



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ B - ZAGADNIENIA OPERACYJNE ZWIĄZANE Z TYPEM SAMOLOTU

Lista zgodności wykonana jest na podstawie OPS 1 (Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 3922/91 z późniejszymi zmianami)

Operator:	
Najnowsze wydanie Instrukcji Operacyjnej Część A wersja z dnia:	
Lista zgodności została skontrolowana (data):	
Lista zgodności została skontrolowana przez (nazwisko i imię):	

Uwaga: punkty i podpunkty na liście zgodności, część B, nie są opisane w OPS tak jak przedstawiono na tej liście zgodności.

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej.

Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi ustalania lub sprawdzenia odwołania do punktów w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcja Operacyjna musi zawierać paragrafy i podparagrafy wyszczególnione w dodatku 1 do OPS 1.1045, które są wyszczególnione w kolumnie „**Wymagania**”. Tekst w kolumnie **WYMAGANIA** może być tylko krótkim opisem oryginalnego tekstu, więc użytkownik powinien przeczytać pełny tekst każdego wymienionego paragrafu OPS. Powiązania między przepisem OPS i Instrukcją Operacyjną należy wpisać w kolumnie **ODWOŁANIE DO PKT. W IO-B**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy).

Kolumna **KOMENTARZE** przeznaczona jest do wykorzystania przez użytkownika (w razie potrzeby).

Kolumna **APP** jest przeznaczona na wpis kiedy przepis wymaga akceptacji (AC) lub zatwierdzenia (AP) władzy.

Kolumna **STATUS** jest przeznaczona do wykorzystania/zaznaczenia przez ULC, gdy zastosowany pkt. OPS i odwołanie do IO są zgodne z wymaganiami i są akceptowalne dla Nadzoru. Wszystkie wiersze na tej liście zgodności powinny mieć wpis określający „odwołanie” do pkt. IO lub N/D jeśli dany pkt. nie dotyczy.

Lista zgodności jest tylko narzędziem i nie zastępuje oryginalnego OPS-1. Użytkownik powinien przeczytać i sprawdzić pozycje zgodnie z najnowszą opublikowaną wersją OPS.

W przypadku stwierdzenia na tej liście jakichkolwiek błędów lub braków, należy powiadomić ULC, aby wprowadzić niezbędne poprawki. Wszelkie sugestie i poprawki do listy zgodności będą rozpatrywane w celu zapewnienia zarówno Operatorowi jak i Władzy odpowiedniej jakości współpracy.

UWAGA: Instrukcja operacyjna cz. B może zawierać opisy i procedury dotyczące TYLKO tych statków powietrznych (numerów seryjnych), które są wpisane do specyfikacji operacyjnych (OPSPEC) przewoźnika. Jeżeli jest oparta na ogólnym dokumencie producenta to powinna zostać dostosowana (zmieniona) do składu floty przewoźnika.

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
---------------	-----------	------------	-----	-------------------------	--------

0. ZASADY OGÓLNE I JEDNOSTKI MIAR					
1.1040 (c)	Operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku polskim, chyba że organ postanowił inaczej lub prawo krajowe stanowi inaczej. Ponadto operator może przetłumaczyć i używać instrukcji operacyjnej w całości lub w części w innym języku.		AP		
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca zasad ogólnych i jednostek miar była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 (b) i (c)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji. Operator zapewnia, by szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej była możliwa do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron;				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	wymiary samolotu),				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	opisem jednostek miar stosowanych dla użytkowania danego typu samolotu				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	tablice przeliczeniowe.				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	Informacje ogólne o samolocie				
1. OGRANICZENIA					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca ograniczeń była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (a)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: status certyfikacji (np. CS-23, CS-25, ICAO załącznik 16 (CS-36 oraz CS-34) itp.);				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (b) i 1.875	zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich dla każdego typu samolotu, łącznie z prezentacją graficzną;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.480 (a)(6)	maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich. Maksymalna liczba miejsc pasażerskich, jaką operator użytkuje w danym samolocie, z wyłączeniem miejsc pilotów, załogi lotniczej i personelu pokładowego, zatwierdzona przez organ i określona w instrukcji operacyjnej;		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (c) i 1.245 (c)(2)	typy zatwierdzonych lotów (np. VFR/IFR, kat. II/III, typ RNP, loty w znanych warunkach oblodzenia itp.) maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska, określona zgodnie z OPS 1.245 lit. a) i b) powyżej		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (d) i 1.940 (b)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych zawierających skład załogi;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (e)	masa i środek ciężkości;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (f) and 1.245 (c)(1) li b1	Operator określa prędkość do celu obliczania maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać VMO, na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym. prędkość lotu z jednym silnikiem niepracującym (według AFM), określona zgodnie z OPS 1.245 lit. b) powyżej;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (g)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>obwiednia(-e) lotu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (h)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>ograniczenia związane z kierunkiem i prędkością wiatru, łącznie z operacjami na zanieczyszczonych drogach startowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (i)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>ograniczenia osiągow dla stosowanych konfiguracji</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (j) AMC 1.530 (c)(5)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>nachylenia drogi startowej</u> ; drogi startowe o nachyleniu przekraczającym 2%, dla których współczynniki poprawek muszą być zatwierdzone przez władze lotnicze.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (k)	<u>ograniczenia związane z moką lub zanieczyszczoną drogą startową</u>				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (l)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym <u>zabrudzenia płotowca</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (m)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>ograniczenia systemów</u> .				
