sau

(2) Operează două sectoare de refamiliarizare.

OPS III.1025 Verificare (vezi ACJ OPS III.1025)

Operatorul se asigură că, în timpul sau după finalizarea pregătirii precizate în OPS III.1005, H.1010, și H.1015 fiecare membru al echipajului de cabină este supus unei verificări care acoperă pregătirea parcursă în scopul verificării competenței acestuia de a-și îndeplini sarcinile privind siguranța în situații normale și de urgență. Această verificare va fi desfășurată de către personalul corespunzător acceptat de către Autoritate.

Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină este supus verificărilor, după cum urmează:

(1) *Pregătire inițială* (vezi ACJ OPS H.1005);

(2) *Pregătirea de conversie și pregătirea privind diferențele.* (vezi ACJ la OPS H.1010);

(3) *Pregătirea periodică.* (vezi ACJ la OPS H.1015).

OPS III.1030 Operarea pe mai multe tipuri sau variante

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină nu operează pe mai mult de trei tipuri de elicopter, cu excepția că poate, cu aprobarea Autorității, să opereze pe patru tipuri de elicopter, în condițiile în care, sunt identice procedurile echipamentului de siguranță și urgență pentru cel puțin două tipuri de elicoptere sunt similar.

(b) În sensul subparagrafului (a), variantele unui tip de elicopter se consideră a fi tipuri diferite de elicopter, dacă nu sunt similare în toate aspectele următoare:

(1) Operarea ieșirilor de urgență;

(2) Amplasarea și tipul echipamentului portabil de urgență; și

(3) Procedurile de urgență specifice tipului de elicopter.

OPS III .1035 Evidența pregătirii

Operatorul se asigură că:

(1) Ține evidența tuturor cursurilor de pregătire și verificărilor impuse prin OPS III.1005, H.1010, H.1015, H.1020 și H.1025; și

(2) Pune la dispoziția membrului echipajului interesat, la cererea acestuia, evidența tuturor cursurilor de pregătire inițială și periodică și verificărilor.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

Apendicele 1 la OPS III.988 Membrii ai echipajului de cabină

(a) *Aplicabilitatea.* Un operator se va asigura ca toți membrii echipajului de cabină, desemnați de către operator în scopul exercitării îndatoririlor lor în compartimentul pentru pasageri al elicopterului respectă prevederile RAC-OPS 1 Subpartea O, cu excepția variațiilor din prezentul Apendice.

(b) *Interpretarea termenilor.* Când se aplică textul din RAC-OPS 1 Subpartea O, textul de mai jos trebuie să fie interpretat după cum urmează, în sensul prezentului Apendice:

(1) În RAC-OPS 1.988, utilizarea termenului „membri al echipajului” nu trebuie interpretat în sensul membrilor echipajului din OPS III Subpartea O.

(2) Pentru aeroplan se folosește elicopter.

(3) Termenul de aeroport (aeroporturi) include termenul de heliport (heliporturi).

(4) Referința la orice altă Subpartea din RAC-OPS 1 semnifică Subpartea corespunzătoare din OPS III.

(c) *Atenuarea.* Următoarele reguli nu sunt aplicabile membrilor echipajului de cabină a elicopterului:

(1) Apendicele 1 la OPS 1.1010 Pregătirea de conversie și pregătirea privind diferențele:

(i) Paragraful (d); pregătirea evacuării;

(ii) Paragraful (e)(2)(ii); turbulență mare;

(iii) Paragraful (e)(2)(iii) decompresie bruscă;

(iv) Paragraful (h)(1); glisări;

(v) Paragraful (h)(2); glisare bărci;

(vi) Paragraful (h)(4); scurgerea oxigenului.

SPAȚIU LĂSAT LIBER INTENȚIONAT

SUBPARTEA P – MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI**OPS III.1040 Reguli generale privind manualele operaționale**

(a) Operatorul se asigură că Manualul operațional conține toate instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca personalul de operare să-și exercite atribuțiile.

(b) Operatorul se asigură că conținutul Manualului operațional și toate modificările sau revizuirile nu contravin condițiilor stabilite în Certificatul de operator aerian (COA) sau oricăror alte norme aplicabile și sunt acceptabile sau, unde este cazul, aprobate de către Autoritate.

(c) Dacă nu este prevăzut altfel de Autoritate sau prevăzut prin legislația națională, operatorul trebuie să elaboreze Manualul operațional în limba engleză. În plus, operatorul poate traduce și folosi Manualul sau părți din el în alte limbi (vezi IEM OPS H.1040(c).)

(d) Dacă operatorul trebuie să realizeze noi Manuale operaționale sau părți/volume importante din acesta, trebuie să respecte subparagraful (c). În oricare alte cazuri, operatorul trebuie să se conformeze subparagrafului (c) de mai sus cât de curând posibil și în nici într-un caz mai târziu de 1 decembrie 2000.

(e) Operatorul poate emite Manualul operațional în volume separate.

(f) Operatorul se asigură că întreg personalul operațional are acces ușor la o copie a fiecărei părți a Manualului operațional care este relevantă pentru atribuțiile sale. În plus, operatorul furnizează membrilor echipajului o copie personală sau o selecție din Părțile A și B ale Manualului operațional, folosită pentru studiul personal.

(g) Operatorul se asigură că Manualul operațional este modificat și revizuit astfel încât instrucțiunile și informațiile conținute în el să fie la zi. Operatorul se asigură că întreg personalul operațional este informat despre astfel de modificări care sunt relevante pentru atribuțiile sale.

(h) Fiecare deținător al unui Manual operațional sau al părților corespunzătoare din el trebuie să aibă la zi modificările și revizuirile furnizate de operator.

(i) Operatorul furnizează Autorității modificările și revizuirile prevăzute înainte de data intrării lor în vigoare. În cazul în care modificările privind oricare parte a Manualului operațional trebuie să fie aprobate înainte în conformitate cu RAC-OPS, Partea H,

această aprobare se va ține înainte de data intrării în vigoare a modificărilor. În cazul în care sunt necesare modificări sau revizuirii imediate din motive de securitate, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția solicitării aprobării pentru acestea.

(j) Operatorul include toate modificările și revizuirile cerute de Autoritate.

(k) Operatorul trebuie să se asigure că informațiile luate din documente aprobate și orice modificare a acestor documente modificate sunt corect reflectate în Manualul operațional și că Manualul operațional nu conține informații contrare documentației aprobate. Cu toate acestea, această cerință nu împiedică operatorul să folosească date și proceduri mai conservatoare.

(l) Operatorul trebuie să se asigure că conținutul Manualului operațional este prezentat într-o formă în care poate fi înțeleasă fără dificultate. Concepția Manualului operațional trebuie să respecte principiile factorilor umani.

(m) Unui operator i se poate permite de către Autoritate să prezinte Manualul operațional sau părți din el sub altă formă decât tipărit pe hârtie. În astfel de cazuri trebuie să se asigure un nivel acceptabil de accesibilitate, utilizare și fiabilitate.

(n) Folosirea unei forme rezumative a Manualului operațional nu exonerează operatorul de la respectarea cerințelor OPS III.130.

OPS III.1045 Manualul operațional – structură și conținut (vezi Apendicele 1 la OPS III.1045) (vezi AMC OPS H.1045)

(a) Operatorul se asigură că structura principală a Manualului operațional este după cum urmează:

Partea A: Generalități/fundamente

Această parte cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de elicopter, necesare pentru a asigura operarea în siguranță a elicopterului.

Partea B: Aspecte legate de utilizarea elicopterului

Această parte cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul elicopterului, necesare pentru o operare în siguranță a elicopterului. Va ține cont de diferențele dintre tipuri, variante sau elicoptere folosite de operator.

Partea C: Instrucțiuni și informații privind ruta/rolul/ zona

Această parte cuprinde toate instrucțiunile și informațiile necesare pentru zona de operare.

Partea D: Pregătire

Această parte cuprinde toate instrucțiunile de instruire pentru personalul necesar pentru funcționarea în condiții de siguranță a elicopterului.

(b) Operatorul se asigură că Manualul operațional are conținutul în conformitate cu Apendicele 1 la OPS 1045 și că este relevant pentru zona și tipul de operare.

(c) Operatorul se asigură că structura detaliată a Manualului operațional este acceptabilă pentru Autoritate. (vezi IEM OPS H.1045(c).)

OPS III.1050 Manualul de zbor al elicopterului

Operatorul păstrează un Manual de zbor aprobat la zi sau un document echivalent pentru fiecare elicopter pe care îl exploatează.

OPS III.1055 Jurnalul de bord

(a) Operatorul reține următoarele informații pentru fiecare zbor, sub forma unui jurnal de bord:

- (1) Înmatricularea elicopterului;
- (2) Data;
- (3) Numele membrului (membrilor) echipajului;
- (4) Funcțiile membrului (membrilor) echipajului;
- (5) Locul plecării;
- (6) Locul sosirii;
- (7) Ora plecării;
- (8) Ora sosirii;
- (9) Ore de zbor;
- (10) Natura zborului;
- (11) Incidente, observații (dacă există); și
- (12) Semnătura comandantului (sau echivalent) (vezi IEM OPS H.1055 (a)(12)).