2.PROCEDURY NORMALNE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur normalnych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (a) i 1.290	Procedury normalne i obowiązki przydzielone załodze, odpowiednie listy kontrolne czynności, system użycia list kontrolnych czynności i stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym Uwaga: Lista kontrolna w CAME musi być identyczna jak lista kontrolna przed lotem Procedury normalne i obowiązki przydzielone załodze przed lotem , muszą być zawarte w odpowiednich listy kontrolne czynności, zgodnie z OPS 1.290				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (b) i 1.355	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: przed odlotem (<i>pre-departure</i>);				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (c)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: nastawianie i sprawdzanie wysokościomierzy;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (d)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: kołowanie, start i wznoszenie;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (e) i 1.235	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: ograniczanie hałasu; Procedury ograniczenia hałasu zgodnie z OPS 1.235 Uwaga: OPS 1.005 (a) Załącznik nr 1 (b) (9) Operacje samolotów klasy osiągow B: Nie ma zastosowania do lotów VFR dla jednosilnikowych samolotów				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (f)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: przelot i zniżanie;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (g) i 1.400	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście, przygotowanie do lądowania i odprawa;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (h)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście z widocznością (VFR);				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (i)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście według wskazań przyrządów;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (j)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście z widocznością i z okrążenia;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (k)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: nieudane podejście;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (l)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: lądowanie normalne;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (m)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: po lądowaniu;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (n)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: operacje na mokrych i zanieczyszczonych drogach startowych.				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	Rozszerzona lista kontrolna dla wszystkich używanych list kontrolnych				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	system użycia list kontrolnych .				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	Współpraca pomiędzy członkami załogi				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym.				
3.PROCEDURY NIENORMALNE I AWARYJNE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur normalnych i awaryjnych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (a)	Procedury nienormalne i awaryjne oraz przydzielone załodze obowiązki, Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: niedyspozycja członka załogi;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (b)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: ćwiczenia na wypadek pożaru i zadymienia;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (c)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: lot z kabiną niehermetyzowaną i hermetyzowaną częściowo				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (d)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: przekroczenie ograniczeń strukturalnych, jak np. lądowanie z przekroczonym ciężarem;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (e)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: przekroczenie limitu promieniowania kosmicznego				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (f)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: uderzenie pioruna;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (g)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: łączność w sytuacjach zagrożenia oraz alarmowanie ATC o sytuacjach awaryjnych				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (h)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: niesprawność silnika;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (i)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: niesprawności systemów;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (j)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: wytyczne dla zmiany planu lotu w przypadku poważnej niesprawności technicznej;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (k) I 1.395 I 1.665	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: ostrzeżenie o zbliżaniu do ziemi (GPW);				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (l) i 1.668	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: ostrzeżenia systemu antykolizyjnego TCAS;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (m)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: uskoki wiatru;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (n)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: przymusowe lądowanie lub wodowanie;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (o)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: procedury dotyczące nieprzewidzianych zdarzeń w czasie odlotu.				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	Procedury nienormalne i awaryjne i właściwe listy kontrolne				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	system użycia list kontrolnych				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	Współpraca pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym				
4.OSIĄGI					
4.1. KLASA OSIĄGÓW A					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej samolotów w klasie osiągow A była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.470 (a)	Operator zapewnia, by wielosilnikowe samoloty z napędem turbośmigłowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg oraz wszystkie wielosilnikowe samoloty turboodrzutowe były użytkowane zgodnie z częścią G (klasa osiągow A).				
1.480	Terminologia.		AP		
1.475 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu: 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu; 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymagania odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.475 (b) i 1.485 (a)	Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów (część G) użyto danych dotyczących osiągnięć zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z odpowiednią częścią przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez Władzę. W celu określenia zgodności z wymogami niniejszej części dane osiągnięć podane w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM) były uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi możliwymi do przyjęcia przez Władzę zgodnie z OPS 1.485		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.2	Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.		AC		
1.475 (e)	Przy ocenie zgodności z wymogami części G przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.0	Dane osiągnięć muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy, temperatury;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: wysokości,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu —temperatury;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu suchego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu mokrego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu, zanieczyszczonego;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (c)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (d)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: pogorszenia gradientu osiągnięć dla wznoszeń z przechyleniem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (e)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (f)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (g)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola lądowania suchego , łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola lądowania mokrego , łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola lądowania zanieczyszczonego , łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (i)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (j)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej).				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.1	Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiągow odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwpoślizgowej (<i>anti-skid</i>), musi zostać uwzględniony.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (a)	uzupełniające dane osiągow o gradienty wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi;				
1.1045 Appendix 1 B 4.2 (b)	dane dotyczące opadania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (c)	wpływ działania płynów przeciwooblodzeniowych i odladzających;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (d)	lot z wypuszczonym podwoziem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (e)	dla samolotów z trzema lub więcej silnikami — przebazowanie z jednym silnikiem niepracującym;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (f)	loty wykonywane na podstawie przepisów dotyczących CDL.				
1.490 (b)	Przy określaniu maksymalnej dozwolonej masy do startu operator musi spełnić wymogi OPS 1.490(b)				
1.490 (c)	Wykazując zgodność z lit. b) powyżej, operator musi spełnić wymogi OPS 1.490 (c)				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.495 (a)	Operator zapewnia, by praktyczny tor wznoszenia po starcie omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem 35 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu lub od końca długości startu, jeśli zakłada się wykonanie zakrętu przed końcem rozporządzalnej długości startu.(zobacz także OPS 1.495 (f))				
1.495 (b)	Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, operator musi uwzględnić: 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) wysokość ciśnieniową lotniska; 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.				
1.495 (c)	Omijanie przeszkód po starcie 1) nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym praktyczny tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą połowie rozpiętości skrzydeł, lecz nie mniejszą niż 50 stóp nad wzniesieniem końca rozporządzalnej długości rozbiegu. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości 400 stóp samolot nie będzie wykonywał zakrętów z przechyleniem większym niż 15°. Powyżej wysokości 400 stóp można planować przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25°; 2) każdy odcinek praktycznego toru wznoszenia po starcie, na którym przechylenie przekracza 15°, musi omijać wszystkie przeszkody położone w odległościach poziomych określonych w lit. a), d) i e) niniejszego OPS w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 50 stóp; oraz 3) operator, który na wysokościach pomiędzy 200 i 400 stóp zamierza stosować zwiększone przechylenia nieprzekraczające 20° oraz przechylenia do 30° powyżej wysokości 400 stóp, musi stosować specjalne, zatwierdzone przez organ procedury (zob. dodatek 1 do OPS 1.495 lit. c) pkt 3); 4) należy uwzględnić wpływ przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi, spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.		AP		
1.495 (d)	Omijanie przeszkód po starcie kiedy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°				
1.495 (e)	Omijanie przeszkód po starcie gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°				
1.495 (f)	Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów OPS 1.495 oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkody, tak aby umożliwić spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.500 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym po starcie.				
1.500	Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym				
1.505	Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.510 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przewyższała maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.				
1.510 (b)	W przypadku podejść według wskazań przyrządów z gradientem nieudanego podejścia większym niż 2,5 % operator musi sprawdzić, czy spodziewana masa samolotu do lądowania pozwala na nieudane podejście z gradientem naboru wysokości równym lub większym od gradientu nieudanego podejścia stosowanego przy prędkości i konfiguracji nieudanego podejścia z jednym silnikiem niepracującym (zob. obowiązujące wymogi dotyczące certyfikacji dużych samolotów). Stosowanie metody alternatywnej musi zostać zatwierdzone przez organ.		AP		
1.510 (c)	W przypadku podejść według wskazań przyrządów z wysokością decyzji poniżej 200 stóp operator musi sprawdzić, czy spodziewana masa samolotu do lądowania umożliwia, po wystąpieniu niesprawności silnika krytycznego oraz przy prędkości i konfiguracji stosowanej przy odejściu na drugi krąg, osiągnięcie gradientu naboru wysokości nieudanego podejścia wynoszącego co najmniej 2,5 % lub równego wartości opublikowanej, przy czym stosuje się wyższy z tych gradientów (zob. CS AWO 243). Stosowanie metody alternatywnej musi zostać zatwierdzone przez organ.		AP		
1.515	Lądowanie — drogi startowe suche		AP		
1.520	Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone				
1.485 (b)	Operator zapewnia, by w przypadku drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej korzystano z danych dotyczących osiągnięć określonych zgodnie z obowiązującymi wymogami w sprawie certyfikacji dużych samolotów lub równoważnych, możliwych do przyjęcia przez organ.		AC		
1.520 (b)	W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, operator zapewnia, by rozporządzalna długość lądowania była co najmniej równa długości lądowania określonej zgodnie z lit. a) powyżej lub stanowiła co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, przyjętymi przez organ, przy czym obowiązuje większa z tych długości.		AC		
1.515 (a)(3)	dla procedur podejścia o stromej ścieżce schodzenia organ może wyrazić zgodę na stosowanie danych dotyczących długości lądowania wyznaczonych zgodnie z lit. a) pkt 1 oraz lit. a) pkt 2 powyżej, opartych na wysokości bramki mniejszej niż 50 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp		AP		
1.515 (a)(3) Dodatek 1	Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia		AP		
1.515 (a)(4) Dodatek 1 i Dodatek 2	Operacje krótkiego lądowania		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
4.2 KLASA OSIĄGÓW B					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca samolotów w klasie osiągnięć B była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.470 (b)	Operator zapewnia, by wielosilnikowe samoloty z napędem turbośmigłowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg oraz wszystkie wielosilnikowe samoloty turbopropellerowe były użytkowane zgodnie z częścią G (klasa osiągnięć B).				
1.480	Terminologia (definicje).		AP		
1.475 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu: 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu; 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymagania odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.				
1.475 (b)	Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów użyto danych dotyczących osiągnięć zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z częścią H przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.2	Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.		AC		
1.475 (e)	Przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrażenia.				