(b) Unui operator i se poate permite de către Autoritate să nu țină un jurnal de bord sau părți din acesta, dacă sunt disponibile informațiile relevante în alte documente.

OPS III.1060 Plan operațional de zbor

(a) Operatorul trebuie să se asigure că planul operațional de zbor folosit și datele consemnate în timpul zborului conțin următoarele:

- (1) Înmatricularea elicopterului;
- (2) Tipul și varianta elicopterului;
- (3) Data zborului;
- (4) Identificarea zborului;
- (5) Numele membrilor echipajului de comandă;
- (6) Funcțiile membrilor echipajului de comandă;
- (7) Locul plecării;
- (8) Ora plecării;

- (9) Locul sosirii (planificat și real);
- (10) Ora sosirii;
- (11) Tipul de operare (VFR, HEMS, etc.);
- (12) Rute și segmente de rută cu puncte de verificare/puncte intermediare, distanțe, durate și traiectorii;
- (13) Viteza de croazieră și durata zborului prevăzute între puncte de verificare/puncte intermediare. Durata estimată și durata reală a survolului;
- (14) Altitudine de siguranță și niveluri minime de zbor;
- (15) Altitudini planificate și niveluri de zbor;
- (16) Calculul combustibilului (înregistrări ale consumului de carburant în timpul zborului);
- (17) Combustibil la bord, la pornirea motoarelor;
- (18) Devieri pentru destinație și unde este aplicabil, la decolare și pe rută, inclusiv informațiile necesare la punctele 12, 13, 14 și 15;
- (19) Autorizația inițială a planului de zbor ATS și autorizațiile ulterioare;
- (20) Calculul de replanificare în zbor; și
- (21) Informații meteorologice relevante.

(b) Elementele care sunt disponibile imediat în alte documentații sau din alte surse acceptabile, sau care nu sunt relevante pentru tipul de operare pot fi omise din planul operațional de zbor.

(c) Operatorul se asigură că planul operațional de zbor și utilizarea lui sunt descrise în Manualul operațional.

(d) Operatorul se asigură că toate înscrierile în planul operațional de zbor sunt făcute în timp real și în mod ireversibil.

OPS III.1065 Perioada de păstrare a documentelor

Operatorul se asigură că toate înregistrările și toate operațiunile relevante și informațiile tehnice pentru fiecare zbor individual sunt arhivate pentru perioadele prevăzute în Apendicele 1 la OPS III.1065.

OPS III.1070 Prezentarea managementului continuu al navigabilității al operatorului

Operatorul păstrează un document de management continuu al navigabilității conform prevederilor din [RAC-CAW Partea M - M.A.704 Managementul continuu al menținerii navigabilității].

OPS 1.1071 Jurnalul tehnic al elicopterului

Operatorul ține un jurnal tehnic al elicopterului, conform prevederilor din [RAC-CAW Partea M - M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului].

Apendicele 1 la OPS III.1045 Conținutul Manualului operațional (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.1045)

Operatorul se asigură că Manualul operațional conține următoarele:

A. GENERALITĂȚI/FUNDAMENTE

0. ADMINISTRAREA ȘI CONTROLUL MANUALULUI DE OPERAȚIONAL

0.1. Introducere

(a) O declarație că manualul respectă toate normele aplicabile.

(b) O declarație că manualul conține instrucțiunile operaționale care urmează să fie respectate de personalul respectiv.

(c) O listă și o scurtă descriere a diferitelor părți, conținutul lor, aplicabilitate și utilizare.

(d) Explicația și definițiile termenilor și ale cuvintelor necesare pentru folosirea manualului.

0.2. Sistemul de modificare și revizuire

(a) Indicarea persoanelor responsabile cu editarea și inserarea modificărilor și a revizuirilor.

(b) O listă cu modificările și revizuirile făcute, data lor de inserare și intrare în vigoare.

(c) O declarație că nu sunt permise modificările și revizuirile scrise de mână, cu excepția situațiilor în care se impune modificarea sau revizuirea imediată din motive de securitate.

(d) O descriere a sistemului de adnotare a paginilor și a datelor de intrare în vigoare.

(e) O listă cu paginile în vigoare.

(f) Adnotarea modificărilor (pe pagina de text și în măsura în care este posibil, pe scheme și diagrame).

(g) Revizuiți temporare.

(h) O descriere a sistemului de distribuire a manualului, a modificărilor și a revizuirilor.

1. ORGANIZARE ȘI RESPONSABILITĂȚI

1.1. *Structura organizațională.* O descriere a structurii organizaționale, incluzând organigrama generală a companiei și organigrama Departamentului operațiuni. Organigrama trebuie să descrie relațiile dintre Departamentul operațiuni și alte departamente ale companiei. În special, trebuie

arătat raportul de subordonare și raportare ale tuturor diviziunilor, departamentelor etc., în raport cu securitatea operațiunilor aeriene.

1.2. *Responsabili desemnați.* Numele fiecărui responsabil desemnat pentru operațiunile aeriene, sistemul de întreținere, instruirea echipajului și operațiuni la sol, conform OPS III Subpartea C. Trebuie să se includă o descriere a funcțiilor și a responsabilităților lor.

1.3. *Responsabilități și atribuții ale personalului management operațiuni.* Descrierea atribuțiilor, a responsabilităților și a autorității personalului responsabil de managementul operațiunilor, în raport cu securitatea operațiunilor aeriene și respectarea normelor aplicabile.

1.4. *Autoritatea, atribuțiile și responsabilitățile comandantului.* O declarație de definire a autorității, a atribuțiilor și a responsabilităților comandantului.

1.5. *Atribuții și responsabilități pentru membrii echipajului, alții decât comandantul.*

2. CONTROLUL ȘI AUTORITATEA OPERAȚIONALĂ

2.1. *Controlul operațiunilor de către operator.* O descriere a sistemului de control al operațiunilor de către operator (vezi OPS III.175 (g)). Aceasta trebuie să arate cum este controlată securitatea operațiunilor de zbor și calificarea personalului. În special, trebuie descrise procedurile legate de următoarele aspecte:

(a) Valabilitatea licenței și a calificării;

(b) Competența personalului de operare; și

(c) Controlul, analiza și arhivarea înregistrărilor, a documentelor de zbor, a datelor și a informațiilor suplimentare.

2.2. *Sistemul de promulgare a instrucțiunilor și a informațiilor suplimentare de operare.* O descriere a oricărui sistem de promulgare a informațiilor care pot fi de natură operațională, dar sunt suplimentare celor din Manualul operațional. Trebuie să se includă aplicabilitatea acestor informații și responsabilitățile pentru promulgarea lor.

2.3. *Prevenirea accidentelor și programul pentru siguranța zborurilor.* O descriere a principalelor aspecte ale programului pentru siguranța zborurilor.

2.4. *Control operațional.* O descriere a procedurilor și a responsabilităților necesare pentru a exercita controlul operațional privind siguranța zborurilor.

2.5. *Puterea Autorității.* O descriere a puterilor Autorității și [a orientării personalului menită să

faciliteze controalele efectuate de personalul Autorității.]

3. SISTEMUL CALITĂȚII

O descriere a sistemului de calitate adoptat, incluzând cel puțin:

- (a) O politică a calității;
- (b) O descriere a organizării Sistemului de calitate; și
- (c) Alocarea atribuțiilor și a responsabilităților.

4. ALCĂȚUIREA ECHIPAJULUI

4.1. *Alcătuirea echipajului.* O explicație a metodei de determinare a alcătuirii echipajului, luând în considerare următoarele:

- (a) Tipul elicopterului utilizat;
- (b) Zona și tipul de operare efectuat;
- (c) Etapa zborului;
- (d) Echipaj minim necesar și perioada planificată de zbor;
- (e) Experiența (totală și pe tipuri de elicopter) recentă și calificarea membrilor echipajului; și
- (f) Desemnarea comandantului.
- (g) Desemnarea șefului de echipaj.

4.2. *Spațiu rezervat.*

4.3. *Incapacitatea echipajului de comandă.* O declarație privind succesiunea la comandă în eventualitatea incapacității echipajului de comandă.

4.4. *Exercitarea funcției pe mai mult de un tip de elicopter.* O declarație incluzând care elicoptere aparțin unui tip, în scopul:

- (a) Programării echipajului de comandă; și
- (b) Programării echipajului de cabină.

5. CERINȚE PRIVIND CALIFICAREA

5.1. O descriere a licenței necesare, calificării/competențe (de exemplu, pentru rute și aerodromuri), experiență, pregătire, verificare și experiență recentă necesară personalului de operare pentru a-și exercita atribuțiile. Trebuie să se acorde atenție tipului de elicopter, tipului de operațiuni și alcătuirii echipajului.

5.2. *Echipajul de comandă*

- (a) Comandant.
- (b) Pilot înlocuitor al comandantului.
- (c) Copilot.
- (d) Pilot sub supraveghere.
- (e) Operatorul panoului de control al sistemelor.

(f) Exercitarea funcției pe mai mult de un tip sau variantă de elicopter.

5.3. *Echipajul de cabină*

- (a) Șef de echipaj.
- (b) Membru al echipajului de cabină.
 - (i) Membru necesar al echipajului de cabină;
 - (ii) Membru suplimentar al echipajului de cabină și membru al echipajului de cabină pentru zborurile de familiarizare.
- (c) Exercitarea funcției pe mai mult de un tip sau variantă de avion.

5.4. *Instruirea, verificarea și supravegherea personalului*

- (a) Pentru echipajul de comandă;
- (b) Pentru echipajul de cabină.

5.5. *Alt personal operațional*

6. PREVEDERI PRIVIND SĂNĂTATEA ECHIPAJULUI

6.1. *Prevederi privind sănătatea echipajului.* Reglementări relevante și sfaturi pentru membrii echipajului în privința sănătății, incluzând:

(a) [Substanțe psihoactive care includ, dar care nu se limitează la:

- (i) Antidepresive;
- (ii) Alcool și alte lichide de intoxicare;
- (iii) Narcotice;
- (iv) Somnifere. (vezi și JAR-FCL

Partea 3 (Cerințe medicale) - H.035 și H.040)]

(b) Preparate farmaceutice.

(c) Imunizare.

(d) [Scufundare] care presupune utilizarea mijloacelor de respirație de presiune sub apă;]

(e) Donarea de sânge [/celule stem];

(f) Precauțiuni privind hrana înainte și după zbor;

(g) Somnul și odihna;

(k) Intervenții chirurgicale.

7. LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR

7.1. *Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind odihna.* Descrierea limitărilor timpului de zbor și de serviciu și cerințelor privind odihna specificate în RAC-OPS H Subpartea Q în conformitate cu cerințele aplicabile.

7.2. *Depășiri ale limitărilor privind timpul de zbor și de serviciu și/sau reduceri ale perioadei de odihnă.* Condiții în care se poate depăși timpul de zbor și de serviciu sau pot fi reduse perioadele de odihnă și procedurile folosite pentru a raporta aceste modificări.

8. PROCEDURI OPERAȚIONALE

8.1. *Instrucțiuni de pregătire a zborului.* În funcție de tipul de operare:

8.1.1 *Alitudini minime de zbor.* O descriere a metodei de determinare și aplicare a altitudinilor minime de zbor, incluzând:

(a) O procedură de a stabili altitudinile minime/nivelurile minime de zbor pentru zboruri VFR; și

(b) O procedură de a stabili altitudinile minime/nivelurile minime de zbor pentru zboruri IFR.

8.1.2 *Criterii și responsabilități pentru autorizarea folosirii aerodromurilor*

8.1.3 *Metode de stabilire a minimei de operare pe aerodrom.* Metode de stabilire a minimei de operare pe aerodrom pentru zboruri IFR în conformitate cu RAC-OPS Partea H Subpartea E. Trebuie să se facă legătura cu procedurile de determinare a vizibilității și/sau vizibilitatea în lungul pistei și aplicabilitatea vizibilității reale observate de piloți, vizibilitatea raportată și vizibilitatea raportată în lungul pistei.

8.1.4 *Minime operaționale pe rută pentru zboruri VFR sau porțiuni de zbor VFR pentru elicoptere dotate cu un singur motor, instrucțiuni pentru alegerea rutei în ceea ce privește disponibilitatea suprafețelor care permit o aterizare forțată în siguranță.*

8.1.5 *Prezentarea și aplicarea minimei de operare pe aerodrom și pe rută.*

8.1.6 *Interpretarea informațiilor meteorologice.* Materialul explicativ privind decodificarea prognozelor MET și rapoartelor MET relevante pentru zona de operare, incluzând interpretările expresiilor condiționale.

8.1.7 *Determinarea cantității de combustibil, lubrifiant și apă-metanol transportate.* Metodele prin care se determină și se monitorizează în timpul zborului cantitățile de combustibil, lubrifiant și apă-metanol care urmează să fie transportate. Această secțiune trebuie să includă, de asemenea, instrucțiuni privind măsurarea și distribuirea fluidelor transportate la bord. Astfel de instrucțiuni trebuie să ia în considerare, de asemenea, toate circumstanțele care pot fi întâlnite în timpul zborului, inclusiv posibilitatea replanificării zborului și a defectării unuia sau a mai multor grupuri propulsoare ale elicopterului. De asemenea, trebuie descris sistemul de păstrare a datelor privind combustibilul și lubrifiantul.

8.1.8 *Masa și centrul de greutate.* Principiile generale ale masei și centrului de greutate cuprind următoarele:

(a) Definiții;

(b) Metode, proceduri și responsabilități pentru pregătirea și acceptarea calculului de masă și centrul de greutate;

(c) Politica privind utilizarea maselor standard și/sau reale;

(d) Metoda pentru determinarea masei aplicabile pentru pasageri, bagaje și încărcătură;

(e) Masa aplicabilă pentru pasageri și bagaje pentru diferite tipuri de exploatare și elicoptere;

(f) Instrucțiuni generale și informațiile necesare la verificarea diferitelor tipuri de documente în uz privind masa și centrul;

(g) Proceduri de modificări în ultimul minut;

(h) Greutatea specifică a combustibilului, a lubrifiantului și a apei-metanol;

(i) Procedurile sau politica de atribuire a scaunelor. și

(j) Planuri standard de încărcare

8.1.9 *Planul de zbor ATS.* Proceduri și responsabilități pentru pregătirea și prezentarea planului de zbor ATS. Factorii care trebuie luați în considerare includ mijloacele de prezentare și pentru planuri de zbor individual și pentru planuri de zbor succesive.

8.1.10 *Planul operațional de zbor.* Proceduri și responsabilități pentru pregătirea și acceptarea planului operațional de zbor. Folosirea planului operațional de zbor trebuie să fie descrisă incluzând exemple de formulare de planuri operaționale de zbor.

8.1.11 *Jurnalul de bord al elicopterului.* Trebuie să fie descrise responsabilitățile și utilizarea jurnalului de bord, incluzând exemple de formate folosite.

8.1.12 *Lista documentelor, a formularelor și a informațiilor suplimentare de transportat.*

8.2 Instrucțiuni de asistare la sol

8.2.1 *Proceduri de alimentare cu combustibil.* O descriere a procedurilor de alimentare cu combustibil, incluzând:

(a) Măsuri de siguranță în timpul realimentării și golirii combustibilului, inclusiv cu elicele, motorul (motoarele) în funcțiune și în cazul în care o instalație de forță auxiliară (APU) este în funcțiune.

(b) Realimentarea și golirea combustibilului când pasagerii se îmbarcă, sunt la bord sau debarcă; și

(c) Precauții pentru a evita amestecul combustibililor.

8.2.2 *Proceduri de asistență legate de siguranța elicopterului, a pasagerilor și a încărcăturii.* O descriere a procedurilor de asistență ce se vor folosi la alocarea scaunelor, la îmbarcarea și debarcarea pasagerilor și la încărcarea și descărcarea elicopterului. De asemenea, trebuie date alte proceduri, destinate realizării siguranței în timp ce elicopterul este pe platforma de staționare. Procedurile de asistență trebuie să includă următoarele:

- (a) Copii/infanți persoane bolnave sau cu mobilitate redusă;
- (b) Transportul pasagerilor neadmisibili, deportați sau persoane în stare de arest;
- (c) Dimensiunea și greutatea admisibilă a bagajelor de mână;
- (d) Încărcarea și securizarea obiectelor la bordul elicopterului;
- (e) Încărcături speciale și clasificarea compartimentelor de încărcături;
- (f) Poziționarea echipamentului la sol;
- (g) Manipularea ușilor elicopterului;
- (h) Siguranța pe platforma de staționare, incluzând prevenirea incendiilor, zonele cu suflu și aspirație;
- (i) Procedurile de pornire, plecare și sosire pe platforma de staționare, inclusiv operațiuni de împingere și remorcaj;
- (j) Întreținerea elicopterelor;
- (k) Documente și formulare privind asistența elicopterelor;
- (l) Ocuparea scaunelor de către mai multe persoane.

8.2.3 *Proceduri privind refuzul îmbarcării.* Proceduri pentru asigurarea refuzului îmbarcării pentru persoanele care par sub influența alcoolului sau în cazul cărora sunt indicii fizice că sunt sub influența drogurilor, cu excepția pacienților sub tratament medical.

8.2.4 *Degivrajul și antigivrajul la sol.* O descriere a politicii și a procedurilor privind degivrajul și antigivrajul elicopterelor aflate la sol. Aceasta include o descriere a tipurilor și a efectelor înghețării și a altor agenți de contaminare asupra elicopterelor în timpul staționării și al manevrelor la sol sau în timpul decolării. În plus, trebuie să se dea o descriere a tipurilor de fluide utilizate, incluzând:

- (a) Numele de marcă sau denumirea comercială;
- (b) Caracteristici;
- (c) Efectele asupra performanței elicopterului;
- (d) Durata de acționare; și

(e) Precauții la utilizare.

8.3 Proceduri de zbor

8.3.1 *Politica VFR/IFR.* Descrierea politicii pentru a autoriza zborurile VFR sau necesitatea ca zborurile să se execute în condiții IFR sau de schimbare dintr-un mod în altul.