1.525 (a)	Operator nie użytkuje samolotu jednosilnikowego: 1) w nocy; lub 2) w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), z wyjątkiem lotów wykonywanych zgodnie ze specjalnymi przepisami wykonywania lotów z widocznością. UWAGA: Ograniczenia dotyczące użytkowania samolotów jednosilnikowych zostały określone w OPS 1.240 lit. a) pkt 6. Jeśli operator użytkuje jednosilnikowe samoloty, płaszczyzny do zapewnienia bezpiecznego wymuszonego lądowania muszą być dostępne				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.525 (b)	Operator traktuje samoloty dwusilnikowe, które nie spełniają wymogów dotyczących naboru wysokości określonych w dodatku 1 do 1.525 lit. b), jako samoloty jednosilnikowe.				
1.470 (d)	Wodnosamoloty standardy osiągnięć.				
1.525 (b) Dodatek 1	Start, lądowanie, wznoszenie w klasie osiągnięć B samoloty				
1.1045 Dodatek 1 B 4.0	Dane osiągnięć muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu —wysokości,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu —temperatury;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu suchego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu mokrego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu zanieczyszczonego;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (c)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (d)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń pogorszenia gradientu osiągnięć dla wznoszeń z przechyleniem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (e)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (f)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (g)	Materiały o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń długości pola lądowania suchego, łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń długości pola lądowania mokrego, łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń długości pola lądowania zanieczyszczonego, łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (i)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (j)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie ograniczeń prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej).				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.1	Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiągow odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwpoślizgowej (<i>anti-skid</i>), musi zostać uwzględniony.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (a)	uzupełniające dane osiągow zawierające: gradienty wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (b)	dane dotyczące opadania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (c)	wpływ działania płynów przeciwooblodzeniowych i odladzających;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (d)	lot z wypuszczonym podwoziem;				
1.530 (a)	Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.530 (b)	Operator zapewnia, by bazowa długość startu określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM): 1) nie przekraczała, po pomnożeniu przez współczynnik 1,25, rozporządzałnej długości rozbiegu; lub 2) gdy dostępne jest zabezpieczenie przerwano startu lub zabezpieczenie kontynuowanego startu, nie przekraczała: (i) rozporządzałnej długości rozbiegu; (ii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,15, rozporządzałnej długości startu; (iii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,3, rozporządzałnej długości startu przerwano. UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie				
1.530 (c)	Wykazując zgodność z lit. b) powyżej, operator uwzględnia przepisy OPS 1.530 (c) UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie				
AMC OPS 1.530 (c)(5)	Jeżeli w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM) lub w innych instrukcjach osiągowych lub operacyjnych producenta nie podano inaczej, to długość startu ma być powiększona o 5% na każdy 1% wzniesienia, z wyjątkiem dróg startowych o nachyleniu przekraczającym 2%, dla których współczynniki poprawek muszą być zatwierdzone przez władze lotnicze.		AC		
1.535 (a)	Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe (Także w przypadku niesprawności silnika krytycznego na torze startu) UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(24) Operacje samolotów w klasie osiągow B Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe operacje VFR i IFR w dzień				
1.535 (b)	Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15° UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(24) Operacje samolotów w klasie osiągow B Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe operacje VFR i IFR w dzień				
1.535 (c)	Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15° UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(24) Operacje samolotów w klasie osiągow B Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe operacje VFR i IFR w dzień				
1.535 (d)	Wykazując zgodność z OPS 1.535 lit. a), b) i c) powyżej, operator musi uwzględnić: 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) wysokość ciśnieniową lotniska; 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.				
1.535 Dodatek 1 (b)(1) i (c)(1)	Tor lotu po starcie. nawigacja ze wzrokowym utrzymywaniem kursu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.540	Przelot — samoloty wielosilnikowe				
1.542	Przelot — samoloty jednosilnikowe				
1.542 (a)	Operator zapewni, by w razie niesprawności silnika w przewidywanych warunkach meteorologicznych samolot był zdolny osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie awaryjnego lądowania. Dla samolotów lądowych wymagane jest miejsce na lądzie, chyba że organ zatwierdzi inną możliwość.		AP		
1.545	Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przewyższała maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym. UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie				
1.550	Lądowanie — drogi startowe suche UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie		AP		
1.555	Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone				
1.555 (b)	W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, operator zapewnia, by długość lądowania, określona przy użyciu danych możliwych do przyjęcia przez organ dla tych warunków, nie przekraczała rozporządzalnej długości lądowania.		AC		
1.550 (a) Dodatek 1	Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia		AP		
1.550 (a) Dodatek 2	Operacje krótkiego lądowania		AP		
4.3. KLASA OSIĄGÓW C					
1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej samolotów w klasie osiągow C była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.470 (c)	Operator zapewnia, by samoloty napędzane silnikami tłokowymi z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg były użytkowane zgodnie z częścią I (klasa osiągow C).				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.480	Terminologia (definicje).				
1.480 (a)(6)	maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich. Maksymalna liczba miejsc pasażerskich, jaką operator użytkuje w danym samolocie, z wyłączeniem miejsc pilotów, załogi lotniczej i personelu pokładowego, zatwierdzona przez organ i określona w instrukcji operacyjnej;		AP		
1.475 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu: 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu; 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymagania odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.				
1.475 (b)	Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów użyto danych dotyczących osiągnięć zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z odpowiednią częścią przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.2	Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.		AC		
1.475 (e)	Przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.				
1.560	Operator zapewnia, by w celu wykazania zgodności z wymogami niniejszej części zatwierdzone dane dotyczące osiągnięć zawarte w instrukcji użytkowania w locie (AFM) były uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi możliwymi do przyjęcia przez organ, w przypadku gdy zatwierdzone w instrukcji użytkowania w locie dane dotyczące osiągnięć nie są wystarczające.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.0	Dane osiągnięć muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — wysokości;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — temperatury;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola startu (suchego);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola startu (mokrego);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola startu (zanieczyszczonego);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (c)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (d)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: pogorszenia gradientu osiąгов dla wznoszeń z przechyleniem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (e)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (f)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (g)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola lądowania (suchego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola lądowania (mokrego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: długości pola lądowania (zanieczyszczonego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (i)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (j)	Materiały o osiąгах muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwiać określenie: prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.1	Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiąгов odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwpoślizgowej (<i>anti-skid</i>), musi zostać uwzględniony.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (a)	W sytuacji gdy ma to zastosowanie, należy włączyć uzupełniające dane osiąгов: gradienty wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (b)	dane dotyczące opadania				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (c)	wpływ działania płynów przeciwbłodzeniowych i odladzających;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (d)	lot z wypuszczonym podwoziem;				
1.565 (a)	Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.				
1.565 (b) and (c)	dane dotyczące długości pola startu (przy wszystkich pracujących silnikach i przy awarii silnika)				
1.565 (d)	Wykazując zgodność z OPS 1.565 (b) i *c) powyżej operator musi uwzględnić wymogi OPS 1.565 (c)				
AMC OPS 1.565 (d)(4)	Jeżeli w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM) lub w innych instrukcjach osiągowych i operacyjnych producenta nie podano inaczej, to długość startu ma być powiększona o 5% na każdy 1% wzniesienia, z wyjątkiem dróg startowych o nachyleniu przekraczającym 2%, dla których współczynniki poprawek muszą być zatwierdzone przez władze lotnicze.		AC		
1.570 (a)	Operator zapewnia, by tor wznoszenia po starcie z jednym silnikiem niepracującym omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem co najmniej 50 stóp powiększonym o współczynnik $0,01 \times D$ lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu.				
1.570 (b)	Tor wznoszenia po starcie musi zaczynać się na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej odpowiednio zgodnie z OPS 1.565 lit. b) lub c) oraz kończyć się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu.				
1.570 (c)	Wykazując zgodność z lit. a), operator musi uwzględnić: 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) wysokość ciśnieniową lotniska; 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.				
1.570 (d)	Podczas omijania przeszkód po starcie operator musi uwzględnić kąt zakrętu				
1.570 (e)	Omijanie przeszkód po starcie dla przypadków niewymagających zmian linii drogi większych niż 15°,				
1.570 (f)	Omijanie przeszkód po starcie dla przypadków wymagających zmian linii drogi większych niż 15°,				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.570 (g)	Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów określonych w OPS 1.570 i wyznacza bezpieczną trasę omijającą przeszkody, umożliwiającą spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.580 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym po starcie.				
1.575	Przelot z wszystkimi silnikami pracującymi				
1.580	Przelot z jednym silnikiem niepracującym				
1.585	Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi				
1.590	Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przekraczała maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji użytkownika w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej oraz, jeżeli jest to uwzględnione w AFM, dla temperatury otoczenia na lotnisku docelowym lub zapasowym w przewidywanym czasie lądowania.				
1.595	Lądowanie — drogi startowe suche				
1.600 (a) i (b)	Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone		AC		
5. PLANOWANIE LOTU					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca planowania lotów była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.290 (a)	Operator zapewnia, by dla każdego zamierzonego lotu został sporządzony operacyjny plan lotu.				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Dane i instrukcje niezbędne dla planowania przed lotem (zawierający przykład operacyjnego planu lotu)				
1.300	Operator zapewnia, by lot nie został rozpoczęty, dopóki nie zostanie złożony plan lotu ATS lub nie zostanie złożona odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Dane i instrukcje niezbędne dla planowania podczas lotu,				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Dane i instrukcje niezbędne dla planowania przed lotem i podczas lotu, obejmujące takie czynniki, jak rozkłady prędkości i ustawienia mocy.				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	procedury operacji z niesprawnymi silnikami(-ami),				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	ETOPS (szczególnie lotu na prędkości przelotowej z jednym niesprawnym silnikiem oraz maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska wyznaczonego zgodnie z OPS 1.245)				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Procedury na loty na izolowane lotniska.				
1.135 (a) (1)	operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060;				
1.140 (b)(1)	Przynajmniej na czas trwania każdego lotu lub serii lotów kopię operacyjnego planu lotu, jeśli to właściwe.				