8.3.2 *Proceduri de navigație.* O descriere a tuturor procedurilor de navigație relevante pentru tipul (tipurile) și zona (zonele) de operare. Trebuie să se ia în considerare următoarele elemente:

- (a) Proceduri de navigație standard, inclusiv politica pentru desfășurarea verificărilor încrucișate, independent de datele de la panoul de comandă, unde acestea pot influența traiectoria de zbor a elicopterului;
- (b) Navigație MNPS și POLAR și navigație în alte zone desemnate;
- (c) RNAV. O descriere a procedurilor relevante aferente RNAV sunt specificate în Partea C;
- (d) Replanificarea în zbor; și
- (e) Proceduri în caz de deteriorare a sistemelor.

8.3.3 Proceduri de setare a altimetrului

8.3.4 *Proceduri privind mijloacele de avertizare sonore*

8.3.5 Spațiu rezervat

8.3.6 Spațiu rezervat

8.3.7 *Politici și proceduri pentru managementul combustibilului în zbor*

8.3.8 *Condiții atmosferice defavorabile și posibil periculoase.* Proceduri pentru operarea în și/sau evitarea condițiilor atmosferice defavorabile și posibil periculoase, incluzând:

- (a) Oraje;
- (b) Condiții de givraj;
- (c) Turbulență;
- (d) Vânt de forfecare;
- (e) Curenți jet;
- (f) Nori de cenușă vulcanică;
- (g) Precipitații puternice;
- (h) Furtuni de nisip;
- (i) Unde montane; și
- (j) Schimbări semnificative de temperatură.

8.3.9 *Turbulențe de siaj și devierea fileurilor elicei* Criterii de separare a turbulențelor de siaj și devierea fileurilor elicei, luând în considerare tipurile de elicoptere, condițiile de vânt și amplasarea pistei.

8.3.10 *Membrii echipajului la postul lor.* Cerințe privind obligația membrilor echipajului de a ocupa

posturile de lucru sau scaunele desemnate în timpul diferitelor etape de zbor sau ori de câte ori este necesar din motive de siguranță.

8.3.11 *Utilizarea centurilor de siguranță pentru echipaj și pasageri.* Cerințe privind obligația membrilor echipajului și a pasagerilor de a folosi centurile de siguranță și/sau hamurile în timpul diferitelor etape de zbor sau ori de câte ori este necesar din motive de siguranță.

8.3.12 *Accesul la postul de pilotaj.* Condiții privind accesul la postul de pilotaj pentru persoane, altele decât echipajul de comandă. Trebuie să se includă politica privind accesul inspectorilor din partea Autorității.

8.3.13 *Folosirea scaunelor libere ale echipajului.* Condițiile și procedurile pentru folosirea scaunelor libere ale echipajului.

8.3.14 *Incapacitatea membrilor echipajului.* Procedurile care trebuie urmate în cazul incapacității membrilor echipajului în timpul zborului. Trebuie incluse exemple de tipuri de incapacități și mijloacele de recunoaștere a lor.

8.3.15 *Cerințe privind siguranța în cabină.* Proceduri care să cuprindă:

(a) Pregătirea cabinei pentru zbor, cerințe în timpul zborului și pregătirea pentru aterizare, incluzând proceduri pentru securizarea cabinei și a bucătărilor;

(b) Proceduri pentru a se asigura că pasagerii sunt așezați în locuri în care, în cazul evacuării de urgență, ei pot contribui cât mai bine posibil la evacuarea din elicopter și nu o împiedică;

(c) Proceduri de urmat în timpul îmbarcării și debarcării pasagerilor; și

(d) Proceduri la alimentarea/golirea combustibilului în timpul îmbarcării, aflării la bord sau debarcării pasagerilor;

(e) Fumatul la bord.

8.3.16 *Proceduri de informare a pasagerilor.* Conținutul, sensul și momentul informării pasagerilor în conformitate cu OPS III.285.

8.3.17 *Spațiu rezervat*

8.4 *Operațiuni pentru orice condiții meteorologice.* O descriere a procedurilor operaționale asociate cu operațiunile pentru orice condiții meteorologice (vezi RAC-OPS Partea H, Subpărțile D și E).

8.5 *Spațiu rezervat.*

8.6 *Folosirea echipamentului minim și a listei (listelor) cu abateri tolerate în raport cu tipul de configurare.*

8.7 *Zboruri necomerciale.* Proceduri și limitări pentru:

(a) Zboruri de antrenament;

(b) Zboruri de încercare;

(c) Zboruri de livrare;

(d) Zboruri de transport ;

(e) Zboruri demonstrative; și

(f) Zboruri de poziționare, inclusiv persoanele care pot fi transportate în astfel de zboruri.

8.8 *Cerințe privind oxigenul*

8.8.1 O explicație a condițiilor în care trebuie furnizat și folosit oxigenul.

8.8.2 Cerințe privind oxigenul, specificate pentru:

(a) Echipajul de comandă;

(b) Echipajul de cabină; și

(c) Pasageri.

9. BUNURI PERICULOASE ȘI ARME

9.1 Informații, instrucțiuni și îndrumări generale privind transportul bunurilor periculoase, inclusiv:

(a) Politica operatorului privind transportul de bunuri periculoase;

(b) Îndrumări privind cerințele pentru acceptarea, etichetarea, manipularea, stivuirea și izolarea bunurilor periculoase;

(c) Cerințe speciale privind notificarea în cazul unui accident sau eveniment, atunci când se transportă bunuri periculoase;

(d) Proceduri pentru a răspunde în situații de urgență legate de mărfurile periculoase;

(e) Atribuții ale personalului implicat, conform OPS III.1215; și

(f) Instrucțiuni privind transportul efectuat de personalul operatorului.

9.2 Condițiile în care pot fi transportate arme și muniții de război și arme sportive.

10. SECURITATEA

10.1 Instrucțiuni și îndrumări neconfidențiale privind securitatea, care trebuie să includă autoritatea și responsabilitățile personalului operatorului. Trebuie incluse, de asemenea, politicile și procedurile pentru tratarea și semnalarea criminalității la bord, intervenții ilegale la bord, diversiune, amenințări cu bombă sau deturări.

10.2 O descriere a măsurilor și a instruirii preventive de securitate.

Notă: Anumite părți din instrucțiunile și îndrumările privind securitatea pot fi păstrate în mod confidențial.

11. TRATAREA, [NOTIFICAREA ȘI RAPORTAREA EVENIMENTELOR

Procedurile privind tratarea, notificarea și raportarea [] evenimentelor. Această parte trebuie să includă:

(a) Definiții ale [] evenimentelor și [ale] responsabilităților relevante ale tuturor persoanelor implicate;

(b) [Exemple de formulare (sau chiar copii ale formularelor) folosite pentru raportarea tuturor tipurilor de evenimente, instrucțiuni de completare a acestora, adresa la care trebuie trimise și timpul alocat pentru a face acest lucru;]

(c) [În cazul unui accident, descrierea departamentelor companiei, a Autorităților și a altor organizații care trebuie informate, cum se va face acest lucru și în ce succesiune;]

(d) Procedurile pentru notificarea verbală către unitățile ATS în caz de incidente implicând ACAS RA, obstrucție provocată de păsări, bunuri periculoase și condiții periculoase;]

(e) Proceduri pentru transmiterea raportului scris privind incidentele de trafic aerian, ACAS RA, coliziuni cu păsări, incidente sau accidente cu bunuri periculoase, intervenții ilegale la bord;]

(f) Proceduri de raportare pentru a se asigura respectarea OPS III.085 (b) și H. 420. Aceste proceduri trebuie să includă proceduri de raportare interne legate de securitate, care trebuie urmate de membrii echipajului, pentru informarea imediată a comandantului asupra oricărui incident care a pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța în timpul zborului și pentru ca toate aceste informații să îi fie comunicate.]

12. REGULI ALE AERULUI

Regulile aerului includ:

(a) Regulile ale zborului la vedere și instrumental;

(b) Aplicarea teritorială a regulilor aerului;

(c) Comunicarea procedurilor, incluzând procedurile de întrerupere a comunicațiilor;

(d) Informații și instrucțiuni legate de interceptarea elicopterelor civile;

(e) Condițiile în care urmează să se mențină o supraveghere radio;

(f) Semnale;

(g) Sistemul orar utilizat în operare;

(h) Autorizații ATC, conformitatea cu planul de zbor și raportarea poziției;

(i) Semnale vizuale folosite pentru a avertiza un zbor neautorizat într-o zonă sau pe punctul de a intra într-o zonă restricționată, interzisă sau periculoasă;

(j) Proceduri pentru piloți la observarea unui accident sau la primirea unui mesaj de dezastru;

(k) Coduri vizuale sol/aer utilizate de supraviețuitori, descrierea și folosirea dispozitivelor de semnalizare; și

(l) Semnale de urgență și dezastru.

[13. CONCESIONARE

O descriere a dispozițiilor operaționale pentru concesionare, proceduri asociate și responsabilități de administrare.]