1.1060 (a) i (b)	Operator zapewnia, by stosowany operacyjny plan lotu oraz zapisy dokonywane w czasie lotu zawierały informacje zgodnie z OPS 1.1050 UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(41) Operacje samolotów w klasie osiągow B nie jest wymagany w lotach VFR/w dzień z A do A. W lotach VFR/w dzień z A do B wymagane to ma zastosowanie, ale plan lotu może mieć uproszczoną formę, stosownie do rodzaju lotu. (zob. OPS 1.135);				
1.1060 (c)	Operator zapewnia, by operacyjny plan lotu i jego użycie było opisane w instrukcji operacyjnej.				
1.1060 (d)	Operator zapewnia, by wszystkie wpisy w operacyjnym planie lotu były dokonywane na bieżąco i miały charakter stały.				
1.295 (b)	Operator musi wybrać i określić w operacyjnym planie lotu lotnisko zapasowe po starcie, na wypadek gdyby powrót na lotnisko odlotu był niemożliwy z powodu warunków meteorologicznych lub osiągow technicznych.				
1.295 (c)	W każdym locie IFR operator musi wybrać co najmniej jedno lotnisko zapasowe docelowe zgodnie z OPS 1.295 ©				
1.295 (d)	Operator musi wybrać dwa lotniska zapasowe docelowe				
1.297	Minima dla planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR)				
1.1045 Dodatek 1 B 5.2 i 1.255	Metody obliczania paliwa potrzebnego do różnych etapów lotu zgodnie z OPS 1.255.		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 5.3	Dane o osiąгах dotyczących krytycznej rezerwy paliwa i obszaru operacyjnego dla operacji ETOPS, w tym dane pozwalające na obliczenie krytycznej rezerwy paliwa i obszaru operacyjnego na podstawie zatwierdzonych danych dotyczących osiągow samolotu. Wysokość, prędkość, ustawienie ciągu oraz przepływ paliwa służące ustaleniu obszaru ETOPS operacji dla każdej kombinacji kadłub-silnik stosuje się dla pokazania odpowiednich odległości od terenu i przeszkód zgodnie z niniejszym rozporządzeniem				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 5.3 (a)	szczegółowe dane dotyczące osiągnięć z silnikiem niepracującym (silnikami niepracującymi), w tym przepływ paliwa w normalnych i nienormalnych warunkach atmosferycznych oraz w zależności od prędkości wiatru i ustawienia mocy, w stosownych przypadkach, obejmujące: (i) zniżanie bez zmniejszania mocy silników (<i>drift down</i>) (w tym czyste osiągnięć); zob. OPS 1.505 w stosownych przypadkach; (ii) poziomy przelotowy do 10 000 stóp włącznie; (iii) oczekiwanie; (iv) możliwości wysokościowe (w tym czyste osiągnięć); oraz (v) nieudane podejście;				
1.1045 Dodatek 1 B 5.3 (b)	szczegółowe dane dotyczące osiągnięć ze wszystkimi pracującymi silnikami, w tym dane dotyczące przepływu paliwa w normalnych i nienormalnych warunkach atmosferycznych oraz w zależności od prędkości wiatru i ustawienia mocy, w stosownych przypadkach, obejmujące: (i) zasięg wysokości przelotowej do 10 000 stóp; oraz (ii) oczekiwanie;				
1.1045 Dodatek 1 B 5.3 (c)	szczegółowe dane o wszelkich pozostałych warunkach dotyczących operacji ETOPS, które mogą spowodować spadek osiągnięć, takie jak oblodzenie niezabezpieczonych powierzchni samolotu, rozszerzenie turbiny powietrza naporowego, rozszerzenie ciągu wstecznego itp.				
6. MASA I WYWAŻENIE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca masy i wyważenia była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.605 (a)	Operator zapewnia, by w każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości samolotu były zgodne z ograniczeniami określonymi w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.				
1.605 (b)	Operator musi ustalić masę oraz położenie środka ciężkości każdego samolotu poprzez jego rzeczywiste zważenie		AP		
1.605 (c)	Operator musi określić, poprzez ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów samolotu oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej samolotu. Musi zostać określony wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości samolotu				
1.605 (d)	Operator musi ustalić masę każdego przewożonego ładunku, w tym balastu, poprzez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu określonymi w OPS 1.620.				
1.605 (e)	Operator musi określić masę ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.				
1.605 Dodatek 1 (a)	Określenie suchej masy operacyjnej samolotu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.605 Dodatek 1 (b)	Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku. Poza standardowymi masami pasażerów i bagażu rejestrowanego operator może wystąpić o zatwierdzenie przez organ standardowych mas dla innych elementów ładunku.		AP		
1.605 Dodatek 1 (c)	Załadunek samolotu				
1.605 Dodatek 1 (d)	Graniczne położenia środka ciężkości (SC)		AC		
1.607	Terminologia.				
1.610	Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymogi określone w OPS 1.605. System ten musi uwzględniać wszystkie rodzaje planowanych operacji.				