B OPERAREA ELICOPTERULUI – ELEMENTE LEGATE DE TIPUL ELICOPTERULUI

Se va lua în considerare diferențele dintre tipurile și variantele aceluiași tip, la tratarea următoarelor titlurilor.

0. INFORMAȚII GENERALE ȘI UNITĂȚI DE MĂSURĂ

0.1 Informații generale (de exemplu, dimensiunile elicopterului), inclusiv o descriere a unităților de măsură folosite pentru operarea elicopterului respective și tabele de conversie.

1. LIMITĂRI

1.1. O descriere a limitărilor certificate și a limitărilor operaționale aplicabile, inclusiv:

(a) Condiția de certificare (de exemplu AP-27, AP-29, Anexa 16 OACI (AP-34 și AP-36) etc.);

(b) Configurația scaunelor pentru pasageri pentru fiecare tip de elicopter, incluzând o prezentare grafică;

(c) Tipurile de operare aprobate (de exemplu, VFR/IFR, Cat II/III, tip RNP, zboruri în condiții cunoscute de givraj etc.);

(d) Componenta echipajului;

(e) Masa și centrul;

(f) Limitări de viteză;

(g) Diagrama de manevră;

(h) Limite de vânt;

(i) Limitări de performanță în funcție de configurațiile aplicabile;

(j) Pantă;

(k) Contaminarea elicopterului;

(l) Limitări ale sistemelor.

2. PROCEDURI ANORMALE

2.1 Procedurile anormale și sarcinile atribuite echipajului, listele de verificări adecvate, metoda de utilizare a listelor de verificare și o declarație privind procedurile de coordonare necesare între membrii echipajul de comandă și echipajului de cabină. [(la elaborarea și folosirea cărora se va lua în considerare factorii umani și principiile CRM)]. Trebuie să fie incluse următoarele proceduri anormale și sarcini:

- (a) Incapacitatea echipajului;
- (b) Proceduri în caz de foc și fum;
- (c) Lovirea elicopterului de trăsnet;
- (d) Mesaje de pericol și alertarea ATC pentru situații de urgență;
- (e) Cedarea motorului;
- (f) Cedarea sistemelor;
- (g) Instrucțiuni pentru cazul unor cedări tehnice majore;
- (h) Avertizări AVAD;
- (i) Vânt de forfecare;
- (j) Aterizare/amerizare forțată;

3. PROCEDURI NORMALE

3.1 Procedurile normale și sarcinile atribuite echipajului, listele de verificări adecvate, metoda de utilizare a listelor de verificare și o declarație privind procedurile de coordonare necesare între echipajul de comandă și echipajul de cabină. Trebuie să fie incluse următoarele proceduri normale și sarcini:

- (a) Control înainte de zbor;
- (b) Control înainte de plecare;
- (c) Setarea și verificarea altimetrului;
- (d) Rulare, decolare și ascensiune;
- (e) Proceduri antizgomot;
- (f) Croazieră și coborâre;
- (g) Apropiere, pregătire și informare pentru aterizare;
- (h) Apropiere VFR;
- (i) Apropiere IFR;
- (j) Apropiere în zbor la vedere și circling;
- (k) Apropiere întreruptă;
- (l) Aterizare normală;
- (m) După aterizare;

4. PERFORMANȚA

4.0 *Datele privind performanța trebuie furnizate într-un format care poate fi folosit fără dificultate.*

4.1 *Date privind performanța.* Trebuie incluse elemente privind performanța care asigură datele necesare pentru respectarea cerințelor de performanță prevăzute la Subpărțile F, G, H și I.

4.2 Dacă datele de performanță, conform clasei adecvate de performanță, nu sunt disponibile în Manualul de zbor al elicopterului aprobat, atunci pot fi incluse oricare alte date acceptabile pentru Autoritate.

Alternativ, Manualul operațional poate conține trimitere la alte referințe privind datele aprobate cuprinse în Manualul de zbor al elicopterului, unde nu este probabilă folosirea acestor date deseori sau în cazuri de urgență.

5. MASA ȘI CENTRAJUL

Instrucțiunile și datele pentru calculul masei și al centrajului includ:

- (a) Sistemul de calcul (de exemplu, sistemul index);
- (b) Informații și instrucțiuni pentru completarea documentelor privind masa și centrajul, manual sau cu un sistem informatizat;
- (c) Limitele aplicabile maselor centrului de greutate pe tipuri sau variante de elicoptere sau elicoptere utilizate individual de operator; și
- (d) Greutatea elicopterului gol și centrul de greutate sau indexul corespunzător.

6. ÎNCĂRCAREA

Proceduri și prevederi pentru încărcarea și securizarea încărcăturii în elicopter.

7. PLANIFICAREA ZBORULUI

7.1. Date și instrucțiuni necesare pentru planificarea zborului înainte de zbor și în cursul zborului. Unde este aplicabil, trebuie să fie incluse proceduri pentru operare cu unul sau mai multe motoare și zborurile către heliporturi izolate.

7.2. Metoda pentru calculul combustibilului necesar în diferite etape de zbor, în conformitate cu OPS III.255.

8. LISTA ABATERILOR ADMISE ÎN OPERARE

Lista (listele) abaterilor tolerate în raport cu configurația de tip (CDL), dacă este furnizată de constructor, luând în considerare tipurile și variantele elicopterului operat, inclusiv procedurile de urmat la trimiterea unui elicopter în condițiile CDL.

9. LISTA ECHIPAMENTULUI MINIM

Lista echipamentului minim (MEL), luând în considerare tipurile și variantele elicopterului operat și tipul (tipurile) și zona (zonele) de operare. MEL trebuie să includă echipamentul de navigație și să țină cont de performanța necesară pentru ruta și zona de operare.

10. ECHIPAMENT PENTRU SUPRAVIEȚUIRE ȘI DE URGENȚĂ, INCLUSIV OXIGEN

10.1 O listă a echipamentului de supraviețuire care urmează să fie transportat pe rutele de zbor și procedurile de verificare a stării de funcționare a echipamentului anterior decolării. De asemenea, trebuie incluse instrucțiunile privind amplasarea, accesibilitatea și folosirea echipamentului de supraviețuire și urgență și lista (listele) asociată (asociate) de verificări.

10.2 Trebuie să se ia în considerare procedura pentru determinarea cantității de oxigen necesară și cantitatea care este disponibilă. Profilul de zbor, numărul de ocupanți.

11. PROCEDURI DE EVACUARE ÎN SITUAȚII DE URGENȚĂ

11.1 *Instrucțiuni pentru pregătirea evacuării în situații de urgență, inclusiv coordonarea echipajului și atribuirea posturilor în situații de urgență.*

11.2 *Proceduri de evacuare în situații de urgență.* O descriere a sarcinilor tuturor membrilor echipajului pentru evacuarea rapidă a elicopterului și asistarea pasagerilor în caz de aterizare forțată, amerizare sau alte situații de urgență.

12. SISTEMELE ELICOPTERULUI

O descriere a sistemelor elicopterului, a comenzilor și a indicațiilor asociate și a instrucțiunilor de operare. (vezi IEM la Apendicele 1 la OPS III.1045.)

C. INSTRUCȚIUNI ȘI INFORMAȚII PRIVIND RUTELE ȘI HELIPORTURILE

1. Instrucțiuni și informații legate de comunicații, navigație și heliporturi, incluzând nivelurile minime de zbor și altitudinile pentru fiecare rută de zbor și minimele operaționale ale fiecărui heliport planificat a fi folosit, care include:

- (a) Nivelul/altitudinea minimă de zbor;
- (b) Minime operaționale pentru heliporturile de plecare, de destinație și de rezervă;
- (c) Facilități de comunicare și mijloace de navigație;
- (d) Date privind pista și instalațiile heliportului;
- (e) Proceduri de apropiere, apropiere întreruptă și proceduri de plecare, incluzând proceduri de reducere a zgomotului;
- (f) Proceduri în caz de defecțiune a mijloacelor de comunicație;

(g) Mijloace de căutare și salvare în zona de operare a elicopterului;

(h) Descriere a hărților aeronautice care trebuie transportate la bord, în funcție de tipul și de ruta de zbor, incluzând metoda de verificare a valabilității lor;

(i) Disponibilitatea serviciilor de informații aeronautice și a serviciilor meteorologice;

(j) Proceduri de comunicație și navigație în zbor;

(k) *Spațiu rezervat;*

(l) Limitări speciale ale heliportului (limitări de performanță și proceduri operaționale, etc.).

Toate punctele relevante specificate în RAC-OPS, Partea H, Subpartea S (Securitate)

2.4 *Pentru personalul operațiuni altul decât membrii echipajului (de exemplu, dispecer, personal handling, etc.).* Toate celelalte puncte relevante specificate în RAC-OPS aferente îndatoririlor lor.

3 Proceduri

3.1 Proceduri privind pregătirea și verificarea.

3.2 Proceduri ce trebuie aplicate în cazul în care personalul nu satisface sau nu menține standardul cerut.

3.3 Proceduri pentru a se asigura că în cazul unor situații anormale sau de urgență care implică aplicarea unei părți sau a tuturor procedurilor anormale sau de urgență și simularea IMC prin mijloace artificiale, nu se efectuează în timpul unor zboruri comerciale de transport.