1.615	Wartości masy załogi				
1.615 (a)(3)	inne masy standardowe możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.620	Wartości mas pasażerów i bagażu				
1.620 (g)	Zezwolenie na stosowanie alternatywnych wartości mas standardowych		AP		
1.620 (g) Dodatek 1	Procedura ustanawiania skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(4)	Operatorzy mają możliwość przedłożenia organowi do zatwierdzenia szczegółowego planu badań, a następnie także odchyień od skorygowanej standardowej wartości masy, pod warunkiem że ta zmieniana wartość zostanie określona przy użyciu procedury określonej w niniejszym dodatku. Takie odchylenia muszą być poddawane przeglądowi w odstępach nieprzekraczających 5 lat.		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(5)	Jeżeli operator chce uzyskać zezwolenie na zastosowanie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, musi przedłożyć organowi dane wskazujące, że alternatywna proporcja liczby mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84 % rzeczywistych proporcji liczby mężczyzn do kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach.		AP		
1.625 (a)	Przed każdym lotem operator sporządza dokumentację dotyczącą masy i wyważenia,				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)	Dokumentacja dotycząca masy i wyważenia				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	Za zgodą organu operator może pominąć niektóre z danych z dokumentacji masy i wyważenia		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.625 (b)	Operator musi określić procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili.				
1.625 (c)	Po uzyskaniu zgody organu, operator może zastosować procedury alternatywne do wymaganych w lit. a) i b) powyżej.		AP		
1.625 Dodatek 1 (a)(2)	Maksymalna możliwa do przyjęcia zmiana wprowadzana w ostatniej chwili, dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku, musi zostać określona w instrukcji operacyjnej.		AC		
1.625 Dodatek 1 (b)	Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator musi sprawdzać spójność otrzymanych danych. Poprzez weryfikację otrzymywanych danych przeprowadzaną w odstępach nieprzekraczających 6 miesięcy operator sprawdza, czy poprawki do wprowadzanych danych są prawidłowo przyjmowane przez system oraz czy system funkcjonuje prawidłowo w sposób ciągły.				
1.625 Dodatek 1 (c) i (d)	Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu. Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia wysyłana jest do samolotów poprzez łącza danych, kopia końcowej dokumentacji masy i wyważenia zaakceptowana przez dowódcę musi być dostępna na ziemi.		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 6 (b)	informacje i instrukcje wypełniania dokumentacji dotyczącej masy i wyważenia obejmujące metody obliczania ręcznego i komputerowego;				
1.1045 Dodatek 1 B 6 (a)	system obliczania (np. system indeksowy);				
1.1045 Dodatek 1 B 6 (c)	ograniczenia masy i środka ciężkości dla typów, wariantów i poszczególnych egzemplarzy samolotów użytkowanych przez operatora;				
1.1045 Dodatek 1 B 6 (d)	suchą masę operacyjną i odpowiadający jej środek ciężkości lub indeks.				
7. ZAŁADUNEK					
1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca załadunku była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.290 (b)(10)	Dowódca nie przystępuje do odbicia lotu, dopóki nie upewni się, że: ładunek jest prawidłowo rozmieszczony i zabezpieczony;				
1.1045 Dodatek 1 B 7	Procedury i przepisy dla załadunku oraz zabezpieczenia ładunku na samolocie				
1.270 (a)	Operator ustanawia procedury zapewniające, aby do kabiny pasażerskiej samolotu wnoszony był tylko taki bagaż ręczny, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.270 (b) i 1.270 Dodatek 1	Operator ustanawia procedury zapewniające, by cały bagaż i ładunek na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść, był umieszczany w miejscach zaprojektowanych w sposób zapobiegający przesunięciom.				
1.1210 (a) ICAO - TI, Część 5, Rozdz..2, paragraf 2.1.	Operator zapewnia, by materiały niebezpieczne nie były przewożone w kabinie zajmowanej przez pasażerów lub w kabinie załogi, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w instrukcjach technicznych. (ICAO-TI).		AP		
1.1210 (b) 1.1210 (c) ICAO -TI, Część 5, Rozdz..2, paragraf 2.1.	Operator zapewnia, by materiały niebezpieczne były załadowane, segregowane, złożone i zamocowane w samolocie zgodnie z instrukcjami technicznymi. Materiały niebezpieczne przeznaczone do przewozu wyłącznie towarowymi statkami powietrznymi (cargo). Operator zapewnia, by paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone etykietami »przewóz wyłącznie towarowym statkiem powietrznym (cargo)« były przewożone towarowym statkiem powietrznym i załadowane zgodnie z instrukcjami technicznymi.		AP		
8. WYKAZ ODSTĘPSTW OD KONFIGURACJI (CDL)					
1.1045 Dodatek 1 B 8.	Wykaz(-y) odstępstw od konfiguracji (CDL), o ile są podane przez producenta, uwzględniające typy i warianty użytkowanych samolotów, łącznie z procedurami, których należy przestrzegać przy odprawianiu samolotu na warunkach określonych w jego CDL.				
9.WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO (MEL)					
1.1045 Dodatek 1 B 9.	Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) uwzględniający typ i warianty użytkowanych samolotów oraz typ(-y) lub obszar(-y) operacji. MEL musi obejmować wyposażenie nawigacyjne i uwzględniać wymagane osiągi nawigacyjne dla użytkowanych tras i obszarów operacyjnych.				