4. Descrierea documentației care trebuie păstrată și a perioadelor de păstrare. (vezi Apendicele 1 la OPS III.1065.)

D. PREGĂTIRE

1. Programele de pregătire și de verificare pentru întreg personalul operațional desemnat desfășurării sarcinilor operaționale în legătură cu pregătirea și/sau executarea zborului.

2. Programele de pregătire și verificare trebuie să includă:

2.1 *Pentru echipajul de comandă.* Toate punctele relevante prevăzute în RAC-OPS, Partea H, Subpărțile E și N;

2.2 *Pentru echipajul de cabină.* Toate punctele relevante prevăzute în Subpartea O;

2.3 *Pentru personalul operațional respectiv, inclusiv membrii echipajului:*

- (a) Toate punctele relevante prevăzute în RAC-OPS Partea H, Subpartea R (Transportul aerian al bunurilor periculoase).

SECȚIUNEA 1

RAC-OPS H Subpartea P

Apendicele 1 la OPS III.1065 Perioade de păstrare a documentației

Operatorul se asigură că următoarele informații/documente sunt arhivate într-o formă acceptabilă, accesibilă Autorității, pentru perioadele prezentate în tabelele de mai jos.

Notă: Informații suplimentare privind păstrarea înregistrărilor sunt prevăzute în [RAC-CAW Partea-M - M.A.306(c) Sistemul de jurnal de bord al operatorului].

Tabelul 1 - Informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor

| Informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor conform OPS III.135 | |
|---|---------------------------------------|
| Plan operațional de zbor | 3 luni |
| Jurnalul tehnic al elicopterului | 24 de luni după data ultimei adnotări |
| Documentație specifică NOTAM/AIS, dacă este editată de operator | 3 luni |
| Documentație privind masa și centrul | 3 luni |
| Notificarea încărcăturilor speciale, incluzând informații scrise comandantului privind bunuri periculoase | 3 luni |

Tabelul 2 - Rapoarte

| Rapoarte | |
|---|--------|
| Jurnal de bord | 3 luni |
| Înregistrări de zbor pentru înregistrarea oricărui eveniment, conform OPS III.420, sau a oricărui eveniment pe care comandantul îl apreciază ca necesar de raportat sau înregistrat | 3 luni |
| Rapoarte privind depășirea perioadelor de serviciu și/sau reducerea perioadelor de odihnă | 3 luni |

Tabelul 3 Înregistrări ale echipajului de comandă

| Înregistrări ale echipajului de comandă | |
|---|---|
| Durata de zbor, de serviciu și de odihnă | 15 luni |
| Licența | Atât timp cât membrul echipajului de comandă își exercită privilegiile licenței pentru operator |
| Instruire de conversie și verificare | 3 ani |
| Curs pentru funcția de comandant (inclusiv verificare) | 3 ani |
| Pregătire periodică și verificare | 3 ani |
| Instruire și verificare pentru a opera în oricare dintre scaunele de pilot | 3 ani |
| Experiență recentă (vezi OPS III.970) | 15 luni |
| Competențe de rută și aerodrom (vezi OPS III.975) | 3 ani |
| Pregătire și calificare pentru operațiuni specifice dacă este cerut, conform JAR-OPS (de ex. operațiuni HEMS CATII/III) | 3 ani |
| Instruire pentru transportul bunurilor periculoase, după caz | 3 ani |

Tabelul 4 - Înregistrări ale echipajului de cabină

| Înregistrări ale echipajului de cabină | |
|--|--|
| Durata de zbor, de serviciu și de odihnă | 15 luni |
| Pregătire inițială, de conversie și diferențe (inclusiv verificare) | Atât timp cât membrul echipajului de cabină este angajat de operator |
| Pregătire periodică și de reînnoșire a cunoștințelor (inclusiv verificare) | Până la 12 luni după ce membrul echipajului de cabină a părăsit serviciul operatorului |
| Instruire pentru transportul bunurilor periculoase, după caz | 3 ani |

Tabelul 5 - Înregistrări pentru alte categorii de personal operațional

| Înregistrări pentru alte categorii de personal operațional | |
|--|-------------------------|
| Evidența pregătirii/calificării pentru alte categorii de personal pentru care se cere prin JAR-OPS un program aprobat de instruire | Ultimele 2 înregistrări |

Tabelul 6 – Alte înregistrări

| Alte înregistrări | |
|---|-----------------------------------|
| Date privind sistemul calității | 5 ani |
| Documentul de transport al bunurilor periculoase | 3 luni de la finalizarea zborului |
| Liste de verificare în vederea acceptării bunurilor periculoase | 3 luni de la finalizarea zborului |

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

**SUBPARTEA Q - LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE
ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND
PERIOADA DE ODIHNĂ (vezi cerințele RAC-FTL)**

SUBPARTEA R – TRANSPORTUL AERIAN AL BUNURILOR PERICULOASE

OPS III.1150 Terminologie

(a) Termenii folosiți în această Subpartă au următoarele sensuri:

(1) *Lista de verificare pentru recepție*. Un document folosit pentru a efectua controlul aspectului exterior al coletelor cu bunuri periculoase și documentele lor asociate, pentru a determina dacă sunt respectate toate cerințele respective.

(2) *Aeronavă cargo*. Orice aeronavă care transportă mărfuri sau obiecte, dar nu pasageri. În acest context, nu se consider pasageri următoarele persoane:

- (i) Un membru al echipajului;
- (ii) Un angajat al operatorului, autorizat și transportat conform instrucțiunilor din Manualul operațional;
- (iii) Un reprezentant autorizat al unei Autorități; sau
- (iv) O persoană ale cărei sarcini sunt conexe cu o anumită încărcătură de la bord.

(3) *Accident cu bunuri periculoase*. Un eveniment asociat și legat de transportul de bunuri periculoase care poate conduce la accidentarea gravă a unei persoane sau la pierderi materiale importante. (vezi IEM OPS H.1150(a)(3) și (a)(4).)

(4) *Incident cu bunuri periculoase*. Un eveniment, altul decât accidentul privind mărfurile periculoase, asociat și legat de transportul de bunuri periculoase, care nu se produce în mod necesar la bordul aeronavei, care conduce la rănirea unei persoane, la pierderi materiale, incendiu, spargere, scurgere de fluide sau radiații sau oricare alt semn de degradare a integrității ambalajului. Orice eveniment legat de transportul bunurilor periculoase care pun în pericol grav avionul sau pe ocupanții acestuia este, de asemenea, considerat incident privind mărfurile periculoase. (vezi IEM OPS H.1150(a)(3) și (a)(4).)

(5) *Documentul de transport al bunurilor periculoase*. Un document care este definit în instrucțiunile tehnice. Este completat de persoana care dorește transportul aerian al bunurilor periculoase și conține informații despre aceste bunuri periculoase. Documentul conține o declarație semnată care indică faptul că bunurile periculoase sunt exhaustive și corect descrise prin denumirile lor de transportare și numere UN/[ID] și sunt clasificate, ambalate, marcate, etichetate corect și sunt în condiții bune pentru transportare.

(6) *Container pentru transport*. Un container pentru transport este un articol din echipamentul de transport al mărfurilor radioactive, utilizat pentru a facilita transportul acestor materiale, ambalate sau

neambalate, cu unul sau mai multe moduri de transport..

(7) *Agent de handling*. O agenție care efectuează din partea operatorului unele sau toate funcțiile acestuia din urmă, inclusiv primirea, încărcarea, descărcarea, transferul sau alte procesări ale pasagerilor sau ale mărfurilor.

[[8] *Număr de identificare (ID)*. Un număr temporar de identificare pentru un articol parte din bunurile periculoase pentru care nu s-a alocat un număr UN]

[[9] *Container-platformă*. O incintă folosită de un singur transportator pentru a îngloba unul sau mai multe pachete și a forma o unitate de manipulare pentru facilitarea manipulării și depozitării.

[[10] *Pachet*. Rezultatul final al operației de împachetare constând în ambalaj și conținutul acestuia pregătit pentru transport.

[[11] *Ambalaj*. Recipiente și orice alte componente sau materiale necesare pentru ca recipientele să îndeplinească funcția lor de reținere și pentru a se conforma cerințelor de împachetare.

[[12] *Denumirea proprie de transport*. Denumirea care va fi folosită în scopul descrierii unui articol separate sau substanță în toate documentele de transport și notificări și, dacă este cazul, pe ambalaj.

[[13] *Rănire gravă*. Rănirea suportată de o persoană într-un accident și care:

(i) Necesită mai mult de 48 de ore de spitalizare, începând din ziua a șaptea de la data rănirii; sau

(ii) Conduce la fracturarea oricărui os (cu excepția fracturilor simple ale degetelor de la mână, de la picioare sau ale nasului); sau

(iii) Implică răni deschise care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, ale mușchilor sau ale tendoanelor; sau

(iv) Implică rănirea unui organ intern; sau

(v) Implică arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului; sau

(vi) Conduce la expunerea verificată la substanțe infecțioase sau radiații nocive.