1.030 (a) JAR-MMEL/MEL JAA TGL.26	Operator opracowuje dla każdego samolotu zatwierdzony przez organ wykaz wyposażenia minimalnego (MEL). Wykaz ten jest oparty na odpowiednim głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), o ile taki MMEL istnieje, przyjętym przez organ, jednak nie może być od niego bardziej restrykcyjny.		AP		
1.030 (b)	Operator nie użytkuje samolotu inaczej niż zgodnie z wykazem MEL, chyba że uzyska na to zgodę organu. Pozwolenie takie nie może w żadnych okolicznościach pozwalać na użytkowanie samolotu z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL.		AP		
10. WYPOSAŻENIE AWARYJNE, RATUNKOWE I TLEN					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca wyposażenia awaryjnego, ratunkowego i tlenu była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 10.1	Wykaz wyposażenia służącego do przetrwania, jakie należy przewozić na danej trasie,				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 10.1 i 1.330	Procedury sprawdzania sprawności tego wyposażenia przed startem. Muszą być również ujęte instrukcje odnoszące się do rozmieszczenia, dostępności i użycia wyposażenia do przetrwania i awaryjnego oraz związana(-e) z nimi lista(-y) kontrolna(-e).				
1.055	Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego samolotów były dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych.				
1.745 (a)	Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w łatwo dostępne do użycia apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą OPS 1.745 (a)				
1.755	Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30, jeżeli nie jest on wyposażony w ratunkowy zestaw medyczny, a jakiegokolwiek punkt planowanej trasy jest odległy o więcej niż 60 minut lotu (z normalną prędkością przelotową) od lotniska, na którym można się spodziewać uzyskania wykwalifikowanej pomocy medycznej.				
1.790	Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w gaśnice przeznaczone do użycia w kabinie załogi, kabinie pasażerskiej oraz, w odpowiednich przypadkach, w przedziałach ładunkowych cargo i kuchniach, zgodnie z następującymi wymogami: OPS 1.790				
1.795	Topory i łomy awaryjne				
1.810	Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 60, przewożącego jednego lub więcej pasażerów, jeżeli nie jest on wyposażony w łatwo dostępne do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji przenośne, zasilane z baterii megafony				
1.815	Oświetlenie awaryjne				
1.820	automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT) (ICAO Annex 6, Part I)				
1.825	Kamizelki ratunkowe (musi być zawarte także w MEL)				
1.830	Tratwy ratunkowe i ratunkowe wyposażenie radiowe dla lotów nad rozległymi obszarami wodnymi musi być zawarte także w MEL)				
1.835	Wyposażenie ratunkowe nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne,				
1.840	Wodnosamoloty i amfibie — wyposażenie różne				
1.315	Operator ustanawia procedury zapewniające, by przed rozpoczęciem kołowania, startem i lądowaniem oraz kiedy jest to bezpieczne i wykonalne automatycznie uruchamiane pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej były przygotowane i gotowe do użycia.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 10.2	Procedura określania wymaganych i posiadanych zasobów tlenu. Musi w niej zostać uwzględniony profil lotu, liczba osób na pokładzie i możliwa dekompresja kabin. Informacje te muszą być podane w formie łatwej do wykorzystania.				
1.1045 Dodatek 1 B 10.2	Procedura określania ilości tlenu , który jest dostępny				
1.760	Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową, w którym wymagana jest obecność członka personelu pokładowego, na wysokości ciśnieniowej powyżej 25 000 stóp, jeżeli nie jest on wyposażony w zapas nierozrzedzonego tlenu dla pasażerów, którzy z powodów fizjologicznych mogliby wymagać podania tlenu w następstwie dekompresji kabiny.				
1.770	Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada on dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania tlenu, zgodnie z wymogami niniejszego punktu.				
1.775	Operator nie użytkuje samolotu z kabiną bez hermetyzacji na wysokościach powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania wymaganych zapasów tlenu.				
11. PROCEDURY EWAKUACYJNE W NIEBEZPIECZEŃSTWIE					
1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczącej procedur ewakuacyjnych w niebezpieczeństwie była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji				
1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji obejmujące koordynację w ramach załogi				
1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji zawierająca przydzielone załodze stanowiska na wypadek niebezpieczeństwa.				
1.280 i 1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Operator ustanawia procedury zapewniające, by pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli możliwie najbardziej pomocni i nie utrudniali ewakuacji z samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 B 11.2	Opis obowiązków wszystkich członków załogi w razie nagłej ewakuacji				
1.1045 Dodatek 1 B 11.2	postępowania z pasażerami na wypadek przymusowego lądowania, wodowania lub innego zagrożenia.				
1.1045 Dodatek 1 B 11.2	Ogólny opis procedur po awaryjnej ewakuacji z samolotu i postępowania z pasażerami, procedur żądania pomocy i procedur informowania Władzy.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.690	Operator nie użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 15 000 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, jeżeli samolot ten nie jest wyposażony w system telefonu pokładowego załogi, z wyjątkiem samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1965 r. i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w państwie członkowskim.				
AMC OPS 1.690 (b)(6) 1.690 (6)	Sposób określania, czy wywołanie wewnętrzne ma charakter wywołania „zwykłego”, czy wywołania w „niebezpieczeństwie”, musi zostać zatwierdzony przez Władzę		AC		
12. INSTALACJE SAMOLOTOWE					
1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca instalacji samolotowych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 12	Opis systemów samolotu, związanych z nimi kontroli i wskaźników oraz instrukcje operacyjne. UWAGA : Ograniczenia zawarte w I.O .-B rozdział 1				
OPS 1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				