[[14] *Statul de origine*. Autoritatea pe teritoriul căreia bunurile periculoase au fost inițial încărcate la bordul aeronavei.

[[15] *Instrucțiuni tehnice*. Cea mai recentă ediție a instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (Doc 9284-AN/905), incluzând suplimentele la orice Addendum, aprobate și publicate prin decizia Consiliului Organizației Aeronautice Civile Internaționale.

([16]) Număr UN. Un număr de patru cifre atribuit de către Comitetul de Experți al Organizației Națiunilor Unite pentru Transportul Bunurilor Periculoase, cu scopul de a identifica o anumită substanță sau un grup de substanțe.

OPS III.1155 Acceptarea transportului de bunuri periculoase (vezi IEM OPS.H.1155)

Operatorul nu transportă bunuri periculoase fără aprobare Autorității.

OPS III.1160 Scopul

(a) Operatorul aerian trebuie să respecte prevederile specificate în Instrucțiunile tehnice ori de câte ori transportă bunuri periculoase, indiferent dacă zborul este executat în totalitate sau parțial pe teritoriul unui Stat, sau în totalitate în afara acestuia. (vezi IEM OPS H.1160(a).)

(b) Articolele și substanțele care s-ar clasifica în alte condiții ca bunuri periculoase sunt excluse de la prevederile prezentei Subpărți, în măsura în care este specificat în Instrucțiunile tehnice, cu condiția ca:

(1) Sunt plasate la bordul elicopterului în conformitate cu JAR-urile relevante sau din considerente operaționale (vezi IEM OPS H.1160(b)(1));

(2) Sunt transportate drept bunuri catering sau care servesc echipajului de cabină;

(3) Sunt transportate pentru a fi folosite în timpul zborului pentru acordarea asistenței medicale veterinare sau eutanasierea unui animal (vezi IEM OPS H.1160(b)(3));

(4) Sunt transportate pentru a fi folosite în timpul zborului pentru acordarea ajutorului medical pacienților cu condiția că:

(i) Buteliile cu gaz au fost fabricate special pentru acest scop, de a transporta gazul respectiv;

(ii) Substanțele narcotice, medicamentele și alt material medicinal să fie sub controlul unor persoane special pregătite în timpul în care acestea sunt utilizate la bordul elicopterului;

(iii) Echipamentul care conține baterii cu element lichid să fie păstrat și atunci când e cazul, protejat într-o poziție verticală în scopul prevenirii scurgerii electrolitului; și

(iv) Sunt stabilite prevederi corespunzătoare privind arimarea și protejarea tuturor echipamentelor în timpul decolării și aterizării și aplicate ori de câte ori comandantul aeronavei consideră acest

lucru necesar în scopul asigurării unui nivel corespunzător de siguranță; și

(5) Sunt transportate de către pasageri sau membri ai echipajului (vezi IEM OPS H.1160(b)(5)).

(c) Transportarea articolelor și substanțelor la bordul elicopterului în scopul înlocuirii celor menționate în (b)(1) [și (b)(2)] se va face strict conform Instrucțiunilor tehnice specificate.

OPS III.1165 Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase

(a) Operatorul trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că articolele și substanțele care sunt identificate în mod special cu o denumire sau descriere generică în Instrucțiunile tehnice ca fiind interzise pentru transportare în orice condiții, să nu fie transportate la bordul elicopterului.

(b) Operatorul trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că articolele și substanțele care sunt identificate în mod special cu o denumire sau descriere generică în Instrucțiunile tehnice ca fiind interzise pentru transportare în condiții normale, să fie transportate doar în cazul în care:

(1) Pentru aceste articole și substanțe au fost obținute derogări de la Statele implicate, conform prevederilor Instrucțiunilor tehnice (vezi IEM OPS H.1165(b)(1)); sau

(2) Instrucțiunile tehnice specifică faptul că aceste articole și substanțe pot fi transportate în baza unei aprobări emise de către Statul de origine.

OPS III.1170 Clasificare

Operatorul trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că articolele și substanțele sunt clasificate drept bunuri periculoase în Instrucțiunile tehnice.

OPS III.1175 Ambalare (vezi AMC OPS H.1175)

Operatorul trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că bunurile periculoase sunt ambalate conform prevederilor instrucțiunilor tehnice sau în alt mod care asigură un nivel similar de siguranță, aprobat de către Autoritate.

OPS III.1180 Etichetare și marcare

(a) Operatorul trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că ambalajul, containerele-platforme și containerele pentru marfă sunt etichetate și marcate conform prevederilor specificate în Instrucțiunile tehnice.

(b) Operatorul trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că ambalajul, containerele-platforme și containerele pentru marfă sunt etichetate și marcate conform prevederilor specificate în Instrucțiunile tehnice sau după cum specifică Autoritatea (vezi AMC OPS H.1180(b)).

(c) În cazul în care bunurile periculoase sunt transportate parțial sau în totalitate în afara spațiului aerian a unui Stat, etichetarea și marcarea acestora trebuie să se facă și în limba engleză, suplimentar la oricare alte cerințe privind limba folosită.

OPS III.1185 Documentul de transport al bunurilor periculoase

(a) Cu excepția cazului în care este specificat altfel în Instrucțiunile tehnice, operatorul se va asigura de faptul că bunurile periculoase sunt însoțite de un document de transport al acestora.

(b) În cazul în care bunurile periculoase sunt transportate pe calea aerului în totalitate sau parțial în afara spațiului aerian a unui Stat, în documentul de transport al bunurilor periculoase trebuie să se utilizeze și limba engleză, suplimentar la cerințele privind limba folosită.

OPS III.1195 Acceptarea bunurilor periculoase pentru transport

(a) Operatorul va accepta transportarea bunurilor periculoase pe calea aerului doar dacă coletul, containerul-platformă sau containerul pentru marfă a fost verificat în conformitate cu procedurile de acceptare specificate în Instrucțiunile tehnice.

(b) Operatorul sau agentul său handling trebuie să folosească în acest scopul lista de verificare de acceptare. Lista de verificare trebuie să prevadă verificarea tuturor detaliilor importante și trebuie elaborat astfel încât să permită înregistrarea rezultatelor verificării de acceptare efectuate cu ajutorul mijloacelor manuale, mecanice și computerizate.

OPS III.1190 Spațiu rezervat

OPS III.1200 Inspecția privind deteriorările, scurgerile sau contaminarea

(a) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că:

(1) Coletele, containerele-platformă, containerele pentru marfă sunt inspectate pentru a se descoperi eventuale scurgeri sau deteriorări, imediat înainte de a fi încărcate la bordul elicopterului, conform prevederilor Instrucțiunilor tehnice;

(2) Coletele, containerele-platformă, containerele pentru marfă care prezintă scurgeri sau deteriorări, nu vor fi încărcate la bordul elicopterului;

(3) Orice colet cu bunuri periculoase descoperit la bordul elicopterului și care prezintă eventuale deteriorări sau scurgeri va fi înlăturat sau va face aranjamentele necesare cu Autoritatea sau organizația corespunzătoare pentru înlăturarea acestuia. În acest caz, încărcătura rămasă trebuie să fie inspectată pentru a se asigura că aceasta este în condiții adecvate transportului aerian și că avionul sau încărcătura de la bordul acestuia nu au fost contaminate sau deteriorate; și

(4) Coletele, containerele-platformă și containerele pentru marfă sunt inspectate pentru a se descoperi eventuale semne de deteriorare sau scurgere la descărcarea din avion sau de pe dispozitivul de încărcare. În cazul în care se descoperă semne de deteriorare sau scurgere, zona în care au fost arimate bunurile periculoase este inspectată în scopul descoperirii deteriorărilor sau contaminării.

OPS III.1205 Înlăturarea contaminării

(a) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că:

(1) Orice contaminare descoperită, ca urmare a scurgerii sau deteriorării bunurilor periculoase, este înlăturată fără întârziere; și

(2) Elicopterul care a fost contaminat cu materiale radioactive va fi imediat scos din operare și nu va fi repus în serviciu până când nivelul de radiație pe oricare suprafață accesibilă precum și contaminarea liberă a avionului nu înregistrează valori mai mici decât specificate în instrucțiunile tehnice.

OPS III.1210 Restricțiile de încărcare (vezi AMC OPS H.1210(a))

(a) *Cabina pasagerilor, cabina echipajului de zbor și compartimentele pentru încărcătură.* Operatorul trebuie să se asigure de faptul că bunurile periculoase sunt încărcate, segregate, arimate, protejate și transportate pe un elicopter conform celor specificate în Instrucțiunile tehnice sau după cum aprobă Autoritatea.

(b) *Bunurile periculoase destinate a fi transportate doar la bordul avioanelor cargo.* Operatorul trebuie să se asigure de faptul că coletele cu bunuri periculoase cu marcajul "Doar pentru aeronave cargo" sunt transportate la bordul aeronavelor cargo și sunt încărcate în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor tehnice.

OPS III.1215 Furnizarea informațiilor

(a) *Informarea personalului la sol.* Operatorul trebuie să se asigure de faptul că:

(1) Informația este pusă la dispoziție, astfel încât acesta să fie capabil să-și exercite îndatoririle sale în partea ce ține de transportul bunurilor periculoase, inclusiv acțiunile care trebuie luate în cazul unor eventuale incidente sau accidente cu implicarea bunurilor periculoase; și

(2) Dacă este aplicabil, informația la care s-a făcut referire în subparagraful (a)(1) să fie pusă și la dispoziția agentului său handling.

(b) *Informarea pasagerilor și altui personal* (vezi AMC OPS H.1215(b))

(1) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că informația este pusă la dispoziție în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor tehnice, astfel încât pasagerii să fie informați despre bunurile periculoase interzise a fi transportate la bordul elicopterului; și

(2) Operatorul, dacă este aplicabil, și agentul său handling trebuie să se asigure de faptul că notificările sunt puse la dispoziție la punctele de acceptare a încărcăturii, furnizându-le informații referitoare la transportul bunurilor periculoase.

(c) *Informarea membrilor echipajului de zbor.* Operatorul trebuie să se asigure de faptul că informația este inclusă în Manualul operațional și permite membrilor echipajului de zbor să-și exercite responsabilitățile care le revin, aferente transportului bunurilor periculoase, inclusiv acțiunile întreprinse în cazul situațiilor de urgență cu implicarea bunurilor periculoase.

(d) *Informarea comandantului.* Operatorul trebuie să se asigure de faptul că comandantului i s-a prezentat informația scrisă referitoare la bunurile periculoase, în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor tehnice. [(vezi Tabelul 1 din Apendicele 1 la OPS III.1065 perioada de păstrare a documentului)].

(e) *Informații în cazul unui incident sau accident de elicopter* (vezi AMC OPS H.1215(e))

(1) Operatorul elicopterului implicat într-un incident, la solicitare, trebuie să pună la dispoziție orice informație necesară pentru a minimiza pericolele create ca urmare a

transportării bunurilor periculoase la bordul acestuia.

(2) Operatorul elicopterului implicat într-un accident, cât de curând posibil, trebuie să informeze Autoritatea Statului pe teritoriul căruia a avut loc accidentul cu implicarea bunurilor periculoase transportate.

OPS III.1220 Programe de pregătire (vezi AMC OPS H.1220) (vezi IEM OPS H.1220)

Operatorul trebuie să elaboreze și mențină programe de pregătire a personalului, conform prevederilor Instrucțiunilor tehnice și care [trebuie] aprobate de către Autoritate.

Operatorii care nu dețin aprobarea permanentă pentru transportul bunurilor periculoase. Operatorul trebuie să se asigure de faptul că:

(1) Personalul antrenat în operațiunile cargo la general și manipulare [bagaj] este pregătit în scopul exercitării îndatoririlor sale, aferente bunurilor periculoase. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 1 din Tabelul 1 și trebuie să fie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care [] să le identifice și să aplice cerințele referitoare la transportul de către pasageri a unor astfel de bunuri periculoase; și

(2) Personalul de mai jos:

(i) Membrii echipajului;

(ii) Personalul handling pasageri;

și

(iii) Personalul de securitate, angajați de către operatorul responsabil de scanarea pasagerilor și bagajului acestora, este pregătit cel puțin pentru domeniile indicate în Coloana 2 din Tabelul 1 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care să le identifice și să aplice cerințele referitoare la transportul de către pasageri a unor astfel de bunuri periculoase.

Tabelul 1

| Domeniile de pregătire | 1 | 2 |
|--|---|---|
| Filosofia generală | x | x |
| Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase | | x |
| Marcare și etichetare colet | x | x |
| Bunuri periculoase în bagajul pasagerilor | x | x |
| Proceduri de urgență | x | x |

Notă: "X" indică domeniul care trebuie acoperit prin pregătire.

(c) Operatorul care deține aprobarea permanentă pentru transportul bunurilor periculoase. Operatorul trebuie să se asigure de faptul că:

(1) Personalul angajat în acceptarea bunurilor periculoase este pregătit și calificat în scopul exercitării îndatoririlor sale. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 1 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru a se asigura de faptul că personalul poate lua decizii privind acceptarea sau refuzarea bunurilor periculoase oferite pentru a fi transportate pe calea aerului; și

(2) Personalul angajat în serviciile handling la sol, personalul responsabil de depozitarea și încărcarea bunurilor periculoase este pregătit astfel încât să fie capabil să-și exercite îndatoririle sale cu referire la bunurile periculoase. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 2 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul angajat să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care să le identifice, să le manipuleze și să le încarce;

(3) Personalul antrenat în operațiunile cargo la general și manipulare [bagaj] trebuie să fie pregătit în scopul exercitării îndatoririlor sale, aferente bunurilor periculoase. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 3 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care [] să le identifice și să aplice cerințele referitoare la transportul de către pasageri a unor astfel de bunuri periculoase;

(4) Membrii echipajului au fost pregătiți, cel puțin pentru domeniile indicate în Coloana 4

din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca membrii echipajului să fie conștienți de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care acestea să fie transportate la bordul elicopterului; și

(5) Personalul de mai jos:

(i) Personalul handling pasageri;

(ii) Personalul de securitate angajat de către operatorul responsabil de scanarea pasagerilor și bagajului acestora; și

(iii) Membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de zbor, trebuie să fie pregătiți cel puțin pentru domeniile indicate în Coloana 5 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, să cunoască cerințele aplicabile transportării de către pasageri a unor astfel de bunuri sau, mai general, transportul acestora la bordul elicopterului.

[(d) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că întreg personalul care a fost pregătit, a susținut o testare privind modul în care acesta a înțeles și a conștientizat responsabilitățile sale.]

[(e) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că întreg personalul care necesită pregătire în domeniu bunurilor periculoase va fi pregătit ulterior periodic, la intervale de cel mult 2 ani de zile.

[(f) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că înregistrările privind pregătirea în domeniul bunurilor periculoase sunt menținute pentru întreg personalul pregătit, în conformitate cu subparagraful (d) de mai sus.

[(g) Operatorul trebuie să se asigure de faptul că personalul agentului său handling este pregătit în conformitate cu coloana aplicabilă din Tabelul 1 sau Tabelul 2.

Tabelul 2

| Domeniile de pregătire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---|---|---|---|---|
| Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase | x | x | | x | x |
| Clasificarea bunurilor periculoase | x | | | | |
| Lista bunurilor periculoase | x | x | | x | |
| Specificații și marcaje privind împachetarea | x | | | | |
| Proceduri de depozitare și încărcare | x | x | x | x | |
| Bunuri periculoase în bagajul pasagerilor | x | | x | x | x |
| Proceduri de urgență | x | x | x | x | x |

Notă: "X" indică domeniul care trebuie acoperit prin pregătire.

OPS III.1225 Raportarea accidentelor și incidentelor cu implicarea bunurilor periculoase
(vezi AMC OPS III.1225)

[(a)] Operatorul trebuie să raporteze către Autoritate incidente și accidente cu implicarea bunurilor periculoase. Raportul inițial trebuie să fie prezentat timp de 72 de ore din momentul incidentului sau accidentului, cu excepția circumstanțelor de forță majoră care împiedică acest lucru.

[(b) La fel, Operatorul trebuie să raporteze către Autoritate bunurile periculoase nedeclarate sau incorect declarate, descoperite în bagajul pasagerilor sau în încărcătură. Raportul inițial trebuie să fie prezentat timp de 72 de ore din momentul descoperirii, cu excepția circumstanțelor de forță majoră care împiedică acest lucru.]

OPS III.1230 Spațiu rezervat

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

SUBPARTEA S - SECURITATE**OPS III.1235 Cerințe privind securitatea**

Operatorul se asigură că întreg personalul corespunzător cunoaște și respectă cerințele relevante ale programelor naționale de securitate ale Statului operatorului.

OPS III.1240 Programe de pregătire

Operatorul stabilește, menține și desfășoară programe adecvate de pregătire care permit membrilor echipajului să ia măsuri corespunzătoare pentru a preveni intervențiile ilegale, cum ar fi sabotajul sau preluarea ilegală a controlului elicopterelor și pentru a reduce consecințele în cazul producerii acestor evenimente.

OPS III.1245 Raportarea actelor ilicite

În urma unui act ilicit la bordul unui elicopter, comandantul sau, în absența sa, operatorul transmite fără întârziere un raport asupra acestui act autorității locale desemnate și Autorității din Statul operatorului.

OPS III.1250 Lista de verificare a procedurii de căutare în helicopter

Operatorul se asigură că există la bord o listă de verificare pentru procedurile care trebuie urmate în căutarea unor arme ascunse, explosive sau altor dispozitive periculoase. [Lista de verificare trebuie să fie însoțită de îndrumări adecvate privind măsurile care trebuie luate în cazul descoperirii unei bombe sau a unui obiect suspect.]

OPS III.1255 Securitatea compartimentului echipajului de comandă

Dacă este montată, ușa către compartimentul pentru echipajul de comandă, pe elicopterele care desfășoară acțiuni de transport aerian al pasagerilor trebuie să fie dotată cu mecanism de blocare din interiorul compartimentului, în scopul prevenirii accesului neautorizat.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER