Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►B

A BIZOTTSÁG 965/2012/EU RENDELETE

(2012. október 5.)

a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról

(HL L 296., 2012.10.25., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság 800/2013/EU rendelete (2013. augusztus 14.)	L 227	1	2013.8.24.
►M2	A Bizottság 71/2014/EU rendelete (2014. január 27.)	L 23	27	2014.1.28.
►M3	A Bizottság 83/2014/EU rendelete (2014. január 29.)	L 28	17	2014.1.31.
►M4	A Bizottság 379/2014/EU rendelete (2014. április 7.)	L 123	1	2014.4.24.
►M5	A Bizottság (EU) 2015/140 rendelete (2015. január 29.)	L 24	5	2015.1.30.
►M6	A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.)	L 106	18	2015.4.24.
►M7	A Bizottság (EU) 2015/1329 rendelete (2015. július 31.)	L 206	21	2015.8.1.
►M8	A Bizottság (EU) 2015/2338 rendelete (2015. december 11.)	L 330	1	2015.12.16.
►M9	A Bizottság (EU) 2016/1199 rendelete (2016. július 22.)	L 198	13	2016.7.23.
►M10	A Bizottság (EU) 2017/363 rendelete (2017. március 1.)	L 55	1	2017.3.2.
►M11	A Bizottság (EU) 2018/394 rendelete (2018. március 13.)	L 71	1	2018.3.14.
►M12	A Bizottság (EU) 2018/1042 rendelete (2018. július 23.)	L 188	3	2018.7.25.
►M13	módosította a Bizottság (EU) 2020/745 végrehajtási rendelete (2020. június 4.)	L 176	11	2020.6.5.
►M14	A Bizottság (EU) 2018/1975 végrehajtási rendelete (2018. december 14.)	L 326	53	2018.12.20.
►M15	A Bizottság (EU) 2019/1384 végrehajtási rendelete (2019. július 24.)	L 228	106	2019.9.4.
►M16	A Bizottság (EU) 2019/1387 végrehajtási rendelete (2019. augusztus 1.)	L 229	1	2019.9.5.
►M17	módosította a Bizottság (EU) 2020/1176 végrehajtási rendelete (2020. augusztus 7.)	L 259	10	2020.8.10.
►M18	A Bizottság (EU) 2020/2036 végrehajtási rendelete (2020. december 9.)	L 416	24	2020.12.11.
►M19	A Bizottság (EU) 2021/1062 végrehajtási rendelete (2021. június 28.)	L 229	3	2021.6.29.
►M20	A Bizottság (EU) 2021/1296 végrehajtási rendelete (2021. augusztus 4.)	L 282	5	2021.8.5.
►M21	A Bizottság (EU) 2021/2237 végrehajtási rendelete (2021. december 15.)	L 450	21	2021.12.16.
►M22	A Bizottság (EU) 2022/414 végrehajtási rendelete (2022. március 11.)	L 85	4	2022.3.14.

►**M23**	A Bizottság (EU) 2022/790 végrehajtási rendelete (2022. május 19.)	L 141	13	2022.5.20.
►**M24**	A Bizottság (EU) 2022/2203 végrehajtási rendelete (2022. november 11.)	L 293	3	2022.11.14.
►**M25**	A Bizottság (EU) 2022/2502 végrehajtási rendelete (2022. december 19.)	L 325	56	2022.12.20.
►**M26**	A Bizottság (EU) 2023/217 végrehajtási rendelete (2023. február 1.)	L 30	11	2023.2.2.
►**M27**	A Bizottság (EU) 2023/1020 végrehajtási rendelete (2023. május 24.)	L 137	1	2023.5.25.
►**M28**	A Bizottság (EU) 2023/1754 végrehajtási rendelete (2023. szeptember 11.)	L 224	16	2023.9.12.
►**M29**	A Bizottság (EU) 2024/1111 végrehajtási rendelete (2024. április 10.)	L 1111	1	2024.5.23.
►**M30**	A Bizottság (EU) 2024/2076 végrehajtási rendelete (2024. július 24.)	L 2076	1	2024.7.25.

Helyesbítette:

►**C1** Helyesbítés, HL L 145., 2013.5.31., 37. o. (965/2012/EU)
►**C2** Helyesbítés, HL L 251., 2015.9.26., 18. o. (83/2014/EU)
►**C3** Helyesbítés, HL L 49., 2017.2.25., 50. o. (800/2013/EU)
►**C4** Helyesbítés, HL L 230., 2019.9.6., 10. o. (2019/1384)
►**C5** Helyesbítés, HL L 30., 2023.2.2., 36. o. (2016/1199)
►**C6** Helyesbítés, HL L 90414., 2025.5.21., 1. o. (2024/1111)

▼B

▼C1

A BIZOTTSÁG 965/2012/EU RENDELETE

(2012. október 5.)

a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról

▼M4

1. cikk

Tárgy és hatály

▼M14

(1) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg a repülőgépek és helikopterek légi üzemben tartására vonatkozóan, ideértve a valamely másik állam biztonsági felügyelete alá tartozó üzemben tartók légi járműveinek földi ellenőrzését is abban az esetben, ha azok a Szerződések rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területen található repülőtereken szállnak le.

▼M29

(1a) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában említett, függőleges fel- és leszállásra képes egypilótás légi járművekkel, nappali, látható felszín melletti látvarepülési szabályokkal összhangban végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozóan.

▼M14

(2) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában említett, kereskedelmi célú üzemben tartásban érintett – a ballonoktól és vitorlázó repülőgépektől eltérő – légi járműveket üzemben tartók engedélyeinek kiállítására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételekre, az engedélyek birtokosainak jogaira és kötelezettségeire, valamint azon feltételekre vonatkozóan, amelyek fennállása esetén az üzemben tartást meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint a biztonság érdekében egyedi feltételekhez kell kötni;

(3) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá a repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú egyedi üzemben tartását, illetve a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú légi üzemben tartását, így többek között hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú egyedi légi üzemben tartását végző üzemben tartók által tett nyilatkozatokra vonatkozó feltételekre és eljárásokra, valamint az ilyen üzemben tartók felügyeletére.

▼M4

(4) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá azon feltételekre, amelyek mellett – a biztonság érdekében – egyes magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezési kötelezettség alá tartoznak, valamint az engedélyek kiállítására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételekre.

(5) A 216/2008/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdése a) pontjának alkalmazási körébe tartozó légi szállítási műveletekre ez a rendelet nem alkalmazandó.

▼M11

(6) Ez a rendelet nem vonatkozik a léghajókkal végzett légi szállítási műveletekre.

▼M14

(7) Ez a rendelet nem vonatkozik a ballonok és a vitorlázó repülőgépek légi üzemben tartására. A vitorlázó repülőgépek és a kötött gázballontól különböző ballonok légi üzemben tartására azonban a felügyelet tekintetében a 3. cikkben meghatározott követelményeket alkalmazni kell.

▼B

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

▼M14

1. „repülőgép”: hajtóművel rendelkező, merevszárnyú, a levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek repülését a szárnyaira ható aerodinamikai erő biztosítja;

▼M29

1a. „forgószárnyas légi jármű”: hajtóművel rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását elsősorban a legfeljebb két forgószárny által generált emelőerő biztosítja;

1aa. „helikopter”: a forgószárnyas légi járművek egyik típusa, melynek levegőben maradását főként a legfeljebb két függőleges tengelyre szerelt, hajtóművel üzemeltetett forgószárnyra ható aerodinamikai erő biztosítja;

▼M14

1b. „ballon”: ember által vezetett, levegőnél könnyebb, hajtómű nélküli légi jármű, amelynek repülését levegőnél könnyebb gáz vagy fedélzeti fűtőberendezéssel melegített levegő biztosítja, beleértve a gázballonokat, a hőlégballonokat, a vegyes ballonokat és – noha hajtóművel rendelkeznek – a hőléghajókat;

1c. „vitorlázó repülőgép”: levegőnél nehezebb légi jármű, melynek repülését a rögzített emelő felületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és melynek szabad repülése nem függ hajtóműtől;

1d. „kereskedelmi célú üzemben tartás”: légi járműnek díjazás vagy bármilyen egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő üzemben tartása, amely a lakosság által igénybe vehető vagy amennyiben az a lakosság által nem vehető igénybe, az üzemben tartó és az ügyfél közötti szerződés alapján végzett üzemben tartás, ahol az ügyfél nem gyakorol ellenőrzést az üzemben tartó felett;

1e. „kötött gázballon”: olyan gázballon, amelyet üzemben tartásának ideje alatt egy lehorgonyzó rendszer folyamatosan egy rögzített pont fölött tart;

▼B

2. „»B« teljesítményosztályú repülőgépek”: a kilencet meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú vagy a legfeljebb 5 700 kg engedélyezett felszállótömegű légcsavaros repülőgépek;

3. „közérdekű helyszín” (PIS): olyan terület, amelyet kizárólag közérdekű tevékenységekre használnak;

4. „az 1. teljesítményosztályra jellemző művelet”: olyan művelet, amelynek során kritikus hajtóművének meghibásodása esetén a helikopter – attól függően, hogy mikor lép fel a meghibásodás – képes leszállni a felszállás megszakítására rendelkezésre álló úthosszon belül vagy képes biztonságosan továbbrepülni egy leszállásra alkalmas területig;

▼M1

5. „teljesítményalapú navigáció (PBN)”: ATS útvonalon működő légi járművekre vonatkozó teljesítmény-előírásokon vagy műszeres megközelítési eljáráson alapuló vagy kijelölt légtérben végrehajtott területi navigáció;

▼M3

6. „légi taxi műveletek”: a repülési idő és szolgálati idő korlátozásának vonatkozásában nem menetrend szerinti, rendelésre történő kereskedelmi célú légi fuvarozás egy 19-et meg nem haladó utasülés-konfigurációjú (MOPSC) repülőgéppel;

▼M15

7. „egyedi művelet”: bármely, a kereskedelmi légi szállítási művelettől eltérő művelet, amelynek során a légi járművet olyan egyedi tevékenységre használják, mint például mezőgazdasági vagy építőipari tevékenység, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés, karbantartási célú ellenőrző repülés;

▼M4

8. „magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási művelet”: minden olyan kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet, amelyet olyan terület fölött végeznek, ahol vészhelyzet esetén a földön tartózkodó harmadik személyek biztonsága valószínűsíthetően veszélybe kerülhet, vagy – a művelet helyszíne szerinti illetékes hatóság meghatározása alapján – minden olyan kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet, amely jellegénél vagy a művelet helyszínéül szolgáló környezetnél fogva magas kockázatot jelent, különösen a földön tartózkodó harmadik személyek számára;

▼M14

9. „bevezető repülés”: díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében végrehajtott, rövid időtartamú művelet, amelyet egy, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet ([1]) 10a. cikkében említett képzési szervezet vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezet mutat be új tanulók vagy új tagok toborzása érdekében;

▼M4

10. „versenyrepülés”: minden olyan repülés, amikor a légi járművet repülőverseny során, repülőversenyre való felkészülés céljából, vagy a repülőverseny helyszínének elérése, illetve onnan való távozás céljából használják;

11. „légi bemutató”: minden olyan repülés, amelyet a nagyközönség számára meghirdetett esemény keretében, kifejezetten bemutatás vagy szórakoztatás céljából végeznek, ideértve a bemutatóra való felkészülés, valamint a meghirdetett esemény helyszínének elérése, illetve onnan való távozás során végrehajtott repüléseket is;

▼M29

12. „innovatív légi mobilitási (IAM) műveletek”: függőleges fel- és leszállásra (VTOL) képes légi járművekkel végzett műveletek beépített területen és beépített területen kívül;

13. „függőleges fel- és leszállásra (VTOL) képes légi jármű (VCA)”: a repülőgéptől és a forgószárnyas légi járművektől eltérő, hajtóművel rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű, amely a fel- és leszállás során az emelkedéshez szükséges emelő- és tolóerőt biztosító egységek segítségével képes függőleges irányú fel- és leszállást végrehajtani;

([1]) A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.).

▼M29

14. „VEMS művelet”: VEMS engedéllyel végzett repülés VCA légi járművel olyan esetekben, amelyekben létfontosságú az azonnali és gyors szállítás, és amelyek célja a következők valamelyike:

a) sürgősségi egészségügyi ellátás elősegítése az alábbiak közül egynek vagy többnek a szállításával:

i. egészségügyi személyzet;

ii. egészségügyi ellátmány (felszerelések, vér, szervek, gyógyszerek);

iii. beteg vagy sérült, illetve közvetlenül érintett egyéb személyek;

vagy

b) olyan művelet elvégzése, amelyben egy személy közvetlen vagy várható környezeti egészségügyi kockázatnak van kitéve, és

i. mentésre szorul vagy ellátmányra van szüksége; vagy

ii. személyeket, állatokat vagy berendezéseket kell szállítani a VEMS műveleti területre vagy onnan el.

▼B

A II– ►M4 VIII. ◄ melléklet céljaira az I. melléklet tartalmaz további fogalommeghatározásokat.

3. cikk

Felügyeleti képesség

(1) A tagállamok saját területükön belül illetékes hatóságként jelölnek ki egy vagy több szervezetet, és ezeket felruházzák a 216/2008/EK rendelet és az annak végrehajtására szolgáló szabályok hatálya alá tartozó személyek és szervezetek tanúsításával és ellenőrzésével kapcsolatos feladat- és hatáskörökkel.

▼M11

A tagállamok illetékes hatóságai, valamint az Ügynökség által alkalmazott igazgatási és menedzsmentrendszereknek meg kell felelniük a II. mellékletben előírt feltételeknek.

▼B

(2) Ha egy tagállam egynél több illetékes hatóságot jelöl ki, akkor:

a) a kötelezettségeket és a földrajzi területet illetően egyértelműen meg kell határozni az egyes illetékes hatóságok hatáskörét; és

b) a 216/2008/EK rendelet és az annak végrehajtására szolgáló szabályok hatálya alá tartozó valamennyi szervezet és személy hatékony felügyelete érdekében a szóban forgó hatóságok tevékenységeit – saját hatáskörükön belül – össze kell hangolni.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóság(ok) rendelkezzen(ek) a felügyeleti programja (programjuk) hatálya alá tartozó szervezetek és személyek hatékony felügyeletéhez szükséges képességgel, és ezen belül az e rendeletben előírt követelmények teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal.

▼B

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóság személyzete ne végezzen felügyeleti tevékenységet olyan esetekben, amikor bizonyíték van arra, hogy ez – különösen családi kapcsolat vagy pénzügyi érdekeltség okán – közvetlenül vagy közvetetten összeférhetetlenséghez vezethet.

(5) Az illetékes hatóság által a tanúsítási és/vagy felügyeleti feladatok végzésével megbízott személyzet tagjait legalább az alábbi feladatok végzésére fel kell hatalmazni:

a) a tanúsítási és/vagy felügyeleti feladat végrehajtásával kapcsolatos nyilvántartások, adatok, eljárások és egyéb anyagok megvizsgálása;

b) másolatok vagy kivonatok készítése a nyilvántartásokról, adatokról, eljárásokról és egyéb anyagokról;

c) szóbeli magyarázat kérése a helyszínen;

d) bármilyen érintett helyiségbe, üzemi területre vagy szállítóeszközbe történő belépés;

e) auditok, vizsgálatok, értékelések, ellenőrzések, ezen belül földi ellenőrzések és be nem jelentett ellenőrzések végzése;

f) adott esetben végrehajtási intézkedések megtétele vagy kezdeményezése.

(6) Az (5) bekezdés szerinti feladatokat az érintett tagállamban hatályos jogszabályi rendelkezésekkel összhangban kell végezni.

▼M12

4. cikk

Földi ellenőrzések

(1) Valamely másik tagállam vagy harmadik ország biztonsági felügyelete alá tartozó üzemben tartók légi járműveinek földi ellenőrzését a II. melléklet RAMP alrészével összhangban kell elvégezni.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkoholvizsgálata elvégzésre kerüljön mind a saját felügyeletük alatt álló, mind egy másik tagállam vagy harmadik ország felügyelete alatt álló üzemben tartók vonatkozásában. A vizsgálatot földi ellenőrök végzik a II. melléklet RAMP alrésze szerinti földi ellenőrzési program keretében.

(3) A (2) bekezdéstől eltérve, a tagállamok biztosíthatják, hogy a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkoholvizsgálatára más, engedéllyel rendelkező tisztviselők által és az II. melléklet RAMP alrésze szerinti földi ellenőrzési program keretein kívül kerüljön sor, feltéve, hogy az ilyen alkoholvizsgálat ugyanazon célkitűzéseket és elveket követi, mint a II. melléklet RAMP alrésze keretében végzett vizsgálatok. Az ilyen alkoholvizsgálat eredményeit az ARO.RAMP.145. pont b) bekezdésének megfelelően felveszik a központi adatbázisba.

▼M12

(4) A tagállamok végezhetnek az alkoholtól eltérő pszichoaktív anyagokra vonatkozó további vizsgálatokat is. Ebben az esetben a tagállam értesíti az a Bizottságot és Ügynökséget.

▼B

5. cikk

Légi jármű üzemben tartása

▼M14

(1) Az üzemben tartók a repülőgépeket és helikoptereket kizárólag a III. és IV. mellékletben meghatározott kereskedelmi légi szállítási művelet (CAT) céljából tarthatják üzemben.

▼M4

(1a) A „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett, ugyanazon repülőtéren/műveleti területen kezdődő és végződő kereskedelmi légi szállítási műveletekre a III. és IV. melléklet vonatkozó rendelkezései vonatkoznak.

▼M29

(1b) Az üzemben tartók csak az e rendelet III. és IX. mellékletében meghatározott IAM-műveletekkel összefüggésben üzemeltethetnek VCA-t.

▼B

(2) Az alábbi légi járművek üzemben tartása során a ►M1 ——————— ◄ műveleteket végző üzemben tartóknak az V. mellékletben foglalt rendelkezéseket kell betartaniuk:

a) olyan repülőgépek és helikopterek, amelyeket:

i. teljesítményalapú navigációt (PNB) alkalmazó műveletekben használnak;

ii. a minimális navigációs teljesítmény előírásainak (MNPS) megfelelő műveletekben használnak;

iii. csökkentett függőleges elkülönítési minimummal meghatározott (RVSM) légtérben végzett műveletekben használnak;

▼M21

iv. csökkent látási viszonyok között végzett műveletekben (LVO-k) vagy műveleti engedménnyel végzett műveletekben használnak;

▼M14

b) veszélyes áruk (DG) szállítására használt repülőgépek és helikopterek;

▼B

c) a kereskedelmi légi szállítás területén megnövelt hatótávolságú műveletekben használt (ETOPS) két hajtóműves repülőgépek;

d) éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) támogatott kereskedelmi légi szállítási műveletekben használt helikopterek;

e) kereskedelmi légi függesztményes szállítási (HHO) műveletekben használt helikopterek; ►M9 ——————— ◄

f) kereskedelmi légimentési műveletekben (HEMS) használt helikopterek; valamint

▼M9

g) tenger feletti műveletekben használt helikopterek (HOFO);

▼M29

h) VCA, amelyet:

i. veszélyes áruk (DG) szállítására használnak;

ii. VEMS-műveletre használnak.

▼M4

(3) A hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek és helikopterek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak nyilatkozatot kell tenniük arról, hogy rendelkeznek a légi járműveknek a III. és VI. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban történő üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel. Ezzel szemben nem kereskedelmi célú egyedi műveletek végzésekor az ilyen üzemben tartóknak a légi járműveket a III. és VIII. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban kell üzemben tartaniuk.

▼M14

(4) A hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek nem kereskedelmi célú üzemben tartását, így többek között azok nem kereskedelmi célú egyedi üzemben tartását, a légi jármű üzemben tartójának a VII. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban kell végeznie.

(5) A tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezeteknek az Unióba irányuló, az Unión belüli és az onnan kiinduló repüléseket az alábbiak szerint kell végezniük:

a) a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek és helikopterek esetében a VI. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

b) egyéb repülőgépek és helikopterek esetében a VII. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

▼M29

c) VCA esetében a IX. mellékletben meghatározott követelményekkel összhangban.

Az első albekezdés a), b) és c) pontja esetében a képzési szervezeteknek az e rendelet III. melléklete (ORO. rész) helyett az 1178/2011/EU rendelet VII. mellékletében (ORA. rész) meghatározott követelményeknek kell megfelelniük. VCA-képzést csak jóváhagyott képzési szervezetek nyújthatnak.

▼M14

(6) Az üzemben tartók a repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú egyedi üzemben tartását kizárólag a III. és a VIII. mellékletben meghatározott követelményeknek megfelelően végezhetik.

▼M4

(7) Az egyedi műveleteket közvetlenül megelőzően, azok folyamán vagy közvetlenül azok után végrehajtott és azokhoz közvetlenül kapcsolódó repüléseket – értelemszerűen – a (3), (4) és (6) bekezdés alapján kell végrehajtani. ►M5 A személyzet tagjain és a küldetéshez elengedhetetlen személyeken kívül más személyek nem szállíthatók a fedélzeten. ◄

▼B

6. cikk

Eltérések

▼M4

_____

▼B

(2) ►M5 Az 5. cikk (1) bekezdésétől eltérve, a 216/2008/EK rendelet 4. cikkének (5) bekezdésében említett, kereskedelmi légi szállítási műveletekben használt légi járműveket repülőgépek esetében a 2009. október 14-i C(2009) 7633 bizottsági határozatban meghatározott feltételekkel kell üzemben tartani. ◄ Az üzemben tartásban bekövetkező minden olyan változásról, amely érinti a szóban forgó határozatban meghatározott feltételeket, a változás végrehajtása előtt értesíteni kell a Bizottságot és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (a továbbiakban: „az Ügynökség”).

A C(2009) 7633 határozat címzettjeitől eltérő azon tagállam, amely alkalmazni kívánja a szóban forgó határozatban meghatározott eltérést, szándékáról az eltérés végrehajtása előtt értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget. A Bizottság és az Ügynökség felméri, hogy a változás vagy a tervezett használat mennyiben tér el a C(2009) 7633 határozatban foglalt feltételektől, vagy mennyiben befolyásolja a szóban forgó határozattal összefüggésben elvégzett kezdeti biztonsági értékelést. Ha felmérésük szerint a változás vagy a tervezett használat nincs összhangban a C(2009) 7633 határozattal összefüggésben elvégzett kezdeti biztonsági értékeléssel, az illető tagállam a 216/2008/EK rendelet 14. cikke (6) bekezdésének megfelelően új eltérés iránti kérelmet nyújt be.

▼M14

(3) E rendelet 5. cikkétől eltérve, és az (EU) 2018/1139 rendelet 18. cikke (2) bekezdése b) pontjának, illetve a 748/2012/EU bizottsági rendelet ([1]) I. melléklete repülési engedélyekről szóló P. alrészének sérelme nélkül a következő repülési műveletek továbbra is az azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelmények mellett végezhetők, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található:

a) a tervező vagy gyártó szervezetek által a jogosultságaik hatályán belül végzett, a repülőgép- és helikoptertípusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülési műveletek;

▼M15

b) utasok és áru szállításával nem járó olyan repülések, amelyek során felújítás, javítás, átvizsgálás, átadás, kivitel vagy hasonló célból szállítanak át repülőgépet vagy helikoptert, feltéve, hogy a légi jármű nincs feltüntetve üzembentartási engedélyben vagy nyilatkozatban.

▼M9

(4) Az 5. cikk ellenére a tagállamok 2018. június 30-ig nemzeti jogukkal összhangban továbbra is egyedi jóváhagyást és további követelményeket írhatnak elő a helikopterrel végzett, tenger feletti kereskedelmi légi szállítási műveletek vonatkozásában az üzembentartási eljárások, a felszerelés, a személyzet képesítése és a képzés tekintetében. A tagállamok értesítik a Bizottságot és az Ügynökséget az ilyen egyedi jóváhagyásokkal összefüggésben alkalmazott további követelményekről. A szóban forgó követelmények nem lehetnek a III. és a IV. mellékletben foglalt követelményeknél kevésbé korlátozóak.

▼M14

(4a) Az 5. cikk (1) és (6) bekezdésétől eltérve, a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépekkel és helikopterekkel az alábbi műveletek végezhetők a VII. melléklettel összhangban:

([1]) A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).

▼M4

a) magánszemélyek által végrehajtott, megosztott költségű repülések, feltéve, hogy a közvetlen költségeket a légi járműben tartózkodó összes személy között megosztják, beleértve a pilótát is, és a költségeket egymás között megosztó személyek száma nem haladja meg a hatot;

b) versenyrepülések vagy légi bemutatók, feltéve, hogy az ilyen repülésekért kapott díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás a közvetlen költségek fedezésére, az éves költségekhez való arányos hozzájárulásra, illetve az illetékes hatóság által megállapított értékű díjra korlátozódik;

▼M14

c) a tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezetek, vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által végzett bemutató repülések, ejtőernyős ugrások, vitorlázórepülőgép-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a légi jármű az adott szervezet tulajdonában van vagy azt sima légijármű-bérbevételi szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezeten kívüli felek számára kioszthatónyereséget, és a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét adják a szervezet tagjai közé nem tartozó személyek részvételével zajló repülések.

▼M10

(5) A 965/2012/EU rendelet 6. cikkének 2017. március 22. előtt alkalmazott (5) bekezdése alapján, 2017. március 22. előtt a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével összhangban megadott mentességeket 2017. szeptember 2-ig a IV. melléklet (CAT rész) CAT.POL.A.300 a) pontjában említett jóváhagyásnak kell tekinteni. 2017. szeptember 2. után a szóban forgó mentességek alapján nem üzemeltethetők egyhajtóműves repülőgépek.

Amennyiben a szóban forgó repülőgépek üzemeltetésében 2017. március 22. és 2017. szeptember 2. között olyan változtatást terveznek, amely érinti az említett mentességekben meghatározott feltételeket, a tervezett változtatásról annak végrehajtása előtt értesíteni kell a Bizottságot és az Ügynökséget. A 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (5) bekezdésével összhangban a Bizottság és az Ügynökség megvizsgálja a javasolt változást.

▼M27

(6) A IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontjától eltérve 2028. május 25-ig közérdekű helyszínre/helyszínről (PIS) végrehajtandó, már megkezdett helikopteres műveletek a tagállamok által meghatározandó feltételek mellett is végezhetők olyan esetekben, amelyekben a közérdekű helyszín mérete, illetve a környezettel vagy a helikopterrel kapcsolatos akadályozó tényezők nem teszik lehetővé az 1. teljesítményosztályban végzett műveletre vonatkozó követelményeknek való megfelelést.

A tagállamok értesítik a Bizottságot és az Ügynökséget az alkalmazandó feltételekről.

▼M9

_____

(8) Az 5. cikk (3) bekezdésének első mondatától eltérve a nem kereskedelmi célú műveleteket végző, legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszállótömegű (MCTOM), turbólégcsavaros hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek üzemben tartóinak a légi járművek üzemben tartása során csak a VII. melléklet rendelkezéseinek kell megfelelniük.

▼M9

(9) Az 5. cikk (5) bekezdésének a) pontjától eltérve a legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszállótömegű (MCTOM), turbólégcsavaros hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeken repülésoktatást végző képzési szervezeteknek a légi járművek üzemben tartása során meg kell felelniük a VII. melléklet rendelkezéseinek.

▼B

7. cikk

Üzembentartási engedélyek

(1) A valamely tagállam által a repülőgépek kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartói részére e rendelet alkalmazása előtt a 3922/91/EGK rendeletnek megfelelően kiállított üzembentartási engedélyeket (AOC) úgy kell tekinteni, hogy azokat e rendeletnek megfelelően állították ki.

Ugyanakkor legkésőbb 2014. október 28-ig:

a) az üzemben tartók a III., IV. és V. mellékletnek való megfelelés érdekében módosítják irányítási rendszereiket, képzési programjaikat, eljárásaikat és kézikönyveiket;

b) az üzembentartási engedély helyébe az e rendelet II. mellékletének megfelelően kiállított engedélyeknek kell lépniük.

(2) A valamely tagállam által a helikopterek kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartói részére e rendelet alkalmazása előtt kiállított üzembentartási engedélyeket e rendeletnek megfelelő üzembentartási engedéllyé kell konvertálni, összhangban az üzembentartási engedélyt kiállító tagállam által készített konvertálási jegyzőkönyvvel és egyeztetve az ügynökséggel.

A konvertálási jegyzőkönyvben fel kell tüntetni:

a) azon nemzeti követelményeket, amelyek alapján az üzembentartási engedélyeket kiállították;

b) azon jogosultságokat, amelyekkel az üzemben tartókat felruházták;

c) az üzembentartási engedélyek kiállításának alapjául szolgáló nemzeti követelmények és a III., IV. és V. melléklet szerinti követelmények közötti eltéréseket, valamint utalást arra, hogy az üzemben tartó mikor és hogyan köteles biztosítani az említett mellékleteknek való teljes megfelelést.

A konvertálási jegyzőkönyvbe bele kell foglalni az a)–c) pont szerinti tényállások alátámasztásához szükséges valamennyi dokumentum másolatát, beleértve a vonatkozó nemzeti követelmények és eljárások másolatát is.

▼M11

8. cikk

A repülési idő korlátozása

▼M29

(1) A repülőgépekkel vagy helikopterekkel végzett CAT műveletekre a III. melléklet FTL. alrészének követelményei vonatkoznak.

▼M11

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, a légi taxi műveletek, a sürgősségi orvosi szolgálatok, valamint az egypilótás repülőgéppel végzett CAT-műveletek a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (4) bekezdésében, valamint ugyanezen rendelet III. mellékletének Q részében említett, a nemzeti jogban meghatározott követelmények hatálya alá tartoznak.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérve, helikopterrel vagy vitorlázó repülőgéppel végzett CAT-műveletek azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelmények mellett végezhetők, amelyben az üzemben tartó székhelye található.

(4) A nem kereskedelmi célú üzemben tartás, így többek között a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek, valamint a repülőgépek, helikopterek és vitorlázó repülőgépek kereskedelmi célú üzemben tartása a repülési idő korlátozása tekintetében az azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelmények mellett végezhető, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található.

▼M29

(5) Az IAM-üzembentartónak a repülési idő korlátozása tekintetében az azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelményeknek kell megfelelnie, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található.

▼M2

9. cikk

Minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)

Az e rendelet alkalmazását megelőzően az üzemben tartó állama vagy a nyilvántartó állam által jóváhagyott minimálisan szükséges berendezések listáit (MEL) e rendelet értelmében jóváhagyottnak kell tekinteni, és azokat az üzemben tartó továbbra is használhatja.

E rendelet hatálybalépését követően az előző albekezdésben említett minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) módosítását a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2017. december 18-ig, vagy az üzemeltetési alkalmassági adatok elfogadásától számított két éven belül a III. melléklet 2. szakaszának ORO.MLR.105. pontjával összhangban kell végrehajtani, amennyiben a 748/2012/EU rendeletnek ([1]) megfelelően az üzemeltetési alkalmassági adatok között kidolgozásra került a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL).

Amennyiben az üzemeltetési alkalmassági adatok között nem került kidolgozásra a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL), az első albekezdésben említett MEL módosítását az üzemben tartó állama vagy a nyilvántartó állam által jóváhagyott MMEL szerint kell végezni.

([1]) HL L 224., 2012.8.21., 1. o.

▼M2

9a. cikk

A hajózószemélyzet és a légiutas-kísérő személyzet képzése

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a már dolgozó és a III. melléklet FC. és CC. részének megfelelően képzett, de a vonatkozó üzemeltetési alkalmassági adatokban szereplő kötelező képzési elemek nélküli képzésben részesült hajózószemélyzet és légiutas-kísérő személyzet az említett kötelező elemekkel kapcsolatos kiegészítő képzésen vegyen részt legkésőbb 2017. december 18-ig, vagy az üzemeltetési alkalmassági adatok jóváhagyásától számított két éven belül.

▼M16

9aa. cikk

Karbantartási célú ellenőrző repülések hajózó személyzetére vonatkozó követelmények

Azon pilóta számára, aki 2019. szeptember 25. előtt olyan karbantartási célú ellenőrző repülés során parancsnoki szerepet töltött be, amely a VIII. melléklet SPO.SPEC.MCF.100 pontjában megadott fogalommeghatározásnak megfelelően A. szintű karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül, be kell azt számítani az említett melléklet SPO.SPEC.MCF.115 a) 1. pontjának való megfelelés céljából. Ebben az esetben az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a parancsnok tájékoztatást kapjon a 2019. szeptember 25. előtt megállapított üzembentartási gyakorlatok és az e rendelet VIII. melléklete E. részének 5. szakaszában előírt kötelezettségek közötti, többek között az üzemben tartó által megállapított kapcsolódó eljárásokból eredő különbségekről.

▼M12

9b. cikk

Felülvizsgálat

(1) Az Ügynökség folyamatosan felülvizsgálja a repülési és szolgálati idő korlátaira és a pihenési követelményekre vonatkozó, a II. és a III. mellékletben foglalt rendelkezések hatékonyságát. Legkésőbb 2019. február 18-ig az Ügynökség elkészíti első jelentését a fenti felülvizsgálat eredményeiről.

A felülvizsgálatnak tudományos szakértelemre kell támaszkodnia és a tagállamok segítségével e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően, hosszú távon összegyűjtött műveleti adatokon kell alapulnia.

A felülvizsgálatnak értékelnie kell legalább a következőknek a repülőszemélyzet éberségére tett hatását:

a) a kedvezőbb napszakban a 13 órát meghaladó szolgálati idő;

b) a kedvezőtlenebb napszakban a 10 órát meghaladó szolgálati idő;

c) a 11 órát meghaladó szolgálati idő ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzet esetében;

▼M12

d) a nagy szektorszámot (6-ot meghaladó) tartalmazó szolgálati idő;

e) a repülési szolgálati időt megelőző ügyeleti szolgáltat, pl. készenlét vagy tartalék szolgálat; továbbá

f) a bioritmust megzavaró beosztás.

(2) ►M20 Az Ügynökség folyamatosan felülvizsgálja a támogatási programokra, a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatára, valamint a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak a II. és a IV. mellékletben előírt egészségügyi alkalmasságát biztosító rendszeres és szúrópróbaszerű pszichoaktívanyag-vizsgálatra vonatkozó rendelkezések hatékonyságát. Legkésőbb 2023. augusztus 14-én az Ügynökség első jelentést készít a felülvizsgálat eredményeiről.

A felülvizsgálatnak megfelelő szakértelemre kell támaszkodnia, és a tagállamok és az Ügynökség közreműködésével hosszú távon gyűjtött adatokon kell alapulnia. ◄

▼M9

10. cikk

Hatálybalépés

►M14 ——————— ◄ Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

▼M14

Ez a rendelet 2012. október 28-tól alkalmazandó.

———————

▼B

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

I. MELLÉKLET

▼M29

I. melléklet – A II–IX. mellékletben használt fogalmak meghatározása

▼B

E rendelet alkalmazásában:

1. „Rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolság” (ASDA): a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz, kiegészülve a végbiztonsági pályahosszal, amennyiben a repülőtér szerinti állam egy ilyen végbiztonsági pályát rendelkezésre állónak nyilvánított, és az az adott üzembentartási körülmények között alkalmas a repülőgép tömegéből eredő terhelés felvételére.

2. „Elfogadható megfelelési módozatok” (AMC): az Ügynökség által elfogadott, nem kötelező érvényű előírások, amelyekkel bizonyítható a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés.

3. „Elfogadó ellenőrző lista”: olyan dokumentum, amelyet a veszélyes árukat tartalmazó csomagok külsejére és a csomagot kísérő dokumentumokra irányuló, a releváns követelmények teljesülését vizsgáló ellenőrzés során használnak.

4. „Megfelelő repülőtér”: olyan repülőtér, amelyen a légi járművel műveletek végezhetők, figyelembe véve a teljesítményre vonatkozó követelményeket és a futópálya jellemzőit.

5. Az utasok besorolása tekintetében:

   a) „felnőtt”: 12 éves vagy annál idősebb személy;

   b) „gyermek”: 2 éves vagy annál idősebb, de 12 évesnél fiatalabb személy;

   c) „csecsemő”: 2 évesnél fiatalabb személy.

▼M14

———————

▼M21

6. „Repülőtér-használati minimumok”: a repülőtér használhatóságának feltételei a következők tekintetében:

   a) felszállás, a futópálya menti látótávolságban (RVR) és/vagy a látótávolságban és szükség esetén a felhőalap értékében kifejezve;

   b) leszállás kétdimenziós műszeres megközelítési műveletek keretében, látástávolságban és/vagy RVR-ben, illetőleg legalacsonyabb süllyedési szintben/magasságban (MDA/H) és szükség esetén a felhőalap értékében kifejezve;

   c) leszállás háromdimenziós műszeres megközelítési műveletek keretében látástávolságban és/vagy RVR-ben, illetőleg döntési szintben/magasságban (MDA/H) kifejezve, a művelet típusának és/vagy kategóriájának megfelelően.

▼B

7. „Éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) támogatott repülés”: éjjellátó képalkotó rendszer alkalmazásával végzett műveletek esetében az éjjel, látvarepülési szabályok (VFR) szerint végrehajtott látva repülés azon szakasza, amikor a személyzet tagja éjjellátó készüléket (NVG) visel.

8. „Légi jármű”: olyan szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, mely más, mint a fölfelszínre ható légerők hatása.

▼M8

8a. „Légi járművek követése”: olyan földi alapú eljárás, amely létrehozza és szabályos időközönként frissíti az egyes, levegőben lévő légi járművek négydimenziós helyzetének nyilvántartását.

▼M8

8b. „Légijármű-követő rendszer”: rendellenes repülési viselkedés felismerésére és riasztás kiadására szolgáló, légi járművek követésén alapuló rendszer.

▼M20

8c. „Kitérő repülőtér”: olyan megfelelő repülőtér, amelyre – amennyiben ott a szükséges szolgálatok és létesítmények rendelkezésre állnak, a légi jármű teljesítményével kapcsolatos követelmények teljesíthetők és a kérdéses repülőtér a használat várható idején üzemképes – a légi jármű folytathatja az útját abban az esetben, ha a tervezett célrepülőtér felé történő repülés folytatása vagy az oda történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik vagy nem tanácsos; a „kitérő repülőtér” fajtái az alábbiak:

a) „felszálló kitérő repülőtér”: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik és a kiindulási repülőtér nem használható;

b) „útvonalon lévő kitérő (ERA) repülőtér”: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű leszállhat, amennyiben út közben kitérés válik szükségessé;

c) „útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtér (fuel/energy ERA)”: olyan ERA repülőtér, amely a tervezés fázisában szükséges az tüzelőanyag/energia kiszámításához;

d) „kitérő célrepülőtér”: olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű leszállhat, amennyiben a tervezett célrepülőtérre történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik vagy nem tanácsos.

▼B

9. „Alternatív megfelelési módozatok”: olyan megoldások, amelyek valamely meglévő elfogadható megfelelési módozattal szemben kínálnak alternatívát, illetve a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés olyan új módját javasolják, amelyre vonatkozóan az Ügynökség még nem fogadott el elfogadható megfelelési módozatot.

10. „Jégmegelőzés”: a földi eljárások esetében olyan eljárás, amely a légi jármű kezelt felületein korlátozott ideig (védettséget biztosító időtartam) védelmet nyújt a zúzmara és a jég kialakulása, illetve a hó felhalmozódása ellen.

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „Légiutas-kísérő”: a személyzet olyan, megfelelő képesítéssel rendelkező tagja, aki nem a hajózó- vagy technikai személyzet tagja, és akit az üzemben tartó a műveletek idejére az utasok és a repülés biztonságával kapcsolatos feladatok ellátásával bízott meg.

▼M21

_____

▼M15

17. „»A« kategóriájú helikopter”: a vonatkozó típusalkalmassági előírásban meghatározott hajtómű- és rendszerelválasztási jellemzőkkel tervezett több hajtóműves helikopter, amely képes a tervezett adatok szerinti fel- és leszállási műveletekre olyan kritikus hajtómű-meghibásodások esetén, amikor megfelelő kijelölt felület és megfelelő teljesítmény áll rendelkezésre a repülés biztonságos folytatásához vagy a felszállás biztonságos megszakításához.

▼B

►M1 18. ◄ „»B« kategóriájú helikopter”: egy vagy több hajtóműves helikopter, amely nem teljesíti az „A” kategóriára vonatkozó előírásokat. Hajtómű-meghibásodás esetén a „B” kategóriájú helikopterek esetében nem garantálható a repülés biztonságos folytatása, és valószínűsíthető az előre nem tervezett leszállás.

▼M21

18a. „Felhőalap”: 6 000 méter (20 000 láb) alatt az égbolt több mint felét beborító, föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága.

▼B

►M1 19. ◄ „Típusalkalmassági előírások” (CS): az Ügynökség által elfogadott műszaki előírások, amelyek olyan megoldásokat tartalmaznak, melyek segítségével bizonyítható a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés.

▼M21

20. „Körözés”: a körözéses megközelítési művelet vizuális fázisa.

20a. „Körözéses megközelítési művelet”: „A” típusú műszeres megközelítési művelet, amelynek célja, hogy a légi jármű megfelelő pozícióba kerüljön leszálláshoz egy olyan futópályán/végső megközelítési és felszállási területen (FATO), amely elhelyezkedéséből adódóan nem alkalmas egyenes megközelítési eljárással való megközelítésre.

▼M29

21. „Felszállási biztonsági sáv”: a megfelelő hatóság ellenőrzése alatt álló, földön vagy vízfelszínen kijelölt téglalap alakú terület, amelyet úgy választottak ki vagy készítettek elő, hogy felette egy légi jármű meghatározott magasságig végrehajthassa kezdeti emelkedésének egy részét.

▼B

►M1 22. ◄ „Felhőalap”: a legalacsonyabb észlelt vagy előre jelzett felhőelem aljának magassága a repülőtér vagy műveleti terület közelében vagy egy meghatározott műveleti területen, amelyet általában a repülőtér tengerszint feletti magasságához vagy – tenger feletti művelet esetében – az átlagos tengerszinthez képest mérnek.

▼M16

22a. „Pilótafülke-hangrögzítő (CVR)”: olyan, ütközés ellen védett fedélzeti adatrögzítő, amely mikrofonok és más audio- és digitális inputok kombinációját felhasználva rögzíti a pilótafülke akusztikus környezetében, valamint a hajózó személyzet tagjai felé, felől, illetve között elhangzottakat.

▼B

►M1 23. ◄ „Közös járatüzemeltetés”: olyan megállapodás, amelynek keretében egy üzemben tartó egy másik üzemben tartó által üzemben tartott légi járatot saját kódjával lát el, és e járatra jegyeket bocsát ki és értékesít.

▼M18

23a. „Kompetencia”: az emberi teljesítmény azon jellemzője, amely egy munkakör sikeres betöltésének megbízható előrejelzésére használható, és amely a releváns ismereteknek, készségeknek és attitűdöknek a tevékenységek vagy feladatok meghatározott feltételek melletti végrehajtása érdekében való alkalmazásában nyilvánul meg.

23b. „Kompetenciaalapú képzés”: olyan értékelési és képzési programok, amelyeket a teljesítményorientáltság, a teljesítményszabványok és az azokon alapuló mérés előtérbe helyezése, valamint a képzés konkrét teljesítményszabványok szerinti kialakítása jellemez.

▼M18

23c. „Kompetenciakeret”: az üzemben tartónak a repülési műveletek szempontjából releváns forgatókönyveket szem előtt tartó, evidenciaalapú képzési programjában kidolgozott, oktatott és értékelt, jól meghatározott kompetenciák teljes köre, mely elég széles ahhoz, hogy a pilóták minden előre látható és előre nem látható veszélyre és meghibásodásra fel legyenek készítve.

▼B

►M1 24. ◄ „Beépített terület”: egy város, nagyváros vagy egyéb település bármely olyan területe, amelyet főként lakóterületként, illetve kereskedelmi vagy rekreációs célra használnak.

▼M16

25. „Szennyezett futópálya”: olyan futópálya, amelyen a használatban lévő hosszon és szélességen belül a pályafelület jelentős részét (akár elszigetelt területeken, akár nem) a futópálya felületi állapotára vonatkozó mutatók között felsorolt egy vagy több anyag borítja.

▼M29

26. „Váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag/energia”: az előre nem látott és a célrepülőtér vagy -vertiport eléréséhez szükséges tüzelőanyag-/energiafogyasztásra esetleg hatással bíró tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag/energia.

▼M21

27. „Folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés” (CDFA): a stabilizált megközelítési eljárásoknak megfelelő olyan technika, amely során egy nem precíziós műszeres megközelítési (NPA) eljárás végső megközelítési szakaszát (FAS) folyamatos süllyedéssel, szinttartás nélkül hajtják végre a végső megközelítési pont magasságáról vagy szintjéről a következőig:

a) egyenes megközelítési műveletek esetében a leszállópálya pályaküszöbe fölött kb. 15 m (50 láb) magasságban elhelyezkedő pontig, vagy addig a pontig, ahol a légi jármű típusától függően megkezdik a kilebegtetést; vagy

b) körözéses megközelítési műveletek esetében az MDA/H vagy a látva repülési manőver magasságának/szintjének eléréséig.

▼B

►M1 28. ◄ „Konvertált meteorológiai látótávolság” (CMV): a jelentett meteorológiai látótávolságból származtatott, a futópálya menti látótávolsággal (RVR) azonos érték.

►M1 29. ◄ „Személyzet tagja”: az üzemben tartó által a légi jármű fedélzetén ellátandó feladatok elvégzésére kijelölt személy.

►M1 30. ◄ „A repülés kritikus szakaszai” repülőgépek esetében: a felszállás előtti nekifutás, a felszállási repülési útvonal, a végső megközelítési eljárás, a megszakított megközelítés, a leszállás a kigurulással együtt, valamint a repülés bármely egyéb szakasza, amennyiben azt a parancsnokpilóta vagy a kapitány úgy ítéli meg.

▼M29

31. „A repülés kritikus szakasza”:

a) helikopterek esetében: a gurulás, a függeszkedés, a felszállás, a végső megközelítés, a megszakított megközelítés, a leszállás, valamint a repülés bármely egyéb szakasza, amennyiben azt a parancsnok úgy ítéli meg;

b) VCA esetében: a földi gurulás utasokkal repülés céljából vagy leszállás után, a légi gurulás, a függeszkedés, a felszállás, a végső megközelítés, a megszakított megközelítés (átstartolás), a leszállás, valamint a repülés bármely egyéb szakasza, amennyiben azt a parancsnok úgy ítéli meg.

▼M20

31a. „Jelenlegi tüzelőanyag-/energiaterv”: az üzemben tartó által jelenleg alkalmazott jóváhagyott tüzelőanyag-/energiaterv.

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „Veszélyes áruk” (DG): olyan áruk vagy anyagok, amelyek kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, a vagyontárgyakra vagy a környezetre nézve, és amelyek fel vannak tüntetve a műszaki utasítások veszélyes árukat tartalmazó listáján, vagy amelyeket ezen utasítások szerint osztályoztak.

►M1 34. ◄ „Veszélyes árukkal kapcsolatos baleset”: a veszélyes áruk légi szállításával összefüggő, ahhoz kapcsolódó, súlyos vagy halálos személyi sérüléssel vagy komoly vagyoni kárral járó esemény.

►M1 35. ◄ „Veszélyes árukkal kapcsolatos esemény”:

a) olyan, a veszélyes árukkal kapcsolatos balesettől eltérő, a veszélyes áruk légi szállításával összefüggő, ahhoz kapcsolódó, nem feltétlenül a légi jármű fedélzetén bekövetkező esemény, amely személyi sérülést, vagyoni kárt, tüzet, töréskárt, kiömlést, folyadékszivárgást, sugárzást vagy más olyan jelenséget okoz, amelyből egyértelműen arra lehet következtetni, hogy a csomagolás nem maradt ép;

b) a veszélyes áruk légi szállításához kapcsolódó olyan esemény, amely súlyosan veszélyezteti a légi járművet vagy a rajta levő személyeket.

▼M21

35a. „Elhatározási szint” (DA) vagy „elhatározási magasság” (DH): az a meghatározott magasság vagy szint háromdimenziós műszeres megközelítési művelet során, amely elérésekor megszakított megközelítési eljárást kell kezdeményezni az előírt vizuális referenciapont észlelésének hiányában.

▼B

►M1 36. ◄ „Jégtelenítés”: földi eljárások esetében olyan eljárás, amelynek során a felületek szennyeződésmentessége érdekében zúzmarát, jeget, havat vagy hókását távolítanak el a légi járműről.

►M1 37. ◄ „Felszállás utáni meghatározott pont” (DPATO): a felszállási és kezdeti emelkedési szakasz azon pontja, amely előtt nem biztosított, hogy a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a repülést biztonságosan folytatni, ezért kényszerleszállás válhat szükségessé.

▼B

►M1 38. ◄ „Leszállás előtti meghatározott pont” (DPBL): a megközelítési és leszállási szakasz azon pontja, amely után nem biztosított, hogy a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a repülést biztonságosan folytatni, ezért kényszerleszállás válhat szükségessé.

▼M29

39. „DR-távolság”: az a vízszintes távolság, amelyet a helikopter vagy a VCA a felszálláshoz rendelkezésre álló távolság végétől megtett.

▼M4

40. „Sima légijármű-bérleti szerződés” (dry lease agreement): vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérlő légijármű-üzembentartási engedélye (AOC) szerint, vagy – a CAT műveletektől eltérő kereskedelmi műveletek esetében – a bérlő felelősségére tartják üzemben.

▼B

►M1 41. ◄ „Száraz műveleti tömeg”: valamely meghatározott művelettípusra készen álló légi jármű teljes tömege a felhasználható tüzelőanyag és a forgalmi terhelés nélkül.

▼M16

42. „Száraz futópálya”: olyan futópálya, amelynek felülete mentes a látható nedvességtől, és nem szennyezett a használni kívánt területen.

▼M14

42a. „EFB-alkalmazás”: olyan EFB-gazdaplatformra telepített szoftveralkalmazás, amely egy vagy több, repülési műveleteket támogató, speciális operatív funkciót biztosít.

42b. „EFB-gazdaplatform”: olyan hardvereszköz, amelyben az informatikai képességek és az alapszoftverek találhatók, beleértve az operációs rendszert és a bemeneti/kimeneti szoftvereket is.

42c. „EFB-rendszer”: a használni tervezett EFB-alkalmazás(ok) támogatásához szükséges hardver (beleértve az akkumulátort, az összekapcsolhatóságot biztosító csatlakozókat és a bemeneti/kimeneti komponenseket) és szoftver (beleértve az adatbázisokat és az operációs rendszert).

▼M18

42d. „EBT-modul”: minősített repülésszimulációs oktatóeszközben végzett munkaszakaszok kombinációja, mely a hároméves szinten tartó értékelés és képzés részét alkotja.

▼M1

43. „ELA1 légi járművek”: az alábbi, személyzettel ellátott európai könnyű légi járművek:

a) a legfeljebb 1 200 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM), hajtóművel rendelkező komplex légi járműként nem besorolt repülőgépek;

b) a legfeljebb 1 200 kg engedélyezett felszállótömegű vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek;

c) az olyan ballonok, amelyek tervezett maximális emelőgáz-, illetve meleglevegő-térfogata nem haladja meg a 3 400 m^3-t hőlégballonok esetében, az 1 050 m^3-t gázzal töltött ballonok esetében és a 300 m^3-t földhöz rögzített, gázzal töltött ballonok esetében.

▼M1

44. „ELA2 légi járművek”: az alábbi, személyzettel ellátott európai könnyű légi járművek:

a) a legfeljebb 2 000 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM), hajtóművel rendelkező komplex légi járműként nem besorolt repülőgépek;

b) a legfeljebb 2 000 kg engedélyezett felszállótömegű vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek;

c) ballonok;

d) a legfeljebb 600 kg engedélyezett felszállótömegű, egyszerű konstrukciójú, nagyon könnyű forgószárnyas légi járművek, amelyeket legfeljebb két utas szállítására terveztek és amelyek nem turbinával és/vagy rakétamotorral működnek; a VFR szerinti nappali műveletekre korlátozva.

▼M14

44a. „Elektronikus pilótatáska (EFB)”: a repülőgép személyzete által használható berendezésekből és alkalmazásokból álló elektronikus információs rendszer, amely az elektronikus pilótatáskának a repülőgép üzemeltetését és az azzal kapcsolatos feladatokat támogató funkciói számára tárol, frissít és dolgoz fel adatokat.

▼B

►M1 45. ◄ „Megemelt végső megközelítési és felszállási terület”: olyan végső megközelítési és felszállási terület, amely legalább 3 m-rel a környező felület fölé emelkedik.

▼M15

45a. „Vészkijárat”: a légi jármű olyan, beépített kijárat típusú kilépési pontja, amely megfelelő időn belül maximális lehetőséget biztosít a kabin és a pilótafülke evakuálására, és amely a padlószintű ajtókat, az ablakon át biztosított kijáratokat és minden más típusú kijáratot, például a pilótafülke menekülőnyílását és a farokkúpnál található kijáratot foglalja magában.

▼M20

_____

▼M21

46. „Továbbfejlesztett repülési látásjavító rendszer” (EFVS): elektronikus eszköz, amely a hajózó személyzet számára képérzékelők segítségével valós idejű érzékelőadatokon alapuló vagy javított képet alkot a külső környezet topográfiájáról (pl. egy hely vagy régió természetes vagy ember alkotta jellemzőiről, különösen a relatív helyzet és a magasság megjelenítése céljából). Az EFVS a repülésirányító rendszerbe van beépítve, és a rendszer által alkotott képet egy szem elé vetített kijelzőn vagy egy azzal egyenértékű kijelzőrendszeren jeleníti meg. Ha egy EFVS-t az alkalmazandó légialkalmassági követelményeknek megfelelően tanúsítottak, és az üzemben tartó rendelkezik a szükséges egyedi jóváhagyással (szükség esetén), akkor használható EFVS-műveletekhez, és lehetővé teheti műveleti engedménnyel végzett műveletek végrehajtását.

46a. „EFVS-művelet”: olyan művelet, amelynél a látási viszonyok miatt természetes látás helyett EFVS-t kell használni a megközelítéshez vagy leszálláshoz, a szükséges vizuális referenciapontok azonosításához vagy a kigurulás végrehajtásához.

46b. „EFV 200-művelet”: olyan műveleti engedménnyel végzett művelet, amely esetében a látási viszonyok a FATO vagy a futópálya küszöbe felett 200 láb magasságig EFVS használatát teszik szükségessé. Ettől a ponttól a földig elegendő a természetes látás. A futópálya menti látástávolság nem lehet 550 m-nél kisebb.

▼M21

47. „Továbbfejlesztett látásjavító rendszer” (EVS): elektronikus eszköz, amely a hajózó személyzet számára képérzékelők segítségével valós idejű képet mutat a tényleges külső környezet topográfiájáról (pl. egy hely vagy régió természetes vagy ember alkotta jellemzőiről, különösen a relatív helyzet és a magasság megjelenítése céljából).

▼M18

47a. „Beíratás”: az üzemben tartó által végzett adminisztratív aktus, melynek célja, hogy a pilóta részt vehessen az üzemben tartó EBT programjában.

47b. „Beiratkozott pilóta”: a szinten tartó EBT képzési programban részt vevő pilóta.

47c. „Megközelítések egyenértékűsége”: minden olyan megközelítés, amely többletkihívást jelent a szakképzett személyzet számára, függetlenül attól, hogy azokat az EBT-modulokban alkalmazzák-e vagy sem.

47d. „Működési rendellenességek egyenértékűsége”: minden olyan működési rendellenesség, amely nagy kihívást jelent a szakképzett személyzet számára, függetlenül attól, hogy azokat az EBT-modulokban alkalmazzák-e vagy sem.

47e. „Értékelési szakasz”: az EBT-modul egyik szakaszát képező, az üzemben tartó környezetére jellemző útvonal-orientált repülési forgatókönyv, amely során egy vagy több olyan esemény is bekövetkezik, amelyek alkalmasak a kompetenciakeret kulcsfontosságú elemeinek értékelésére.

47f. „Evidenciaalapú képzés (EBT)”: működési adatokon alapuló értékelés és képzés, ahol a cél a pilóta általános képességeinek a kompetenciák széles köre (kompetenciakeret) tekintetében történő fejlesztése és értékelése, nem pedig csupán az egyes eseményekkel vagy manőverekkel kapcsolatos teljesítmény mérése.

▼M29

48. „Végső megközelítési és felszállási terület” (FATO)”: helikopterrel vagy VCA-val végzett műveletekhez kijelölt terület, amely fölött a függeszkedés vagy a leszállás végső megközelítési manőverét végrehajtják, illetve ahonnan a felszállási manővert megkezdik. Az 1. teljesítményosztályú helikopterek és a „Fejlett” vagy azzal egyenértékű kategóriájú VCA-k esetében a meghatározott terület magában foglalja a felszállás megszakítására rendelkezésre álló területet is.

▼M15

48a. „Hajózó személyzet tagja”: a személyzet szakszolgálati engedéllyel rendelkező tagja, aki szolgálati idejében a légi jármű üzemben tartása szempontjából alapvető feladatokat végez.

▼M21

48b. „Végső megközelítési szakasz” (FAS): a műszeres megközelítési eljárás azon szakasza, amelyben a leszálláshoz szükséges beállításokat és süllyedést elvégzik.

▼B

►M1 49. ◄ „Repülési adatok figyelése”: a rutinműveletek digitális repülési adatainak megelőzési, nem büntető céllal történő felhasználása a repülésbiztonság javítása érdekében.

▼M15

49a. „Repülésüzemi tiszt”: az üzemben tartó által a repülési műveletek ellenőrzésében és felügyeletében való részvételre kijelölt olyan személy, aki megfelelő képesítéssel rendelkezik, és aki a légijármű-parancsnokot támogatja, tájékoztatja vagy segíti a repülés biztonságos végrehajtásában.

▼M16

49b. „Repülési adatrögzítő (FDR)”: olyan, ütközés ellen védett fedélzeti adatrögzítő, amely adatforrások kombinációját használja a légi jármű állapotát és teljesítményét tükröző paraméterek összegyűjtésére és rögzítésére.

49c. „Fedélzeti adatrögzítő”: a légi járműbe a balesetek vagy repülőesemények biztonsági kivizsgálásának megkönnyítése érdekében beszerelt bármilyen típusú adatrögzítő berendezés.

▼M20

49d. „Repüléskövetés”: az indulási és érkezési üzenetek operatív személyzet általi, valós időben történő rögzítése annak biztosítására, hogy a légi jármű üzemben van és megérkezett a célrepülőtérre vagy egy kitérő repülőtérre.

49e. „Járatfigyelés”: a repüléskövetésre meghatározott követelményeken felül a következőket foglalja magában:

a) a légi járművek megfelelően képzett operatív irányító személyzet általi operatív nyomon követése az indulástól kezdve a repülés valamennyi szakaszában;

b) az összes rendelkezésre álló, a repülésbiztonsággal kapcsolatos információ cseréje a földi operatív irányító személyzet és a hajózószemélyzet között; és

c) kritikus segítségnyújtás a hajózószemélyzet számára repülés közbeni vészhelyzet vagy biztonsági probléma esetén, illetve a hajózószemélyzet kérésére.

▼B

►M1 50. ◄ „Repülésszimulációs oktatóeszköz” (FSTD): az alábbi oktatóeszközök valamelyike:

a) repülőgépek esetében teljes repülőgép-szimulátor (FFS), repülésoktató eszköz (FTD), repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (FNPT) vagy alapszintű műszeres repülést oktató eszköz (BITD);

b) helikopterek esetében teljes helikopterszimulátor (FFS), repülésoktató eszköz (FTD) vagy repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (FNPT).

▼M29

50a. „Repülési idő”:

a) repülőgépek esetében: az a teljes időtartam, amely a repülőgép felszállási céllal történő megmozdulásától a repülés befejezése után a repülőgép végleges megállásáig tart;

b) helikopterek esetében: az a teljes időtartam, amely a helikopter forgószárnylapátjainak felszállási céllal történő felpörgetésétől a repülés befejezése után a forgószárnylapátok teljes leállásáig tart;

c) VCA-k esetében az a teljes időtartam, amely az emelő- és menethajtóművek felszállási céllal történő bekapcsolásától a légi jármű repülés befejezése utáni végleges megállásáig, valamint az emelő- és menethajtóművek kikapcsolásáig tart.

▼M20

50b. „Repülésellenőrzés”: a „járatfigyelésre” meghatározott elemek mellett magában foglalja a járat megfelelően képzett műveleti irányító személyzet általi aktív nyomon követését a repülés valamennyi szakaszában annak biztosítása érdekében, hogy a járat az előírt útvonalat követi előre nem tervezett eltérések, kitérések vagy késések nélkül.

———————

▼B

►M1 52. ◄ „GBAS leszállító rendszer” (GLS): földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas navigációs rendszertől (GNSS/GBAS) származó adatokat használó bevezető- és leszállítórendszer, amely a függőleges és vízszintes GNSS-helyzet alapján vezérlési információkat nyújt a légi járműveknek. A végső megközelítés során a siklópálya kiszámításához geometriaimagasság-referenciát használ.

▼M21

52a. „Átstartolás”: a megközelítési műveletről a stabilizált emelkedésre való áttérés. Ez magában foglalja az MDA/H vagy a DA/H magasságon vagy afelett végrehajtott manővereket, vagy a DA/H alatt végrehajtott manővereket (megszakított leszállásokat).

▼M29

53. „Földi sürgősségi szolgálatok személyzete”: bármely olyan földi sürgősségi szolgálat (rendőrség, tűzoltóság stb.) személyzete, amely részt vesz a helikopteres légimentő szolgálatban (HEMS) vagy VCA-val ellátott légimentő szolgálatban (VEMS), és amelynek feladatai bármilyen módon kapcsolódnak a művelethez.

▼B

►M1 54. ◄ „Felszállási tilalom”: valamely légi jármű hivatalos eltiltása a felszállástól, és szükség esetén intézkedések megtétele a repülőtér elhagyásának megakadályozása érdekében.

▼M21

55. „Szem elé vetítő leszállásirányító rendszer” (HUDLS): egy átfogó fedélzeti rendszer, amely szem elé vetített útmutatást nyújt a pilóta számára a légi jármű irányításához vagy a robotpilóta felügyeletéhez – adott esetben – a felszállás, a megközelítés és leszállás (és adott esetben a kigurulás) vagy az átstartolás során. Magában foglal minden érzékelőt, számítógépet, áramforrást, kijelzőt és vezérlőszervet.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „Helikopteres függesztményes szállítási műveletet (HHO) végző személyzet tagja”: a technikai személyzet függesztményes szállítási műveletekkel kapcsolatos feladatokat ellátó tagja.

►M1 59. ◄ „Helikopter-leszállóplatform”: úszó vagy rögzített tengeri szerkezeten elhelyezett végső megközelítési és felszállási terület (FATO).

►M1 60. ◄ „HEMS személyzet tagja”: olyan személyzeti tag, aki a helikopteres légimentési művelet során egészségügyi ellátásban részesíti a helikopteren szállított, erre rászoruló személyeket, valamint a pilótát segíti a küldetés során.

▼M27

61. „HEMS művelet”: HEMS engedéllyel végzett repülés helikopterrel, olyan esetekben, amelyekben létfontosságú az alábbiak azonnali és gyors szállítása, és amelynek célja az alábbiak valamelyike:

a) sürgősségi egészségügyi ellátás elősegítése az alábbiak közül egynek vagy többnek a szállításával:

i. egészségügyi személyzet;

ii. egészségügyi ellátmány (felszerelések, vér, szervek, gyógyszerek);

iii. beteg vagy sérült, illetve közvetlenül érintett egyéb személyek;

b) olyan művelet végrehajtása, amelynek során egy személy a környezet által jelentett közvetlen vagy várható egészségügyi kockázatnak van kitéve, és az alábbi feltételek valamelyike teljesül:

i. az érintett személyt meg kell menteni, vagy ellátást kell biztosítani számára;

▼M27

ii. személyeket, állatokat vagy berendezéseket kell szállítani a HEMS műveleti területre és onnan el.

61a. „HEMS HEC művelet”: légi és földi művelet, amelynek célja egy vagy több személy külső emberi teherként (HEC) történő szállítása egy HEMS művelt keretében.

62. „HEMS műveleti bázis”: olyan repülőtér, ahol a személyzet tagjai és a légimentő helikopter légimentési műveletek között várakozhatnak.

63. „HEMS műveleti terület”: helikopteres légimentő repülés során a parancsnok által külső emberi teherrel végzett műveletre, illetve le- és felszállásra kijelölt helyszín.

▼B

►M1 64. ◄ „HHO repülés”: helikopteres függesztményes szállításra szóló engedéllyel végzett helikopteres repülés, amelynek célja személyek és/vagy rakomány szállításának megkönnyítése helikopteres függesztményes szállítás révén.

►M1 65. ◄ „Tenger feletti HHO repülés”: helikopteres függesztményes szállításra szóló engedéllyel végzett helikopteres repülés, amelynek célja személyek és/vagy rakomány tengeri járműre vagy járműről, szerkezetre vagy szerkezetről, vagy magára a tengerre történő szállításának megkönnyítése helikopteres függesztményes szállítás révén.

►M1 66. ◄ „HHO utas”: helikopteres függesztményes szállítással szállítandó személy.

►M1 67. ◄ „HHO helyszín”: az a meghatározott terület, amely felett a helikopter függesztményes szállítást végez.

►M1 68. ◄ „Védettséget biztosító időtartam” (HoT): az a becsült időtartam, amely alatt a jegesedésgátló folyadék a repülőgép védett (kezelt) felületein megakadályozza jég és zúzmara kialakulását, illetve hó felhalmozódását.

▼M9

69. „Kedvezőtlen környezet”:

a) olyan terület, amelyen:

i. a felület alkalmatlansága miatt nem végezhető el biztonságos kényszerleszállás; vagy

▼M29

ii. a helikopter vagy a VCA utasai nem védhetők meg kellő mértékben az elemektől; vagy

▼M9

iii. nem nyújtható/várható az előre látható veszélyeztetettségnek megfelelő kutató-mentő szolgálat; vagy

iv. a földön lévő személyek vagy vagyontárgyak sérülésének veszélye elfogadhatatlanul nagy;

b) az alábbi területek minden esetben:

i. víz feletti repülés esetén az északi szélesség 45°-tól északra, illetve a déli szélesség 45°-tól délre fekvő nyílt tengeri területek, hacsak azon állam felelős hatósága, amelyben a repülésre sor kerül, nem nyilvánít valamely részt nem kedvezőtlen területnek; és

ii. a beépített területek azon részei, ahol nem áll rendelkezésre megfelelő, biztonságos kényszerleszállásra alkalmas hely.

▼M14

69a. „Ember-gép interfész (HMI)”: bizonyos eszközök olyan alkatrésze, amely képes az ember és gép közötti interakciók kezelésére. Az interfész olyan hardverekből és szoftverekből áll, amelyek lehetővé teszik, hogy a felhasználó által bevitt adatokat a gépek vagy rendszerek értelmezzék és feldolgozzák, és így a szükséges eredményeket adják vissza a felhasználónak.

▼**M18**

69b. „Pilótaülésből végzett oktatás”: a manőveres képzési szakaszban vagy a forgatókönyv-alapú képzési szakaszban alkalmazott technika, ahol az oktatók:

a) egyszerű utasításokkal látnak el egy pilótát; vagy

b) előre meghatározott gyakorlatokat hajtanak végre a pilótaülésben repülést végző pilótaként (PF) vagy megfigyelő pilótaként (PM) annak érdekében, hogy:

1. technikai bemutatót tartsanak; és/vagy

2. beavatkozásra vagy interakcióra késztessenek egy másik pilótát.

69c. „Oktatói egységesség”: a különböző EBT-oktatók által adott értékelések konzisztenciája vagy állandósága, amely kifejezi az oktatói (értékelői) értékelések homogenitásának vagy egyöntetűségének mértékét.

▼**M21**

69d. „Műszeres megközelítési művelet”: műszeres megközelítési eljárás (IAP) alapján, műszeres irányvezetés segítségével végrehajtott megközelítés és leszállás. A műszeres megközelítési műveletek végrehajtására két módszer létezik:

a) kétdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely csak oldalirányú irányvezetést alkalmaz; valamint

b) háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely mind oldalirányú, mind függőleges irányvezetést alkalmaz.

69e. „Műszeres megközelítési eljárás” (IAP): a műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól vagy megfelelő esetben az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy, ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási, vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók. Az IAP-k a következőképpen kerülnek besorolásra:

a) nem precíziós megközelítési eljárás (NPA): „A” típusú kétdimenziós műszeres megközelítési műveletekhez kidolgozott IAP;

b) függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV): „A” típusú háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekhez kidolgozott teljesítményalapú navigációs (PBN) IAP;

c) precíziós megközelítési (PA) eljárás: „A” vagy „B” típusú háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekhez tervezett, navigációs rendszereken alapuló IAP.

▼**M29**

70. „Leszállási elhatározási pont (LDP)”:

a) helikopterek esetében a leszállási teljesítmény meghatározásához használt azon utolsó pont, amelynél hajtómű-meghibásodás észlelése esetén a leszállás biztonságosan folytatható vagy megszakított leszállás kezdeményezhető;

b) VCA-k esetében a leszállási teljesítmény meghatározásához használt azon utolsó pont, amelynél CFP-t követően a leszállás biztonságosan folytatható vagy megszakított leszállás kezdeményezhető.

▼**M16**

70a. „Az érkezés időpontjára vonatkoztatott leszállási úthossz (LDTA)”: a leszállási teljesítményre vonatkozó adatok alapján és a leszállás időpontjában fennálló körülmények függvényében meghatározott kapcsolódó eljárások alapján, normál műveletek során elérhető leszállási úthossz.

▼M29

71. „Rendelkezésre álló leszállási úthossz”:

a) repülőgépek esetében (LDAA) a futópálya azon részének hossza, amelyet a repülőteret üzemeltető tagállam rendelkezésre állónak nyilvánított és alkalmas a leszálló repülőgépek földi kigurulásához;

b) helikopterek esetében (LDAH) a végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint bármely további terület, amelyet a repülőtér szerinti állam a helikopter számára rendelkezésre állónak és a leszállási manőver adott magasságból történő végrehajtásához alkalmasnak nyilvánított; valamint

c) VCA-k esetében (LDAV) a végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint bármely további terület, amelyet a VCA számára rendelkezésre állónak és alkalmasnak nyilvánítottak leszállási manőver adott magasságból történő végrehajtásához.

71a. „Szükséges leszállási úthossz”:

a) helikopterek esetében (LDRH) a leszállási felület felett 15 m (50 láb) magasságban elhelyezkedő pontról történő leszálláshoz és teljes megálláshoz szükséges vízszintes távolság; valamint

b) VCA-k esetében (LDRV) a leszállási felület felett 15 m (50 láb) magasságban elhelyezkedő pontról történő leszálláshoz és teljes megálláshoz szükséges vízszintes távolság.

▼B

►M1 72. ◄ „Szárazföldi repülőgép”: olyan merevszárnyú légi jármű, amelyet szárazföldről történő felszállásra és oda történő leszállásra terveztek, ideértve a szárazföldi repülőgépként üzemben tartott kétéltű repülőgépeket is.

▼M18

72a. „Útvonal-orientált repülési forgatókönyv”: útvonalrepülésre jellemző forgatókönyvek reális, „valós idejű” és a teljes küldetésre kiterjedő szimulációját magában foglaló értékelés és képzés.

▼M21

72b. „Útvonal-ellenőrző vizsga”: az üzemben tartó által szervezett ellenőrző vizsga, melyet a pilóta vagy a műszaki személyzet tagja végzett el azzal céllal, hogy bizonyítsa, hogy rendelkezik az üzembentartási kézikönyvben leírt normál vonalrepülések elvégzéséhez szükséges szakértelemmel.

▼M20

73. „Helikopterrel végzett helyi művelet”: olyan kereskedelmi légi szállítási művelet, amelyet 3 175 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű (MCTOM) és legfeljebb kilenc maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) helikopterrel, nappal, vizuális tájékozódási pontok alapján történő navigációval végeznek helyben, az üzembentartási kézikönyvben meghatározott földrajzi területen.

▼M21

74. „Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek” (LVO-k): 550 m-nél kisebb futópálya menti látástávolság vagy 200 lábnál kisebb elhatározási magasság mellett futópályán végzett megközelítési vagy felszállási műveletek.

75. „Csökkent látási viszonyok között végzett felszállás” (LVTO): 550 m-nél kisebb RVR mellett végzett felszállás.

———————

▼M15

76a. „Karbantartási célú ellenőrző repülés” („MCF”): légialkalmassági bizonyítvánnyal vagy repülési engedéllyel rendelkező légi jármű olyan repülése, amelyet hibaelhárítás céljából vagy egy vagy több rendszer, alkatrész vagy berendezés karbantartás utáni működésének ellenőrzése céljából hajtanak végre, amennyiben a rendszerek, alkatrészek vagy berendezések működése földi ellenőrzések során nem állapítható meg, és amelyet az alábbi helyzetek valamelyikében hajtanak végre:

a) a légi jármű karbantartási kézikönyvében (AMM) vagy valamely más olyan karbantartási adattal összhangban előírtak szerint, amelyet a tervjóváhagyás jogosultja adott ki, aki a légi jármű folyamatos légialkalmasságának biztosításáért felelős;

▼M15

b) karbantartás után, az üzemben tartó által előírtak szerint vagy a légi jármű folyamatos légialkalmasságának biztosításáért felelős szervezet javaslata alapján;

c) a karbantartó szervezet kérésére, valamely hiba sikeres kijavításának ellenőrzésére;

d) a hibafelderítés vagy hibaelhárítás támogatására.

▼M18

76b. „Manőveres képzési szakasz”: az EBT-modul azon szakasza, amelynek során a személyzetnek – az adott légijármű-generációnak megfelelően – ideje van arra, hogy gyakorlást végezzen, illetve javítsa teljesítményét a nagyrészt pszichomotoros készségeken alapuló gyakorlatok terén oly módon, hogy egy előírt repülési útvonalat teljesít vagy egy előre meghatározott eseménysor végrehajtása során valamely előírt eredményt elér.

76c. „Vegyes EBT program”: az üzemben tartó ORO.FC.230 pont szerinti szinten tartó képzési és ellenőrzővizsga-programja, amelynek egy része az EBT alkalmazására irányul, de nem helyettesíti az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) 9. függeléke szerinti készségellenőrzéseket.

▼B

►M1 77. ◄ „Maximális utasülésszám-konfiguráció” (MOPSC): egy adott légi járműnek – a személyzeti ülések kivételével – a műveleti utasításban feltüntetett és üzemi célokra kialakított legnagyobb utasülésszáma. A maximális utasülésszám-konfiguráció – a műveleti korlátozásoktól függően – az adott légi jármű esetében a típusalkalmassági bizonyítvány (TC) vagy a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány (STC) megszerzése, illetve megváltoztatása céljából lefolytatott tanúsítási eljárás során meghatározott maximális utasülésszám-konfigurációval egyenlő vagy annál kevesebb lehet.

▼M29

78. „Egészségügyi végzettségű utas”: HEMS műveletek alkalmával a helikopteren vagy VEMS műveletek alkalmával a VCA-n szállított egészségügyi végzettségű személy, ideértve – de nem kizárólag – az orvosokat, az ápolókat és a mentőápolókat.

▼M14

78a. „Kisebb meghibásodás”: olyan meghibásodás, amely nem csökkenti jelentősen a légi jármű biztonságát, és amely során a hajózó személyzetnek kizárólag a képességeit meg nem haladó műveleteket kell végeznie.

78b. „Anyagok helytelen használata”: egy vagy több pszichoaktív anyagnak a hajózó személyzet, a légiutas-kísérő személyzet és a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló egyéb személyzet tagjai általi használata oly módon, hogy az:

a) közvetlen veszélyt jelent az anyag használója számára vagy veszélyezteti mások életét, egészségét vagy jólétét; és/vagy

b) foglalkozási, társadalmi, mentális vagy fizikai problémát vagy rendellenességet okoz vagy súlyosbítja azt.

▼M21

78c. „Legalacsonyabb süllyedési szint” (MDA) vagy „legalacsonyabb süllyedési magasság” (MDH): az a meghatározott tengerszint feletti szint vagy magasság kétdimenziós műszeres megközelítés vagy körözéses megközelítés során, amely alatt az előírt vizuális referenciapont észlelésének hiányában nem szabad süllyedést végezni.

▼B

►M1 79. ◄ „Éjszaka/éjjel”: a szokványos értelemben vett esti szürkület vége és reggeli pirkadat kezdete közötti időszak vagy a napnyugta és napkelte közötti egyéb, a tagállam által kijelölt megfelelő hatóság előírása szerinti időszak.

▼B

►M1 80. ◄ „Éjjellátó szemüveg” (NVG): fejre helyezhető binokuláris fényerősítő eszköz, amely növeli a felszíni vonatkoztatási pontok éjjel, látás útján történő meghatározásának képességét.

►M1 81. ◄ „Éjjellátó képalkotó rendszer” (NVIS): az éjjellátó szemüvegnek a helikopterrel végzett művelet során történő sikeres és biztonságos használatát lehetővé tevő tényezők együttese. A rendszer részét alkotják legalább a következők: éjjellátó szemüvegek, az éjjellátó képalkotó rendszer megvilágítása, a helikopter megfelelő alkatrészei, a képzés és a folyamatos légi alkalmasság.

►M1 82. ◄ „Nem kedvezőtlen környezet”: olyan környezet, amelyben:

a) biztonságosan végrehajtható a kényszerleszállás;

▼M29

b) a helikopter vagy a VCA utasai megvédhetők az elemektől; valamint

▼B

c) nyújtható/várható az előre látható veszélyeztetettségnek megfelelő kutató-mentő szolgálat.

Minden esetben nem kedvezőtlen környezetnek minősülnek a beépített területek azon részei, ahol megfelelő helyszín található a biztonságos kényszerleszállásra.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ „Éjjellátó képalkotó rendszert üzemeltető személyzet tagja”: a technikai személyzet éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülésre beosztott tagja.

►M1 85. ◄ „Éjjellátó képalkotó rendszer alkalmazásával végzett repülés”: éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között, éjjellátó képalkotó rendszer használatára vonatkozó engedély alapján üzemben tartott helikopterrel végzett művelet, amely során a személyzet éjjellátó szemüveget használ.

▼M21

85a. „Akadálymentes szint” (OCA) vagy „akadálymentes magasság” (OCH): a vonatkozó futópályaküszöb vagy adott esetben a repülőtér tengerszint feletti magassága feletti legalacsonyabb szint vagy magasság, amelyet a megfelelő akadálymentességi kritériumoknak való megfelelés megállapításához használnak.

▼M9

86. „Tenger feletti művelet”: olyan, helikopterrel végzett művelet, amelynek során a repülés jelentős részét nyílt tengeri területek fölött hajtják végre tengeri létesítményekre vagy azokról kiindulva.

86a. „Tengeri létesítmény”: helikopterrel végzett repüléshez használt, rögzített vagy úszó tengeri szerkezeten vagy hajón található létesítmény.

86b. „Nyílt tengeri terület”: a víztömeg partvonaltól tenger felé eső területe.

▼B

►M1 87. ◄ „Műveleti terület”: a repülőtértől eltérő, az üzemben tartó, a parancsnokpilóta vagy kapitány által a fel- és leszállásra és/vagy a külső függesztménnyel történő repülésre kijelölt helyszín.

►M1 88. ◄ „Az 1. teljesítményosztályban végzett művelet”: olyan művelet, amely során kritikus hajtóművének meghibásodása esetén a helikopter – attól függően, hogy mikor lép fel a meghibásodás – képes leszállni a felszállás megszakítására rendelkezésre álló úthosszon belül vagy képes biztonságosan folytatni a repülést egy leszállásra alkalmas területig.

▼B

►M1 89. ◄ „A 2. teljesítményosztályban végzett művelet”: olyan művelet, amely során kritikus hajtóművének meghibásodása esetén a helikopternek elegendő teljesítmény áll rendelkezésére ahhoz, hogy biztonságosan folytassa a repülést, kivéve, ha a meghibásodás a felszállás korai szakaszában vagy a leszállás késői szakaszában következik be, ilyen esetekben ugyanis kényszerleszállás válhat szükségessé.

►M1 90. ◄ „A 3. teljesítményosztályban végzett művelet”: olyan művelet, amely során a hajtóműnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén több hajtóműves helikopterek esetében szükségessé válhat, egy hajtóműves helikopterek esetében pedig szükséges a kényszerleszállás.

►M1 91. ◄ „Műveleti irányítás”: a repülés megkezdésével, folytatásával, megszakításával vagy kitérő útvonalra irányításával kapcsolatos, a repülésbiztonságot szolgáló feladatkör.

▼M21

91a. „Műveleti engedmény”: a rendelkezésre álló külső infrastruktúrát használó fejlett légijármű-rendszerek teljesítményén alapuló, az üzemben tartó által általában a normál légi járművekre vonatkozóan alkalmazott, alacsonyabb repülőtér-használati minimumoknak a fejlett légi járművekkel végzett műveletekre való alkalmazását lehetővé tevő engedmény. Az alacsonyabb repülőtér-használati minimumok közé tartozhat az alacsonyabb elhatározási szint/magasság vagy minimális süllyedési szint/magasság, a látótávolságra vonatkozó alacsonyabb követelmények, a földi létesítmények számának csökkentése, vagy ezek kombinációja.

92. „Ellenőrző jártassági vizsga”: az üzemben tartó által szervezett ellenőrző vizsga, melyet a pilóta vagy a műszaki személyzet tagja végzett el azzal céllal, hogy bizonyítsa, hogy rendelkezik a normál működés, a rendellenes működés és a vészhelyzetek esetén alkalmazott eljárások elvégzéséhez szükséges szakértelemmel.

▼B

►M1 93. ◄ „»A« teljesítményosztályú repülőgépek”: kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú vagy 5 700 kg-ot meghaladó maximális felszállótömegű több hajtóműves légcsavaros gázturbinás repülőgépek, és minden több hajtóműves sugárhajtóműves repülőgép.

►M1 94. ◄ „»B« teljesítményosztályú repülőgépek”: legfeljebb kilenc maximális utasülésszám-konfigurációjú és legfeljebb 5 700 kg maximális felszállótömegű légcsavaros repülőgépek.

►M1 95. ◄ „»C« teljesítményosztályú repülőgépek”: kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú vagy 5 700 kg-ot meghaladó maximális felszállótömegű dugattyús motoros repülőgépek.

▼M15

95a. „Személyhordó eszközrendszer” („PCDS”): olyan rendszer, amely egy vagy több, külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC) vagy helikopteres függesztményes szállítási műveletek (HHO) során az emelőműkötélhez vagy teherhoroghoz vagy a forgószárnyas légi jármű törzséhez rögzített eszközt foglal magában. Az eszközök – például az életbiztonsági öv gyorskioldóval vagy anélkül, a csatlakozógyűrűvel ellátott szíj, a merev kosár vagy a ketrec – megfelelő szerkezeti tulajdonságokkal és jellemzőkkel rendelkeznek utasok helikopteren kívüli szállításához.

▼M15

95b. „Egyszerű személyhordó eszközrendszer” („egyszerű PCDS”): olyan PCDS, amely megfelel a következő feltételeknek:

a) megfelel egy, az (EU) 2016/425 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) vagy a 2006/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) szerinti harmonizált szabványnak;

b) úgy van kialakítva, hogy legfeljebb egy személy (például az emelőműkötél vagy teherhorog kezelője, a feladatspecialista vagy a fényképész) köthető be a fülkében vagy legfeljebb két személy a fülkén kívül;

c) nem merev szerkezet, azaz például nem ketrec, platform vagy kosár.

▼M29

96. „Parancsnok”: parancsnoki feladatra kijelölt és a repülés biztonságos lebonyolításáért felelős pilóta, repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek esetén megjelölése: „kapitány”;

▼M14

96a. „Hordozható EFB”: a pilótafülkében használt, a tanúsítvánnyal rendelkező légi jármű konfigurációjának részét nem képező, hordozható EFB-gazdaplatform.

96b. „Hordozható elektronikus eszköz”: a személyzet tagjai vagy az utasok által, illetve a rakomány részeként a légi jármű fedélzetére hozott bármilyen – jellemzően, de nem kizárólag – fogyasztói elektronikai cikk, amely nem képezi a tanúsítvánnyal rendelkező légi jármű konfigurációjának részét. Idetartozik minden olyan berendezés, amely képes villamos energiát fogyasztani. A villamos energia származhat belső forrásokból, például (feltölthető vagy nem újratölthető) akkumulátorokból, vagy az eszköz bizonyos, a légi járművön található áramforrásokhoz is kapcsolódhat.

▼B

►M1 97. ◄ „Székhely”: a szervezet központja vagy bejegyzett irodája, ahol az elsődleges pénzügyi irányítást, valamint az e rendeletben érintett tevékenységek műveleti irányítását végzik.

►M1 98. ◄ „A földi ellenőrzések fontossági sorrendjének megállapítása”: az illetékes hatóság által vagy annak nevében évente elvégzett földi ellenőrzések megfelelő hányadának az ARO rész rendelkezései szerint történő kijelölése.

▼M18

98a. „Jártas/szakképzett”: meghatározott feladatoknak az előírt színvonalon történő elvégzéséhez szükséges készségekkel, ismeretekkel és attitűdökkel bizonyítottan rendelkező.

▼M20

98b. „pszichoaktív anyagok”: alkohol, opioidok, kannabinoidok, nyugtatók és altatók, kokain, valamint egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, kivéve a kávét és a dohányt.

▼B

►M1 99. ◄ „Közérdekű helyszín (PIS)”: olyan helyszín, amelyet kizárólag közérdekű tevékenységekre használnak.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/425 rendelete (2016. március 9.) az egyéni védőeszközökről és a 89/686/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 81., 2016.3.31., 51. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/42/EK irányelve (2006. május 17.) a gépekről és a 95/16/EK irányelv módosításáról (HL L 157., 2006.6.9., 24. o.).

▼B

►M1 100. ◄ „Földi ellenőrzés”: a légi járműveknek, a repülő- és a légiutaskísérő személyzet szakszolgálati engedélyeinek, valamint a repülési dokumentációnak az átvizsgálása a vonatkozó követelményeknek való megfelelés ellenőrzése érdekében.

►M1 101. ◄ „Javítási határidő”: a működésképtelen berendezéssel történő üzemben tartás időtartamának korlátozása.

▼M29

102. „Megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló távolság (RTODA)”:

a) helikopterek esetében (RTODAH) a végső megközelítési és felszállási terület azon hossza, amelyet az 1. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterek részére a felszállás megszakításához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánítottak; vagy

b) VCA-k esetében (RTODAV) a végső megközelítési és felszállási terület azon hossza, amelyet a VCA-k részére az üzembentartási kategóriájuk szerint a felszállás megszakításához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánítottak.

103. „Megszakított felszálláshoz szükséges távolság (RTODR)”:

a) helikopterek esetében (RTODRH) a felszállás megkezdésétől a helikopter teljes megállásáig szükséges vízszintes távolság hajtómű-meghibásodás és a felszállási elhatározási ponton végrehajtott felszállásmegszakítás után;

b) VCA-k esetében (RTODRV) a felszállás megkezdésétől a VCA felszállás megszakításával történő teljes megállásáig szükséges vízszintes távolság a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás felszállási elhatározási ponton történő észlelése után.

▼M9

103a. „Kötelező navigációs teljesítmény (RNP) előírása”: olyan, teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett repülésre vonatkozó navigációs előírás, amely követelményként előírja a navigációs teljesítmény fedélzeti nyomon követését és a riasztást.

▼M15

103b. „repülési szabályok”: a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ([1]) megállapított szabályok.

▼M16

103c. „A futópálya állapotáról szóló jelentés (RCR)”: a futópálya felületének állapotáról, valamint annak a repülőgép leszállási és felszállási teljesítményére gyakorolt hatásairól szóló, futópálya-felület kódokkal leírt átfogó, szabványosított jelentés.

▼B

►M1 104. ◄ „Futópálya menti látótávolság” (RVR): az a távolság, amelyről a futópálya középvonalán lévő légi jármű vezetője látja a futópályára festett jeleket, illetve a futópálya szegélyfényeit vagy a középvonalat jelző fényeket.

▼M29

104a. „Biztonságos leszállás”: a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiával vagy a tüzelőanyag-/energiatervekkel összefüggésben egy megfelelő repülőtéren vagy leszállóhelyen, illetve megfelelő vertiporton vagy kitérési helyen legalább a vésztartalék tüzelőanyaggal/energiával, valamint az alkalmazandó üzembentartási eljárásoknak és a repülőtér-használati minimumoknak megfelelően történő leszállás.

([1]) A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

▼B

►M1 105. ◄ „Biztonságos kényszerleszállás”: elkerülhetetlen leszállás földre vagy vízre, amely során a légi járműben vagy a leszálláshoz használt felületen tartózkodó személyek sérülése nem valószínűsíthető.

▼M12

105a. „Repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló személyzet”: olyan személyek, akik veszélyeztethetik a légi közlekedés biztonságát, amennyiben szolgálatukat és feladataikat nem szabályszerűen látják el, ideértve a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjait, a légi járművet karbantartó személyzetet, valamint a légiforgalmi irányítókat.

▼M18

105b. „Forgatókönyv-alapú képzési szakasz”: az EBT-modul kompetenciák fejlesztésére összpontosító szakasza, amelyben a pilóta képzésben részesül az adott légijármű-generáció tekintetében azonosított legkritikusabb kockázatok csökkentése érdekében. Magában kell foglalnia a légi jármű üzemeltetőjét fenyegető speciális veszélyek és hibák valós idejű, útvonal-orientált környezetben történő kezelését.

▼B

►M1 106. ◄ „Hidroplán”: merevszárnyú légi jármű, melyet vízről történő fel- és vízre történő leszállásra terveztek, ideértve a hidroplánként üzemben tartott kétéltű repülőgépet is.

►M1 107. ◄ „Elkülönült futópályák”: ugyanazon repülőtéren található, különálló leszállófelületeket alkotó futópályák. Átfedhetik vagy keresztezhetik egymást anélkül, hogy az egyik futópálya lezárása akadályozná a másik futópályán tervezett műveleteket. Az egyes futópályákhoz független navigációs eszközön alapuló, önálló megközelítési eljárást kell kidolgozni.

▼M16

107a. „Különlegesen előkészített téli futópálya”: a futópálya súrlódásának javítása céljából homokkal vagy szemcsés anyaggal, illetve mechanikai úton kezelt, száraz, fagyott, tömörített hó- vagy jégfelülettel rendelkező futópálya.

▼B

►M1 108. ◄ „Különleges látva repülés”: a légiforgalmi irányítás által a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyoknál rosszabb időjárási viszonyok között a repülőtér irányítókörzetében végzett művelethez engedélyezett látva repülés.

►M1 109. ◄ „Stabilizált megközelítés”: olyan megközelítés, amely a konfiguráció, az energia és a repülési profil vezérlése szempontjából ellenőrzött és megfelelő módon zajlik egy előre meghatározott ponttól vagy tengerszint/felszín feletti magasságtól a pályaküszöb fölötti 50 láb magasságig vagy – ha az magasabban van – a kilebegtetési művelet kezdőpontjáig.

▼M5

109a. „Zavarásmentes pilótafülke”: olyan időszak, amikor a repülőszemélyzet tagjait a légi jármű biztonságos üzemeltetése vagy a légi járműben tartózkodók biztonsága szempontjából kritikus fontosságú ügyektől eltekintve nem szabad zavarni, illetve nem szabad a figyelmüket elvonni;

▼B

►M1 110. ◄ „Felszálló kitérő repülőtér”: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik és a kiindulási repülőtér nem használható.

▼M29

111. „felszállási elhatározási pont (TDP)”:

a) helikopterek esetében a felszállási teljesítmény meghatározásakor használatos azon pont, ahol – amennyiben ezen a ponton hajtómű-meghibásodást észlelnek – a felszállás megszakítható vagy biztonságosan folytatható;

▼M29

b) VCA-k esetében az a sebesség és magasság által együttesen meghatározott első olyan pont, ahonnan az engedélyezett legkisebb teljesítményt (CMP) elérő, megszakítás nélküli felszállás végrehajtható CFP után, és amely a felszállási útvonal utolsó olyan pontja, ahonnan a felszállás megszakítása biztosított.

▼B

►M1 112. ◄ „Rendelkezésre álló felszállási távolság” repülőgépek esetében (TODA): a rendelkezésre álló felszállási nekifutási út hosszának és az esetleg meglévő felszállási biztonsági sáv hosszának az összege.

▼M29

113. „Rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA)”:

a) helikopterek esetében (TODAH) a végső megközelítési és felszállási terület hosszának, valamint a helikopter felszállásának végrehajtásához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánított, esetleg meglévő helikopteres felszállási biztonsági sáv hosszának összege;

b) VCA-k esetében (TODAV) a végső megközelítési és felszállási terület hosszának, valamint a VCA felszállásának végrehajtásához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánított, esetleg meglévő felszállási biztonsági sáv hosszának összege.

114. „Szükséges felszállási távolság (TODR)”:

a) helikopterek esetében (TODRH) a szükséges vízszintes távolság a felszállás megkezdésétől addig a pontig, ahol a helikopter eléri a biztonságos felszállósebességet (V_{TOSS}), a meghatározott magasságot, és emelkedési meredeksége pozitív azt követően, hogy a felszállási elhatározási ponton észlelték a kritikus hajtómű meghibásodását, a többi hajtómű pedig az engedélyezett üzemi határértékeken belül működik;

b) VCA-k esetében (TODRV) a szükséges vízszintes távolság a felszállás megkezdésétől addig a pontig, ahol a VCA eléri a biztonságos akadálymentességet, és emelkedési meredeksége pozitív, miután a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodást (CFP-t) észleltek a felszállási elhatározási ponton.

115. „Felszállási repülési profil”:

a) a függőleges és vízszintes repülési profil működésképtelen kritikus hajtómű mellett a felszállás egy meghatározott pontjától repülőgépek esetében a felszín felett 1 500 láb, helikopterek esetében a felszín felett 1 000 láb magasság eléréséig;

b) VCA-k esetében a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás (CFP) melletti függőleges és vízszintes repülési profil, amely a felszállási ponttól addig a pontig terjed, ahol a VCA az útvonalrepülési profillal összeegyeztethető, de legfeljebb 305 m (1 000 láb) magasságban van a felszállási magasság felett.

116. „Felszállótömeg”: helikopterek és VCA-k esetében a felszállás, repülőgépek esetében a felszállási nekifutás kezdetekor a fedélzeten található élőlények és dolgok együttes tömege.

▼B

►M1 117. ◄ „Rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz” (TORA): a futópálya azon hosszúsága, amelyet a repülőteret üzemeltető tagállam rendelkezésre állónak nyilvánított, és amely alkalmas a repülőgép felszállás céljából történő nekifutására.

▼M4

117a. „feladatspecialista”: az üzemben tartó vagy harmadik fél által kijelölt olyan személy vagy vállalkozás, aki vagy amely az egyedi feladathoz közvetlenül kapcsolódó feladatokat végez a földön, illetve egyedi feladatokat végez a fedélzeten vagy a légi járműből.

▼M29

118. „Technikai személyzet tagja”: a személyzet azon tagja a helikopteres légimentési (HEMS), VCA-val végzett légimentési (VEMS), helikopteres függesztményes szállítási célú (HHO) vagy éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett (NVIS) kereskedelmi légi szállítási műveletek során, aki nem tartozik a repülő- vagy a légiutas-kísérő személyzethez, és akit az üzemben tartó olyan, a légi járművön vagy a földön elvégzendő feladatokkal bízott meg, amelyek célja a pilóta segítése az esetleg speciális fedélzeti berendezések kezelését igénylő helikopteres légimentési, VCA-val végzett légimentési, helikopteres függesztményes szállítási célú vagy éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés során.

▼B

►M1 119. ◄ „Műszaki utasítás” (TI): a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által jóváhagyott és kiadott, „Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához” *(Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air)* című kiadvány legfrissebb hatályos kiadása, valamint annak kiegészítései és függelékei.

▼M11

120. „Forgalmi terhelés”: az utasok, a poggyász, a teheráru és a fedélzeten található speciális berendezések együttes tömege, beleszámítva a ballasztot is.

▼M14

120a. „A típusú EFB-alkalmazás”: olyan EFB-alkalmazás, amelynek hibás működése vagy helytelen használata nincs hatással a légi jármű biztonságára.

120b. „B típusú EFB-alkalmazás”: olyan EFB-alkalmazás:

a) amelynek hibás működése vagy helytelen használata legfeljebb kisebb meghibásodásnak tekintendő; és

b) amely nem helyettesíti a légialkalmassági szabályok, a légtérre vonatkozó követelmények vagy az üzemeltetésre vonatkozó szabályok által előírt rendszereket és funkciókat, és szerepét tekintve nem azonos azokkal.

▼M21

120c. „Jártassági képzés”: olyan képzés, amelynek célja a legmagasabb szintű teljesítménycélok elérése, és amely elegendő biztosítékot nyújt arra, hogy a képzésen részt vevő személy képes bizonyos feladatokat következetesen biztonságos és hatékony módon ellátni.

120d. „A típusú műszeres megközelítési művelet”: olyan műszeres megközelítési művelet, amely esetében az MDH vagy DH legalább 250 láb.

120e. „B típusú műszeres megközelítési művelet”: olyan művelet, amely esetében a DH alacsonyabb mint 250 láb. A B típusú műszeres megközelítési műveletek a következőképpen osztályozhatók:

a) I. kategória (CAT I): legalább 200 láb DH, valamint legalább 800 m látástávolság vagy legalább 550 m RVR;

b) II. kategória (CAT II): 200 láb alatti, de legalább 100 ft DH, valamint legalább 300 m RVR;

c) III. kategória (CAT III): 100 láb alatti DH vagy nincs megállapítva DH, és 300 m alatti RVR vagy nincs RVR-korlátozás.

▼B

►M1 121. ◄ „Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett, támogatás nélküli repülés”: éjjellátó képalkotó rendszer alkalmazásával végzett repülések esetében az éjjel végrehajtott látva repülés azon szakasza, amikor a személyzet tagja nem visel éjjellátó szemüveget.

►M1 122. ◄ „Vállalkozás”: bármely természetes vagy jogi személy, függetlenül attól, hogy gazdasági célú tevékenységet folytat-e vagy sem, illetve bármely jogi személyiséggel rendelkező vagy nem rendelkező hivatalos testület.

▼B

►M1 123. ◄ „Elhatározási sebesség” (V_1): a felszállás során az a legnagyobb sebesség, amelynél a pilótának először kell döntenie a repülőgépnek a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságon belüli megállításáról. A V_1 jelenti továbbá a felszállás során azt a legkisebb sebességet, amelynél a hajtómű-meghibásodási sebességnél (V_{EF}) bekövetkezett hajtómű-meghibásodást követően a pilóta a felszállást folytathatja, és a felszállási úthosszon belül elérheti a felszín feletti szükséges magasságot.

►M1 124. ◄ „Hajtómű-meghibásodási sebesség” (V_{EF}): az a sebesség a felszállás során, amelynél számolni kell a kritikus hajtómű meghibásodásával.

▼M21

124a. „Látástávolság” (VIS): légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, amely nagyobb, mint:

a) az a legnagyobb távolság, ahonnan egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, megfelelő kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető; valamint

b) az a legnagyobb távolság, ahonnan 1 000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény látható és azonosítható.

125. „Vizuális megközelítési művelet”: IFR-repüléssel végzett megközelítési művelet, melynek során az IAP egy része vagy egésze még nem fejeződik be, és a megközelítési műveletet a terepet vizuális referenciapontként használva hajtják végre.

126. „Alkalmas időjárású repülőtér”: olyan megfelelő repülőtér, amellyel kapcsolatban a meteorológiai jelentések, időjárás-előrejelzések, illetve ezek bármely kombinációja azt közlik, hogy a meteorológiai viszonyok a használat várható időpontjában elérik vagy meghaladják a repülőtér-használati minimumot, és a futópálya felületének állapota lehetővé teszi a biztonságos leszállást.

▼M4

127. „Teljes légijármű-bérleti szerződés” (wet lease agreement): vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérbeadó légijármű-üzembentartási engedélye (AOC) alapján tartják üzemben.

— CAT műveletek esetében vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérbeadó légijármű-üzembentartási engedélye (AOC) alapján tartják üzemben, vagy

— CAT műveletektől eltérő kereskedelmi műveletek esetében vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérlő felelősségére tartják üzemben.

▼M16

128. „Nedves futópálya”: olyan futópálya, amelynek felületét a használni kívánt területen legfeljebb 3 mm vastag nedvesség- vagy vízréteg borítja.

▼M27

129. „Komplex motoros meghajtású légi jármű”:

a) repülőgép:

— amelynek bizonyítvány szerinti legnagyobb felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot, vagy

— amelynél a bizonyítvány szerint az utasok megengedett maximális száma több mint tizenkilenc, vagy

— amelynek bizonyítvány szerinti üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges, vagy

— amely rendelkezik a) egy vagy több turbó-sugárhajtóművel vagy egynél több turbólégcsavaros hajtóművel; vagy

▼M27

b) helikopter, amelynek a bizonyítvány szerint:

i. a legnagyobb felszálló tömege meghaladja a 3 175 kg-ot, vagy

ii. az utasok maximális száma több mint kilenc, vagy

iii. üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges; vagy

c) dönthető rotoros légi jármű.

▼M29

130. „Földi mozgatás”: légi jármű mozgatása nem a légi jármű által meghajtott külső berendezés vagy készülék segítségével a repülőtér vagy a vertiport mozgási területén.

131. „Földi személyzet”: a hajózó személyzet és a technikai személyzet tagjain kívüli egyéb személyzet, amelynek tagjai a VCA földi mozgatásához vagy légi járműveknek nyújtott bármilyen egyéb földi kiszolgáláshoz kapcsolódó feladatokat látnak el, és képzésben részesültek a vonatkozó műveleti és biztonsági eljárásokról.

132. „Fejlett kategória”: olyan VCA-tanúsítási és -üzembentartási kategória, amely szerint a légi jármű megfelel a repülés és a leszállás teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás (CFP) utáni biztonságos folytatására vonatkozó követelményeknek.

133. „Engedélyezett legkisebb teljesítmény (CMP)”: VCA-k esetében a nem rendkívül valószínűtlen egyedi meghibásodásoknak és meghibásodások együttesének a névleges teljesítményparaméterekre gyakorolt hatására figyelemmel kapott teljesítményadatok összessége.

134. „Repülés és leszállás biztonságos folytatása (CSFL)”: a „Fejlett” kategóriájú VCA-k esetében a légi jármű azon képessége, hogy az ellenőrzött repülést és a vertiporton történő leszállást – adott esetben vészhelyzeti eljárások alkalmazásával – kivételes vezetési ismeretek vagy erőkifejtés szükségessége nélkül folytassa.

135. „A teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás (CFP)”: a VCA-k esetében olyan meghibásodás vagy meghibásodások együttese, amely az adott repülési szakasz és teljesítményparaméter tekintetében maximális teljesítménycsökkenést eredményez. A teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodások összessége alapján határozható meg az engedélyezett legkisebb teljesítmény (CMP).

136. „Víz feletti korlátozott idejű repülés”: VCA-val végzett innovatív légi mobilitási művelet, amelyet a repülési idő korlátozott részében víz felett hajtanak végre.

137. „VEMS technikai személyzet tagja”: olyan technikai személyzeti tag, aki a VCA-val végzett légimentési művelet során a pilótát segíti, és egészségügyi ellátásban részesíti az erre rászoruló személyeket.

138. „VEMS műveleti bázis”: olyan vertiport, ahol a VCA, annak hajózó személyzete és a VEMS személyzet tagjai VCA-val végzett légimentési műveletek között várakoznak.

139. „VEMS műveleti terület”: a parancsnok által a VCA-val végzett légimentési műveletekre, valamint le- és felszállásra kijelölt helyszín.

▼**M29**

140. „Vertiport”: VCA-k le- és felszállásához, valamint mozgatásához használt vagy e célra szánt szárazföldi vagy vízi terület, illetve építmény.

141. „Megfelelő vertiport”: olyan vertiport, ahol a VCA-k a légi járművek méretére, tömegére, megközelítési és indulási útvonalára figyelemmel üzemben tarthatók, és biztosítottak a tervezett művelethez szükséges szolgálatok és létesítmények, valamint amely az igénybevétel várható időpontjában rendelkezésre áll.

142. „A VTOL biztonságos felszállósebessége (V_{TOSS})”: az a minimális sebesség, amelynél „Fejlett” kategóriájú VCA-k esetében a felszállási elhatározási ponton észlelt, teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás mellett emelkedés érhető el.

143. „pilóta által vezetett VCA”: legalább egy, fedélzeten lévő pilóta által vezetett VCA.

▼B

II. MELLÉKLET

HATÓSÁGRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK A LÉGI ÜZEMBEN TARTÁS TEKINTETÉBEN

[ARO RÉSZ]

ARO.GEN.005 Hatály

Ez a melléklet az Ügynökség és a tagállamok által a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak bevezetése és végrehajtása érdekében betartandó, a közigazgatási és a felügyeleti rendszerre vonatkozó követelményeket írja elő a polgári repülés terén végzett légi szállítási műveletek tekintetében.

GEN ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Általános rendelkezések

ARO.GEN.115 Ellenőrzési dokumentáció

Annak érdekében, hogy az érintett személyek végre tudják hajtani feladataikat, és teljesíteni tudják kötelezettségeiket, az illetékes hatóságnak rendelkezésükre kell bocsátani minden jogszabályi határozatot, előírást, szabályt, törvényt, műszaki kiadványt és kapcsolódó dokumentumot.

ARO.GEN.120 A megfelelés módozatai

▼M15

a) Az Ügynökség köteles kidolgozni a megfelelés elfogadható módozatait („AMC”), amelyek az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés igazolása céljából alkalmazhatók.

b) Az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés igazolása céljából alternatív megfelelési módozatok is alkalmazhatók.

c) Az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert, amelynek segítségével következetesen értékeli, hogy az általa vagy a felügyelete alatt álló szervezetek és személyek által alkalmazott alternatív megfelelési módozat megfelel-e az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak. A szóban forgó rendszernek magában kell foglalnia a jóváhagyott alternatív megfelelési módozatok korlátozására, visszavonására vagy módosítására irányuló eljárásokat is, amennyiben az illetékes hatóság bizonyítja, hogy az említett alternatív megfelelési módozatok nem felelnek meg az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak.

▼M14

d) Az illetékes hatóságnak értékelnie kell a szervezetek által az alábbiakkal összhangban javasolt alternatív megfelelési módozatokat:

1. az e rendelet III. melléklete (ORO rész) ORO.GEN.120 b) pontja;

2. ballonok esetén az (EU) 2018/395 rendelet ([1]) II. mellékletének (BOP rész) BOP.ADD.010 pontja; vagy

3. vitorlázó repülőgépek esetén az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet ([2]) II. mellékletének (SAO rész) SAO.DEC.100 c) pontja;

ehhez elemeznie kell a benyújtott dokumentumokat, és szükség esetén meg kell vizsgálnia az adott szervezetet.

([1]) A Bizottság (EU) 2018/395 rendelete (2018. március 13.) a ballonok üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 71., 2018.3.14., 10. o.).

([2]) A Bizottság (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelete (2018. december 14.) a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 326., 2018.12.20., 64. o.).

▼M14

Ha az illetékes hatóság úgy találja, hogy az alternatív megfelelési módozatok összhangban vannak a végrehajtási szabályokkal, akkor haladéktalanul:

1. értesíti a kérelmezőt, hogy az alternatív megfelelési módozatok bevezethetők, és adott esetben ennek megfelelően módosítja a kérelmező jóváhagyását, egyedi légi szállítási műveleti engedélyét vagy jogosítását; és

2. értesíti az Ügynökséget ezek tartalmáról, mellékelve az összes vonatkozó dokumentum egy példányát is.

▼M15

_____

▼B

e) Ha az illetékes hatóság saját maga használ alternatív megfelelési módozatokat azért, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak, akkor:

1. elérhetővé teszi ezeket az alternatív megfelelési módozatokat az ellenőrzése alá tartozó összes szervezet és személy számára; és

2. haladéktalanul értesíti erről az Ügynökséget.

Az illetékes hatóságnak az alternatív megfelelési módozatok teljes leírását át kell adnia az Ügynökségnek, beleértve az eljárások minden olyan átdolgozását, amely lényeges lehet, valamint egy értékelést, amely bizonyítja, hogy teljesülnek a végrehajtási szabályokban szereplő követelmények.

ARO.GEN.125 Az Ügynökség tájékoztatása

a) Ha jelentős probléma merül fel a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak a bevezetésével kapcsolatban, az illetékes hatóságnak haladéktalanul értesítenie kell az Ügynökséget.

b) Az illetékes hatóságnak közölnie kell az Ügynökséggel az általa kapott eseményjelentésekben szereplő, a repülésbiztonság szempontjából jelentős információkat.

ARO.GEN.135 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

▼M15

a) A 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) sérelme nélkül, az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk megfelelő szintű gyűjtésére, elemzésére és terjesztésére.

▼B

b) Az Ügynökségnek létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonságra vonatkozóan részére megküldött lényeges információk megfelelő szintű elemzésére, és haladéktalanul tájékoztatnia kell mindenről – ideértve az ajánlásokat és a végrehajtandó javító intézkedéseket – a tagállamokat és a Bizottságot annak érdekében, hogy azok időben megoldást találhassanak a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak hatálya alá eső termékeket, alkatrészeket, berendezéseket, személyeket és szervezeteket érintő repülésbiztonsági problémákra.

c) Az a) és b) bekezdésben említett információk kézhezvétele után az illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a repülésbiztonsági problémák elhárítására.

d) A c) bekezdés szerinti intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell minden olyan személyt és szervezetet, akinek/amelynek a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak értelmében meg kell felelnie ezen intézkedéseknek. Az illetékes hatóságnak értesítenie kell az intézkedésekről az Ügynökséget is, valamint ha közös fellépésre van szükség, akkor a többi érintett tagállamot is.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

▼B

2. SZAKASZ

Felügyelet

ARO.GEN.200 Felügyeleti rendszer

a) Az illetékes hatóságnak fel kell állítania és fenn kell tartania egy felügyeleti rendszert, amely legalább a következő részekből áll:

1. a hatóság szervezeti felépítését, valamint a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés elérésére szolgáló hatósági eszközöket és módszereket leíró dokumentált irányelvek és eljárások. Az eljárásokat naprakészen kell tartani, és azok alapvető munkadokumentumként szolgálnak az adott illetékes hatóságon belül minden kapcsolódó feladathoz;

2. elegendő számú személyzet az illetékes hatóság feladatainak végrehajtásához és kötelezettségeinek teljesítéséhez. Szükséges, hogy ez a személyzet képesítéssel rendelkezzen a rá ruházott feladatok végrehajtására, rendelkezzen a szükséges tudással és tapasztalattal, valamint kezdeti, majd szinten tartó képzésben részesülnie, biztosítva ezzel, hogy az illetékességi területét érintő feladatait folyamatosan el tudja látni. Hatályban kell lennie egy olyan rendszernek, amely tervezhetővé teszi a személyzet rendelkezésre állását, így biztosítva az összes feladat megfelelő szintű ellátását;

3. megfelelő létesítmények és irodák az illetékes hatóságra ruházott feladatok ellátásához;

4. a felügyeleti rendszer vonatkozó követelményeknek való megfelelését és az eljárások – köztük a létrehozandó belső ellenőrzési folyamat és a repülésbiztonsági kockázatkezelési eljárások – helytállóságát figyelemmel kísérő funkció. A megfelelés figyelemmel kísérésének része egy visszajelző rendszer is, amely az ellenőrzések során tett, a meg nem felelésre vonatkozó megállapításokat jelenti az illetékes hatóság felső vezetésének, biztosítva ezzel a szükséges javító intézkedések meghozatalát; és

5. olyan személy vagy személyek olyan csoportja, aki/amely az illetékes hatóság felső vezetésének tartozik közvetlen felelősséggel a megfelelést figyelemmel kísérő funkcióért.

b) Az illetékes hatóságnak minden tevékenységi területén – a felügyeleti rendszer is beleértve – ki kell jelölnie egy vagy több személyt, aki teljes körű felelősséggel tartozik a vonatkozó feladat(ok) irányításáért.

c) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania a többi érintett illetékes hatósággal az összes szükséges információ – és ezen belül a tevékenységüket a tagállamok területén gyakorló, de jogosításukat ►**M4** vagy engedélyüket ◄ más tagállam illetékes hatóságától vagy az Ügynökségtől kapott ►**M1** vagy ezek részére nyilatkozatot tevő ◄ személyek és szervezetek ellenőrzésének eredményeképpen tett összes megállapítással és az azok nyomán hozott intézkedésekkel kapcsolatos információ – kölcsönös cseréjében való részvételhez és az egymás segítéséhez szükséges eljárásokat.

d) A felügyeleti rendszerhez kapcsolódó eljárásoknak és azok módosításainak egy példányát egységesítés céljából elérhetővé kell tenni az Ügynökség részére.

ARO.GEN.005 Minősített szervezetekre ruházott feladatok

a) A 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak hatálya alá eső személyek vagy szervezetek első jogosításával, illetve folyamatos ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat a tagállamok kizárólag minősített szervezetekre ruházhatják. A feladatok kiosztásakor az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell a következők meglétéről:

1. olyan hatályos rendszer, amelynek segítségével első alkalommal, majd pedig folyamatosan értékelni lehet azt, hogy a minősített szervezet megfelel-e a 216/2008/EK rendelet V. mellékletének.

Ezt a rendszert és az értékelése során kapott eredményeket dokumentálni kell;

▼B

2. a minősített szervezettel kötött, dokumentált, mindkét fél részéről a megfelelő vezetői szinten jóváhagyott megállapodás, amely egyértelműen meghatározza az alábbiakat:

i. elvégzendő feladatok;

ii. benyújtandó nyilatkozatok, jelentések és nyilvántartások;

iii. a feladatok végrehajtásához szükséges műszaki feltételek;

iv. kapcsolódó felelősségi körök; valamint

v. a feladatok végrehajtása során a felek tudomására jutott információk védelme.

b) Az illetékes hatóságnak biztosítania kell, hogy az ARO.GEN.200 pont a) bekezdésének 4. pontja által megkövetelt belső ellenőrzési folyamat és a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére szolgáló eljárás kiterjedjen a nevében végrehajtott összes jogosítással ►M4 , engedéllyel ◄ és folyamatos ellenőrzéssel kapcsolatos feladatra.

ARO.GEN.210 Változások a felügyeleti rendszerben

a) Az illetékes hatóságnak fenn kell tartania egy olyan hatályos rendszert, amely azonosítja az illetékes hatóságnak a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai szerinti feladatainak végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatos képességeit érintő változásokat. Ennek a rendszernek lehetővé kell tennie, hogy az illetékes hatóság megtegye a megfelelő intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy felügyeleti rendszere a kívánalmaknak megfelelő és hatékony maradjon.

b) Az illetékes hatóságnak naprakészen kell tartania felügyeleti rendszerét, hogy az időszerűen tükrözze a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak a változásait, és ezáltal biztosítani tudja azok hatékony végrehajtását.

c) Az illetékes hatóságnak értesítenie kell az Ügynökséget azon képességeinek megváltozásáról, amelyek a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai szerinti feladatainak végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatosak.

ARO.GEN.220 Nyilvántartás

a) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania egy nyilvántartási rendszert, amely biztosítja az alábbiak kívánalmak szerinti tárolását, hozzáférhetőségét és megbízható nyomon követhetőségét:

1. a felügyeleti rendszer dokumentált irányelvei és eljárásai;

2. a személyzet képzési, minősítési és jogosítási adatai;

3. a feladatok kiosztása, beleértve az ARO.GEN.205 pontban előírt elemeket, valamint a kiosztott feladatok részletes adatait is;

4. a minősített szervezetek minősítésének folyamata és folyamatos ellenőrzése;

▼M4

4a. a magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási művelet engedélyezésének folyamata és az engedélyes folyamatos ellenőrzése;

▼M1

5. a nyilatkozattételi folyamatok és a nyilatkozatot tevő szervezetek folyamatos ellenőrzése;

▼B

►M1 6. ◄ a minősített szervezetek által nyújtott képzések részletes adatai, valamint adott esetben az ilyen tanfolyamok során használt repülésszimulációs oktatóeszközökre (FSTD) vonatkozó nyilvántartások;

▼M4

7. a tagállam területén tevékenykedő, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által ellenőrzött, minősített vagy jóváhagyott személyek és szervezetek ellenőrzése az érintett hatóságok közötti megállapodás alapján;

▼M5

8. nem kereskedelmi célú üzemben tartók által a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel végzett műveletek ellenőrzése;

▼B

►M1 9. ◄ a minősítésköteles ►M4 vagy jóváhagyás-köteles ◄ szervezetek által javasolt alternatív megfelelési módozatok értékelése és az Ügynökség tájékoztatása azokról, valamint a maga az illetékes hatóság által használt alternatív megfelelési módozatok értékelése;

►M1 10. ◄ a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások, javító intézkedések és az intézkedések lezárásának dátuma;

►M1 11. ◄ megtett végrehajtási intézkedések;

►M1 12. ◄ repülésbiztonsággal kapcsolatos információk és az azok nyomán hozott intézkedések; valamint

►M1 13. ◄ a 216/2008/EK rendelet 14. cikke szerinti rugalmassági előírások alkalmazása.

▼M4

b) Az illetékes hatóságnak jegyzéket kell vezetnie az általa kibocsátott összes szervezeti jogosításról és egyedi légi szállítási műveleti engedélyről, valamint a hozzá benyújtott nyilatkozatokról.

▼B

c) Minden nyilvántartást meg kell őrizni legalább az e rendeletben előírt ideig. Amennyiben a rendelet nem ír elő ilyen időtartamot, a nyilvántartásokat a vonatkozó adatvédelmi törvények értelmében legalább öt évig kell megőrizni.

3. SZAKASZ

Ellenőrzés, minősítés és végrehajtás

ARO.GEN.300 Ellenőrzés

▼M1

a) Az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a következőket:

▼M4

1. a szervezetekre vagy művelettípusokra vonatkozó követelményeknek való megfelelés a minősítés, jóváhagyás vagy engedély kiadása előtt, az adott helyzettől függően;

▼M15

2. az általa minősített szervezetek, az általa jóváhagyott egyedi műveletek, valamint a hozzá nyilatkozatot benyújtó szervezetek vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelése;

▼M5

3. a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartóinak az alkalmazandó követelményeknek való folyamatos megfelelése; valamint

▼M1

4. az illetékes hatóság által kötelezően előírt megfelelő repülésbiztonsági intézkedések bevezetése az ARO.GEN.135 pont c) és d) bekezdése szerint.

▼B

b) Az ellenőrzéssel szemben támasztott követelmények:

1. olyan dokumentációnak kell tartoznia hozzá, amelyet kifejezetten arra szántak, hogy útmutatást nyújtson a repülésbiztonság ellenőrzéséért felelős személyeknek feladataik végrehajtásához;

2. tájékoztassa az érintett személyeket és szervezeteket a repülésbiztonság ellenőrzését célzó intézkedések eredményeiről;

3. átvizsgálásokon és vizsgálatokon alapuljon, beleértve a földi és az előre be nem jelentett ellenőrzéseket is;

4. amennyiben további intézkedésekre van szükség – beleértve az ARO.GEN.350 és az ARO.GEN.355 pontban előre jelzett intézkedéseket is –, szolgáltasson ezt alátámasztó bizonyítékokat az illetékes hatóság részére.

c) A fenti a) és b) bekezdés szerinti ellenőrzés hatókörének meghatározásakor figyelembe kell venni a múltbeli ellenőrzési tevékenység eredményeit és a repülésbiztonsági prioritásokat.

d) Egy tagállam területén más tagállam által feljogosított vagy ott székhellyel rendelkező személy vagy szervezet által végzett tevékenység-ellenőrzés hatókörét a repülésbiztonsági prioritások, valamint a múltbeli ellenőrzési tevékenység alapján kell meghatározni, a tagállamok illetékességi körének és az ARO.RAMP alrészben megállapított kötelezettségeiknek a sérelme nélkül.

e) Ha egy személy vagy szervezet tevékenysége több tagállamra is kiterjed, vagy az Ügynökség bevonásával történik, az a) pontban leírt ellenőrzésért felelős illetékes hatóság beleegyezhet abba, hogy az ellenőrzési feladatokat az Ügynökség vagy azon tagállam(ok) illetékes hatósága(i) hajtsák végre, ahol a tevékenység végbemegy. Az ilyen egyezmények hatálya alá eső személyeket vagy szervezeteket tájékoztatni kell az egyezmény létezéséről és hatóköréről.

f) Az illetékes hatóságnak össze kell gyűjtenie és fel kell dolgoznia az ellenőrzés szempontjából hasznosnak ítélt összes információt, beleértve a földi és az előre be nem jelentett vizsgálatok szempontjait is.

ARO.GEN.305 Ellenőrzési program

a) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania és fenn kell tartania egy olyan ellenőrzési programot, amely felöleli az ARO.GEN.300 pont és az ARO.RAMP alrész által előírt ellenőrzési feladatokat.

b) Az illetékes hatóság által minősített szervezetek esetében az ellenőrzési programot a szervezet egyedi jellegét, tevékenységének összetettségét, a múltbeli minősítések és az ARO.GEN.300 pont és az ARO.RAMP alrész által megkövetelt ellenőrzési tevékenységek eredményeit figyelembe véve kell kialakítani, és a programnak a kapcsolódó kockázatok felmérésén kell alapulnia. Az ellenőrzési programnak minden ellenőrzés-tervezési ciklusban tartalmaznia kell a következőket:

1. szükséges átvizsgálások és vizsgálatok, beleértve a földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat is; valamint

2. a felelős vezető és az illetékes hatóság közötti megbeszélések, hogy mindkét fél megfelelően értesüljön a lényeges kérdésekről.

c) Az illetékes hatóság által minősített szervezetek esetében 24 hónapnál nem hosszabb ellenőrzés-tervezési ciklusokat kell alkalmazni.

▼B

Az ellenőrzés-tervezési ciklus rövidíthető, ha bizonyíték van arra, hogy a szervezetnek visszaesett a teljesítménye a repülésbiztonság terén.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus legfeljebb 36 hónapra meghosszabbítható, ha az illetékes hatóság arra a megállapításra jutott, hogy a megelőző 24 hónapban:

1. a szervezet bizonyította, hogy hatékonyan azonosítja a repülésbiztonsági veszélyeket és kezeli az azokhoz kapcsolódó kockázatokat;

2. a szervezet az ORO.GEN.130 pont szerint folyamatosan bizonyította, hogy teljes mértékben felügyel minden változást;

3. nem lett kibocsátva 1. szintű megállapítás; és

4. minden javító intézkedés végre lett hajtva az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre az ARO.GEN.350 pont d) bekezdésének 2. pontja szerint.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus tovább hosszabbítható legfeljebb 48 hónapra, ha a fentiek mellett a szervezet kialakított egy olyan hatékony jelentési rendszert, amely folyamatosan jelenti az illetékes hatóságnak a szervezet repülésbiztonsági területen elért teljesítményét és a szabályozásoknak való megfelelését, és amelyet az illetékes hatóság jóváhagyott.

▼M4

d) A tevékenységükről az illetékes hatóság részére nyilatkozatot tevő szervezetek esetében az ellenőrzési programot a szervezet egyedi jellegét, tevékenységének összetettségét, a korábbi ellenőrzési tevékenységek adatait és a végzett tevékenység típusával összefüggő kockázatokat figyelembe véve kell kialakítani. Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a szükséges ellenőrzéseket és vizsgálatokat, és ezen belül földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat.

d1) Egyedi légi szállítási műveleti engedéllyel rendelkező szervezetek esetében az ellenőrzési programot a d) bekezdésnek megfelelően kell kialakítani, és figyelembe kell venni a korábbi és az aktuális engedélyezési folyamatot, valamint az engedély érvényességi idejét.

▼B

►M1 e) ◄ Az illetékes hatóság által kibocsátott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személyek esetében az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a szükséges vizsgálatokat, köztük megfelelő esetben az előre be nem jelentett vizsgálatokat is.

►M1 f) ◄ Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell az átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések esedékességi dátumát, valamint ezen átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések tényleges végrehajtásának dátumát.

ARO.GEN.310 Első minősítési eljárás – szervezetek

a) Amikor egy szervezettől bizonyítvány első alkalommal történő kiadására irányuló kérelmet kap, az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy az adott szervezet teljesíti-e a vonatkozó követelményeket. Az ellenőrzés során figyelembe vehető az ORO.AOC.100 pont b) bekezdésében említett nyilatkozat is.

b) Miután meggyőződött arról, hogy a szervezet teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság kiadja az I–II. függelék szerinti bizonyítvány(oka)t. A bizonyítvány(oka)t korlátlan időtartamra kell kiadni. Azokat a jogosultságokat és tevékenységi köröket, amelyekre a szervezet jogosult, a bizonyítvány(ok)hoz csatolt jóváhagyási feltételekben kell megadni.

▼B

c) Ha az illetékes hatóság engedélyezni szeretné egy szervezet számára, hogy az ORO.GEN.130 pontnak megfelelően az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása nélkül vezessen be változtatásokat, az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia a szervezet által benyújtott, a változtatások körét ismertető, valamint a változtatások megvalósításának és bejelentésének módját ismertető eljárást.

ARO.GEN.330 Változtatások – szervezetek

a) Amikor előzetes jóváhagyást igénylő változtatásra irányuló kérelmet kap, a jóváhagyás megadása előtt az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy az adott szervezet teljesíti-e a vonatkozó követelményeket.

Az illetékes hatóságnak elő kell írnia, hogy a szervezet milyen feltételek mellett végezhet üzembentartási tevékenységet a változtatás ideje alatt, kivéve, ha úgy dönt, hogy a szervezet bizonyítványát erre az időre fel kell függeszteni.

Miután meggyőződött arról, hogy a szervezet teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság jóváhagyja a változtatást.

b) Ha szervezet előzetes jóváhagyást igénylő változtatásokat vezet be anélkül, hogy megkapta volna az illetékes hatóság erre vonatkozó, az a) pontban meghatározott jóváhagyását, az illetékes hatóságnak – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – fel kell függesztenie, korlátoznia kell vagy vissza kell vonnia a szervezet bizonyítványát.

c) Az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatások esetében az illetékes hatóságnak értékelnie kell a szervezet által az ORO.GEN.130 ponttal összhangban küldött értesítésben szereplő információkat, hogy meg tudja ítélni, teljesíti-e a szervezet a vonatkozó követelményeket. Ha úgy találja, hogy a követelmények bármilyen módon nem teljesülnek, az illetékes hatóság:

1. értesíti a szervezetet a nem teljesítés tényéről, és további változtatásokat kér;

2. 1. vagy 2. szintű megállapítás esetén az ARO.GEN.350 pont szerint jár el.

▼M1

ARO.GEN.345 Nyilatkozat – szervezetek

▼M14

a) Ha egy szervezet nyilatkozatot nyújt be az illetékes hatóságnak arról, hogy nyilatkozattételi kötelezettség alá eső tevékenységeket végez vagy kíván végezni, az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a nyilatkozat tartalmazza-e az alábbi pontokban előírt összes információt:

1. az e rendelet III. melléklete (ORO rész) ORO.DEC.100 b) pontja;

2. ballonüzemeltetők esetén az (EU) 2018/395 rendelet II. mellékletének (BOP rész) BOP.ADD.100 pontja; vagy

3. vitorlázó repülőgépek üzemeltetői esetén az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet II. mellékletének (SAO rész) SAO.DEC.100 pontja.

A szükséges információk ellenőrzése után az illetékes hatóság visszaigazolja a szervezet felé a nyilatkozat kézhezvételét.

▼M1

b) Ha a nyilatkozat nem tartalmazza az összes előírt információt, vagy olyan információkat tartalmaz, amelyek az alkalmazandó követelmények nem teljesítésére utalnak, az illetékes hatóság a nem teljesítésről értesíti a szervezetet és további információkat kér. Szükség esetén az illetékes hatóság ellenőrzést hajt végre a szervezetnél. Ha a nem teljesítés megerősítést nyer, az illetékes hatóság végrehajtja az ARO.GEN.350 pont szerinti intézkedéseket.

▼B

ARO.GEN.350 Meg nem felelésre vonatkozó megállapítások és javító intézkedések szervezetek esetében

a) Az illetékes hatóságnak az ARO.GEN.300 pont a) bekezdése szerinti ellenőrzéshez rendelkeznie kell a megállapításokat repülésbiztonsági jelentőségük szempontjából elemző rendszerrel.

▼M4

b) Az illetékes hatóságnak 1. szintű megállapítást kell tennie bármilyen, a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt követelményeknek, a szervezet eljárásainak és kézikönyveinek, illetve egy jóváhagyás, jogosítás vagy egyedi légi szállítási műveleti engedély feltételeinek vagy egy nyilatkozat tartalmának való olyan jelentős meg nem felelés észlelésekor, amely csökkenti vagy súlyosan veszélyezteti a repülésbiztonságot.

▼B

1. szintű megállapítást kell tenni az alábbi esetekben:

▼M11

1. nincs biztosítva az illetékes hatóság részére az e rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.GEN.140 pontja, illetve ballonüzemeltetők esetében az (EU) 2018/395 rendelet II. mellékletének (BOP rész) BOP.ADD.015 és BOP.ADD.035 pontja szerinti hozzáférés a szervezet létesítményeihez normál munkaidőben, két írásos kérelmezést követően sem;

▼B

2. a szervezet bizonyítványának ►M4 vagy egyedi légi szállítási műveleti engedélyének ◄ megszerzése vagy a bizonyítvány érvényességének meghosszabbítása a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;

3. bizonyíték van arra, hogy a szervezet bizonyítványát ►M4 vagy egyedi légi szállítási műveleti engedélyét ◄ törvénysértő tevékenységre vagy csalásra használják; és

4. nincs a szervezetnél felelős vezető.

▼M4

c) Az illetékes hatóságnak 2. szintű megállapítást kell tennie bármilyen, a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt követelményeknek, a szervezet eljárásainak és kézikönyveinek, illetve egy jóváhagyás, jogosítás vagy egyedi légi szállítási műveleti engedély feltételeinek vagy egy nyilatkozat tartalmának való olyan meg nem felelés észlelésekor, amely csökkentheti vagy veszélyeztetheti a repülésbiztonságot.

▼B

d) Ha az ellenőrzés során vagy egyéb úton megállapítást tesz, az illetékes hatóságnak – a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai által megkövetelt minden egyéb tevékenység sérelme nélkül – írásban kell tájékoztatnia a szervezetet a megállapításról, és javító intézkedéseket kell kérnie a feltárt meg nem felelés(ek) megszüntetésére. Adott esetben az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a megállapításokról azt az államot is, amely a légi járművet lajstromozta.

1. 1. szintű megállapítások esetén az illetékes hatóságnak azonnali és megfelelő intézkedéseket kell tennie a szervezet tevékenységének betiltása vagy korlátozása, illetve ha szükséges, az 1. szintű megállapítás jellegétől függően a szervezet bizonyítványának ►M4 , egyedi légi szállítási engedélyének ◄ vagy egyedi jóváhagyásának mindaddig történő visszavonása, illetve részben vagy teljes mértékben történő korlátozása vagy felfüggesztése érdekében, amíg a szervezet sikeresen végre nem hajtotta a szükséges javító intézkedéseket.

▼B

2. 2. szintű megállapítások esetén az illetékes hatóság:

i. a megállapítás természetének megfelelő határidőt szab a szervezetnek a javító intézkedések végrehajtására, amely először semmiképp nem lehet több három hónapnál. Ezen időszak végén és a megállapítás jellegétől függően az illetékes hatóság az általa elfogadott kielégítő javító intézkedési terv függvényében meghosszabbíthatja a három hónapos határidőt; valamint

ii. értékeli a szervezet által javasolt javító intézkedési és végrehajtási tervet, és ha az értékelés eredménye az, hogy azok elegendőek a meg nem felelés(ek) kiküszöbölésére, elfogadja a tervet.

3. Amennyiben a szervezet nem nyújt be elfogadható javító intézkedési tervet, vagy nem hajtja végre a javító intézkedéseket az illetékes hatóság által elfogadott vagy meghosszabbított határidőig, a megállapítást 1. szintre kell emelni, és meg kell hozni a fenti d) bekezdés 1. pontjában leírt intézkedéseket.

▼M15

4. Az illetékes hatóságnak nyilvántartást kell vezetnie az összes általa megállapított szabálytalanságról, vagy amelyről az e) pontnak megfelelően értesítették, illetve adott esetben az általa alkalmazott végrehajtási intézkedésekről, valamint a szabálytalanságok orvoslása érdekében végrehajtott összes javító intézkedésről és azok végső határidejéről.

▼B

e) Ha valamelyik tagállamnak az ARO.GEN.300 pont d) bekezdésének rendelkezései szerint eljáró hatósága azt észleli, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség ►M4 vagy engedélyezett ◄ ►M1 vagy ezek részére nyilatkozatot tevő ◄ szervezet nem felel meg a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak, minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül értesíti a minősítést végző vagy a nyilatkozatot fogadó illetékes hatóságot, megadva a megállapítás szintjét.

ARO.GEN.355 Megállapítások és végrehajtási intézkedések személyek esetében

a) Ha az ARO.GEN.300 pont a) bekezdése szerinti ellenőrzésért felelős illetékes hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy a 216/2008/EK rendelettel és a rendelet végrehajtási szabályaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személy nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, az illetékes hatóságnak az ►M4 1178/2011/EU bizottsági rendelet ◄ ([1]) VI. része (ARA rész) ARA.GEN.355 pontjának a)–d) bekezdésével összhangban kell eljárnia.

b) Ha az illetékes hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy egy olyan személy, akire a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban leírt követelmények vonatkoznak, nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, és nem rendelkezik a 216/2008/EK rendelettel és a rendelet végrehajtási szabályaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal, a hiányosságokat észlelő illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges végrehajtási intézkedéseket az adott meg nem felelés további meglétének kiküszöböléséhez.

▼M4

ARO.GEN.360 Megállapítások és végrehajtási intézkedések valamennyi üzemben tartó esetében

Ha ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyíték merül fel arra nézve, hogy egy olyan üzemben tartó, akire a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban leírt követelmények vonatkoznak, nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, a hiányosságokat észlelő illetékes hatóságnak minden szükséges végrehajtási intézkedést meg kell tennie az adott meg nem felelés kiküszöbölésére.

([1]) HL L 100., 2012.4.5., 1. o.

▼B

OPS ALRÉSZ

LÉGI JÁRMŰVEK ÜZEMBEN TARTÁSA

▼M29

I. SZAKASZ

Kereskedelmi légi járművek (CAT) üzemben tartóinak és innovatív légi mobilitási (IAM) műveleteket végző üzemben tartóknak az engedélyezése

▼B

ARO.OPS.100 A légijármű-üzembentartási engedély kiadása

a) Az illetékes hatóság akkor állítja ki a légijármű-üzembentartási engedélyt (AOC), ha az üzemben tartó kielégítően bizonyítja, hogy megfelel az ORO.AOC.100 pontban előírt követelményeknek.

b) A légijármű-üzembentartási engedélynek tartalmaznia kell a kapcsolódó üzembentartási előírásokat.

▼M4

c) Az illetékes hatóság egyedi üzembentartási korlátozásokat határozhat meg. Ezeket a korlátozásokat az üzembentartási előírásokban kell dokumentálni.

▼B

ARO.OPS.105 Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások

A harmadik országbeli üzemben tartóval való közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások biztonsági szempontjainak felmérése során az illetékes hatóság:

1. az ORO.AOC.115 pontban meghatározott, az üzemben tartó általi ellenőrzést követően meggyőződik arról, hogy a harmadik országbeli üzemben tartó megfelel-e az ICAO előírásainak;

2. szükség esetén felveszi a kapcsolatot a harmadik országbeli üzemben tartó államának illetékes hatóságával.

▼M11

ARO.OPS.110 repülőgép- és helikopterbérleti szerződések

▼B

a) Az illetékes hatóság csak akkor hagy jóvá légijármű-bérleti szerződést, ha meggyőződött róla, hogy a III. melléklet (ORO rész) szerint engedéllyel rendelkező üzemben tartó megfelel az alábbiaknak:

   1. harmadik országbeli légi járművek sima bérbevétele esetén az ORO.AOC.110 pont d) bekezdése;

   2. légi járművek harmadik országbeli üzemben tartótól való teljes bérbevétele esetén az ORO.AOC.110 pont c) bekezdése;

▼M15

   3. légi járművek bármely üzemben tartónak való sima bérbeadása esetén az ORO.AOC.110 e) pont, kivéve a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjában meghatározott eseteket;

▼B

   4. az EU-ban lajstromozott légi járművek sima bérbevétele és a légi járművek európai uniós üzemben tartótól való teljes bérbevétele esetén a folyamatos légialkalmasságra és a légi járművek üzemben tartására vonatkozó követelmények.

b) A teljes légijármű-bérbevételi szerződés jóváhagyását fel kell függeszteni vagy vissza kell vonni, ha:

   1. a bérbeadó vagy a bérbevevő légijármű-üzembentartási engedélye felfüggesztésre vagy visszavonásra került;

▼M15

   2. a bérbeadó a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) értelmében üzembentartási tilalom alá esik;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.).

▼M15

3. a 452/2014/EU bizottsági rendelettel [1] összhangban kiadott engedélyt felfüggesztették, visszavonták vagy arról lemondtak.

▼M7

c) A sima légijármű-bérbevételi szerződés jóváhagyását fel kell függeszteni vagy vissza kell vonni, ha:

1. a légi jármű légialkalmassági bizonyítványa felfüggesztésre vagy visszavonásra került;

2. a légi jármű szerepel a működési korlátozás alá eső üzemben tartók listáján, vagy olyan államban van lajstromozva, ahol az összes, ezen ország felügyelete alá tartozó üzemben tartó a 2111/2005/EK rendelet szerinti működési tilalom alá esik.

▼B

d) A sima légijármű-bérbeadási szerződés az ORO.AOC.110 pont e) bekezdése szerinti előzetes jóváhagyásának kérelmezésekor az illetékes hatóságnak biztosítania kell a következőket:

▼M15

1. az 1321/2014/EU bizottsági rendelettel [2] összhangban megfelelő együttműködés a légi jármű folyamatos ellenőrzéséért, illetve a légi jármű üzemben tartásáért felelős illetékes hatósággal, amennyiben a kettő egymástól eltér;

2. a légi jármű időben való törlése az üzemben tartó üzembentartási engedélyéből, kivéve a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjában meghatározott eseteket.

▼M7

e) Egy sima légijármű-bérbevételi szerződés ORO.AOC.110 pont d) bekezdése szerinti jóváhagyása iránti kérelem esetén az illetékes hatóságnak biztosítania kell a légi jármű felügyeleti felelősségi körének gyakorlásához szükséges megfelelő koordinációt a légi járművet lajstromozó állammal.

▼M4

1a. SZAKASZ

Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezése

ARO.OPS.150 Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezése

a) Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveleti engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság egy vagy több tervezett műveletre vonatkozóan áttekinti az üzemben tartó által a VIII. melléklettel (SPO-rész) összhangban kidolgozott kockázatértékelési dokumentációt és standard üzembentartási eljárásokat (SOP).

▼M15

b) Miután meggyőződött a kockázatértékelési dokumentáció és a standard üzembentartási eljárások megfelelőségéről, az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság kiadja a IV. függelék szerinti engedélyt. Az engedélyt korlátozott és korlátlan időtartamra is ki lehet adni. Az engedélyben fel kell tüntetni azokat a feltételeket, amelyek mellett az üzemben tartó egy vagy több magas kockázatú, kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet végzésére engedélyt kap.

---

[1] A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).

[2] A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 362., 2014.12.17., 1. o.).

▼M4

c) Az engedély módosítására irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság az a) és b) bekezdéssel összhangban jár el. Előírja, hogy az üzemben tartó milyen feltételek mellett végezhet üzembentartási tevékenységet a változtatás ideje alatt, kivéve, ha az illetékes hatóság úgy dönt, hogy az engedélyt erre az időre fel kell függeszteni.

d) Az engedély megújítására irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság az a) és b) bekezdéssel összhangban jár el. Figyelembe veheti a korábbi engedélyezési eljárást és felügyeleti tevékenységeket.

e) Ha az üzemben tartó anélkül vezet be változtatásokat, hogy módosított kockázatértékelést és standard üzembentartási eljárásokat nyújtott volna be, az illetékes hatóságnak – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – fel kell függesztenie, korlátoznia kell vagy vissza kell vonnia az engedélyt.

f) Magas kockázatú, nemzetközi egyedi kereskedelmi légi szállítási műveleti engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság – a művelet végzésének tervezett helyszínén illetékes hatósággal közösen – a tervezett műveletre vonatkozóan áttekinti az üzemben tartó kockázatértékelési dokumentációját és standard üzembentartási eljárásait (SOP). Miután mindkét hatóság meggyőződött a kockázatértékelés és a standard üzembentartási eljárások megfelelőségéről, az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság kiadja az engedélyt.

ARO.OPS.155 Légijármű-bérleti szerződések

a) Az illetékes hatóság akkor hagyhat jóvá harmadik országban lajstromozott légi járművet vagy harmadik országbeli üzemben tartót érintő légijármű-bérleti szerződést, ha a kereskedelmi légi szállítást végző üzemben tartó bizonyítja az ORO.SPO.100 pontban előírt követelményeknek való megfelelést.

b) A sima légijármű-bérbevételi szerződés jóváhagyását fel kell függeszteni vagy vissza kell vonni, ha a légi jármű légialkalmassági bizonyítványa felfüggesztésre vagy visszavonásra került.

▼B

2. SZAKASZ

Jóváhagyások

ARO.OPS.200 Egyedi jóváhagyási eljárás

a) Egyedi jóváhagyás vagy annak változtatása iránti kérelem kézhezvételekor az illetékes hatóság az V. melléklet (SPA rész) vonatkozó követelményei szerint értékeli a kérelmet, és amennyiben szükséges, lefolytatja a megfelelő vizsgálatot az üzemben tartónál.

▼M1

b) Amennyiben az üzemben tartó kielégítően bizonyítja, hogy megfelel a vonatkozó előírásoknak, az illetékes hatóság kiadja vagy módosítja a jóváhagyást. A jóváhagyást az alábbiak szerint kell feltüntetni:

▼M29

1. repülőgépekkel és helikopterekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek és VCA-val végzett innovatív légi mobilitási (IAM) műveletek esetében a II. függelék szerinti üzembentartási előírásokban; vagy

▼M15

2. nem kereskedelmi légi szállítási műveletek és egyedi légi szállítási műveletek esetében a III. függelék szerinti egyedi jóváhagyások jegyzékében.

▼B

ARO.OPS.205 A minimális felszerelésjegyzék (MEL) jóváhagyása

a) Ha az üzemben tartó a minimális felszerelésjegyzék (MEL) első alkalommal való jóváhagyása, illetve módosításának jóváhagyása iránti kérelmet nyújt be, az illetékes hatóságnak a jóváhagyás kiadása előtt értékelnie kell minden egyes érintett tételt atekintetben, hogy megfelel-e a vonatkozó előírásoknak.

b) Az illetékes hatóság akkor hagyja jóvá az üzemben tartónak a vonatkozó „B”, „C” és „D” kategóriájú javítási határidők meghosszabbítására alkalmazott eljárását, ha az üzemben tartó bizonyította, hogy teljesíti az ORO.MLR.105 pont f) bekezdésében meghatározott feltételeket, és ezt az illetékes hatóság igazolta.

▼B

c) Az illetékes hatóság egyedi alapon bírálja el a MEL korlátozásain kívüli, de a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) korlátozásain belüli felszereltségű légi jármű üzemben tartását, ha az üzemben tartó bizonyította, hogy teljesíti az ORO.MLR.105 pontban meghatározott feltételeket, és ezt az illetékes hatóság igazolta.

▼M4

ARO.OPS.210 Távolság vagy helyi légtér meghatározása

Az illetékes hatóság a műveletek végzéséhez bizonyos távolságot vagy helyi légteret határozhat meg.

▼B

ARO.OPS.215 Helikopterek beépített területen kívüli, kedvezőtlen környezet fölött végzett műveleteinek jóváhagyása

a) A tagállam kijelöli azon területeket, ahol a CAT.POL.H.420 pontban leírtak szerinti biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélkül helikopteres repülések végezhetők.

b) A CAT.POL.H.420 pontban említett jóváhagyás kiadását megelőzően az illetékes hatóságnak figyelembe kell vennie az üzemben tartó bizonyítékait a megfelelő teljesítményfeltételek alkalmazásának lehetetlenségéről.

▼M27

ARO.OPS.220 Közérdekű helyszínre/helyszínről történő helikopteres repülés jóváhagyása

a) A valamely közérdekű helyszínre/helyszínről történő helikopteres repülés jóváhagyásának kiadására vagy módosítására irányuló kérelem kézhezvételekor az illetékes hatóság a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontjával összhangban értékeli a kérelmet, és amennyiben szükséges, lefolytatja a további vizsgálatot az üzemben tartónál.

b) A IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontjában említett jóváhagyásnak tartalmaznia kell az üzemben tartó által meghatározott azon közérdekű helyszín(ek) és helikoptertípus vagy -típusok listáját, amelyekre a jóváhagyás vonatkozik.

c) A jóváhagyás csak a 2002. július 1. előtt létrehozott közérdekű helyszínekre, illetve a 2014. október 28. előtt létrehozott olyan közérdekű helyszínekre vonatkozik, amelyekre vonatkozóan a Bizottságot és az Ügynökséget a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontjától való, a 6. cikk (6) bekezdése alapján engedélyezett eltérésről értesítették.

d) Ha a közérdekű helyszínen a környezettel kapcsolatos akadályozó tényezőkben bekövetkező változásokat jelentenek be vagy tárnak fel, az illetékes hatóság értékeli, hogy az adott helyszínre/helyszínről történő helikopteres műveletekre vonatkozóan megadott engedélyek érvényben maradnak-e. Amennyiben a környezettel kapcsolatos akadályozó tényezőkben bekövetkező tartós változások jelentős negatív biztonsági hatással járnak, a következőket kell alkalmazni:

1. az illetékes hatóság korlátozza a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontja alapján megadott vonatkozó jóváhagyások jogosultságait annak érdekében, hogy kizárja az adott helyszínre irányuló és onnan kiinduló helikopteres repüléseket, és a b) ponttal összhangban törölje a helyszínt az engedélyhez csatolt jegyzékből;

2. a helyszín a továbbiakban nem jogosult a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontja szerinti közérdekű helyszínként való jóváhagyásra;

3. az új akadályok felszámolása esetén az üzemben tartók kérelmezhetik vagy újból kérelmezhetik a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontja szerinti helikopteres repülés jóváhagyását az adott helyszínre vonatkozóan.

e) Az illetékes hatóság a környezettel kapcsolatos akadályozó tényezőkben bekövetkező változást követően nem adhatja meg a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontja szerinti jóváhagyást olyan közérdekű helyszínre, amelyet korábban az 1. teljesítményosztálynak megfelelően tartottak üzemben.

▼M29

ARO.OPS.224 Innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozó tüzelőanyag-/energiatervek jóváhagyása

a) Az illetékes hatóság jóváhagyja az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó által javasolt tüzelőanyag-/energiatervet, amennyiben az üzemben tartó bizonyítja, hogy eleget tesz ►C6 a IX. melléklet UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195 és UAM.OP.MVCA.192 pontjában ◄ foglalt követelményeknek.

▼M29

b) Ezenkívül az illetékes hatóság:

1. értékeli, hogy az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó irányítási rendszere és repülésbiztonsági kockázatok kezelésére szolgáló eljárása támogatni tudja-e a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiaterv végrehajtását; valamint

2. felügyeleti tervet készít az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó mindenkori tüzelőanyag-/energiatervének időszakos értékelése céljából, hogy meggyőződjön a terv vonatkozó követelményeknek való megfeleléséről, vagy eldöntse, szükséges-e a terv módosítása vagy visszavonása.

ARO.OPS.225 A tüzelőanyag-/energiatervek jóváhagyása – repülőgépek és helikopterek

▼M20

a) Az illetékes hatóság jóváhagyja a légi szállítási műveleteket végző üzemben tartó által javasolt tüzelőanyag-/energiatervet, amennyiben az üzemben tartó bizonyítja, hogy eleget tesz a légi szállítási műveletekben részt vevő repülőgépek vagy helikopterek tüzelőanyagával/energiájával kapcsolatban az e rendeletben megállapított összes alkalmazandó követelménynek.

b) Az illetékes hatóság értékeli és felügyeli a tüzelőanyag-/energiatervezést és a repülés közbeni újratervezést, a repülőtér kiválasztását, a tüzelőanyag-/energiatervekhez kapcsolódó repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiákat, valamint az ezen tüzelőanyag-/energiatervek végrehajtását támogató folyamatokat.

c) Az a) és b) ponton túlmenően az egyedi tüzelőanyag-/energiatervek jóváhagyásakor az illetékes hatóság:

1. ellenőrzi, hogy az üzemben tartó igazolta-e a jelenlegi tüzelőanyag-/energiaterv repülésbiztonsági alapteljesítményét;

2. értékeli, hogy az üzemben tartó képes-e támogatni a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiaterv végrehajtását; legalább a következő elemeket kell figyelembe venni:

i. az üzemben tartó irányítási rendszere;

ii. az üzemben tartó operatív képessége;

3. ellenőrzi, hogy az üzemben tartó a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiatervet támogató biztonsági kockázatértékelése a jelenlegi tüzelőanyag-/energiatervvel azonos biztonsági szintet nyújt; valamint

4. létrehoz egy felügyeleti tervet a jóváhagyott egyedi tüzelőanyag-/energiaterv időszakos értékelésének elvégzésére a tervnek való megfelelés ellenőrzése érdekében, vagy annak eldöntése érdekében, hogy a kell-e a tervet módosítani vagy vissza kell-e azt vonni.

d) A CAT.OP.MPA.182 pont d) bekezdésének 2. pontjában említett jóváhagyásnak tartalmaznia kell az üzemben tartó által az egyes légijármű-típusokhoz meghatározott azon elszigetelt repülőterek listáját, amelyekre a jóváhagyás vonatkozik.

e) Az ARO.GEN.120 pont d) és e) bekezdésének sérelme nélkül, az illetékes hatóság értesíti az Ügynökséget a tüzelőanyag-/energiatervekkel kapcsolatos alternatív megfelelési módozatok értékelésének megkezdéséről.

▼M18

ARO.OPS.226 Az evidenciaalapú képzési programok jóváhagyása és felügyelete

a) Amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyja az EBT programokat, a felügyelőknek képzésben kell részesülniük és képesítést kell kapniuk az EBT-elvek, a kérelem, a jóváhagyási eljárások és a folyamatos felügyelet tekintetében.

b) Az illetékes hatóság értékeli és felügyeli az EBT programot, valamint az EBT program végrehajtását és hatékonyságát támogató folyamatokat.

c) Az EBT program jóváhagyására irányuló kérelem kézhezvételét követően az illetékes hatóság:

▼M18

1. biztosítja az EBT program alkalmazását támogató területeken az 1. szintű megállapítások feloldását;

2. értékeli, hogy az üzemben tartó képes-e támogatni az EBT program végrehajtását. Legalább a következő elemeket kell figyelembe venni:

   i. az üzemben tartó irányítási rendszerének érettsége és alkalmassága azokon a területeken, amelyek támogatni fogják az EBT program alkalmazását, különös tekintettel a hajózó személyzet képzésére;

   ii. az üzemben tartó EBT programjának alkalmassága – az EBT programnak meg kell felelnie az üzemben tartó méretének, tevékenységei jellegének és összetettségének, figyelembe véve az e tevékenységekkel járó veszélyeket és a kapcsolódó kockázatokat;

   iii. az üzemben tartó nyilvántartási rendszerének megfelelősége, tekintettel elsősorban a hajózó személyzet képzésére, ellenőrző vizsgáztatására és képesítésére vonatkozó nyilvántartásokra, különösen az ORO.GEN.220 pontra és az ORO.MLR.115 c) és d) pontra;

   iv. az üzemben tartó által a pilóták kompetenciáinak értékelésére bevezetett osztályozási rendszer alkalmassága;

   v. az oktatók és az EBT programban részt vevő egyéb személyzet kompetenciája és tapasztalata az EBT program végrehajtását támogató folyamatok és eljárások alkalmazása terén; valamint

   vi. az üzemben tartó EBT-végrehajtási terve és az EBT programot támogató biztonsági kockázatértékelés, melyek bemutatják, miként érhető el a jelenlegi képzési programéval egyenértékű biztonsági szint.

d) Az illetékes hatóság jóváhagyja az EBT programot, ha az értékelés szerint biztosított legalább az ORO.FC.146, az ORO.FC.231 és az ORO.FC.232 pontnak való megfelelés.

e) Az ARO.GEN.120 d) és e) pont sérelme nélkül, az illetékes hatóság értesíti az Ügynökséget, ha megkezdi az EBT-vel kapcsolatos alternatív megfelelési módozatok értékelését.

▼M3

ARO.OPS.230 A bioritmust megzavaró beosztás meghatározása

A repülési idő korlátozásokra vonatkozóan az illetékes hatóság a bioritmust megzavaró beosztásnak a III. melléklet ORO.FTL.105 pontjában szereplő „korai típusúként” vagy „késői típusúként” történő meghatározásával összhangban meghatározhatja, hogy a kétfajta bioritmust megzavaró beosztás közül melyik alkalmazandó a felügyelete alá tartozó valamennyi kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartókra.

ARO.OPS.235 A repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszerek jóváhagyása

a) Az illetékes hatóság jóváhagyhatja a kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartók által javasolt repülési időtartamot meghatározó rendszereket, ha az üzemben tartó bizonyítja, hogy azok megfelelnek a 216/2008/EK rendeletnek és e rendelet III. melléklete FTL részének.

b) Ha az üzemben tartó által javasolt repülési időtartamot meghatározó rendszer eltér az Ügynökség által kiadott vonatkozó típusalkalmassági vizsgálattól, az illetékes hatóságnak a 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást kell alkalmaznia.

c) Ha az üzemben tartó által javasolt repülési időtartamot meghatározó rendszer eltér a vonatkozó végrehajtási szabályoktól, az illetékes hatóságnak a 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (6) bekezdése szerinti eljárást kell alkalmaznia.

d) A jóváhagyott eltéréseket alkalmazásukat követően értékelni kell, meghatározva, hogy az ilyen eltérések megerősítésre vagy módosításra szorulnak-e. Az illetékes hatóság és az Ügynökség független értékelést végez az üzemben tartó által megadott információk alapján. Az értékelésnek arányosnak és átláthatónak kell lennie, valamint tudományos elveken és ismereteken kell alapulnia.

▼M9

ARO.OPS.240 Az RNP AR APCH navigációs előírás egyedi jóváhagyása

a) Miután a kérelmező bizonyította, hogy megfelel az SPA.PBN.105 pontban előírt követelményeknek, az illetékes hatóság általános hatályú egyedi jóváhagyást vagy eljárásspecifikus jóváhagyást ad az RNP AR APCH navigációs előírásra.

b) Eljárásspecifikus jóváhagyás esetében az illetékes hatóság:

1. a PBN-jóváhagyásban felsorolja az egyes repülőterek tekintetében jóváhagyott műszeres megközelítési eljárásokat;

2. adott esetben egyeztet a szóban forgó repülőterekért felelős illetékes hatóságokkal; és

3. figyelembe veszi a kérelmező részére már kiadott, RNP AR APCH navigációs előírásra vonatkozó egyedi jóváhagyásokból eredő lehetséges beszámításokat.

▼M4

3. SZAKASZ

A műveletek felügyelete

ARO.OPS.300 Bemutató repülések

Az illetékes hatóság a tagállam területén az NCO-résszel összhangban végrehajtott bemutató repülések tekintetében további feltételeket határozhat meg. E feltételeknek biztosítaniuk kell műveletek biztonságos végrehajtását, és arányosaknak kell lenniük.

▼B

RAMP ALRÉSZ

EGY MÁSIK ÁLLAM SZABÁLYOZÓI ELLENŐRZÉSE ALÁ TARTOZÓ ÜZEMBEN TARTÓ LÉGI JÁRMŰVEINEK FÖLDI ELLENŐRZÉSEI

ARO.RAMP.005 Hatály

Ez az alrész az illetékes hatóság vagy az Ügynökség által követendő előírásokat szabja meg arra az esetre, amikor az harmadik országbeli üzemben tartó vagy másik tagállam szabályozói felügyelete alá tartozó üzemben tartó által üzemben tartott légi jármű földi ellenőrzésével kapcsolatos feladatait és felelősségeit gyakorolja, amikor a légi jármű a Szerződés hatálya alá eső területen található repülőtéren szállt le.

ARO.RAMP.100 Általános előírások

a) A légi járműveket és azok személyzetét az alkalmazandó előírások alapján kell ellenőrizni.

b) Az ARO.GEN.305 pont alapján meghatározott ellenőrzési program szerinti földi ellenőrzéseken kívül az illetékes hatóságnak földi ellenőrzést kell végeznie az olyan légi járműveken, amelyek gyaníthatóan nem felelnek meg a vonatkozó előírásoknak.

c) Az ARO.GEN.305 pont szerinti ellenőrzési program kidolgozása során az illetékes hatóságnak el kell készítenie a légi járművek földi ellenőrzésének éves programját. E programnak:

1. olyan számítási módszeren kell alapulnia, amely előzményadatként figyelembe veszi a hatóság által felügyelt repülőtereket használó üzemben tartók számát, jellegét, az általuk ezeken a repülőtereken végrehajtott leszállások számát és a repülésbiztonsági kockázatokat; valamint

2. lehetővé kell tennie az illetékes hatóság számára, hogy az ARO.RAMP.105 pont a) bekezdésében említett lista alapján elsőbbséget biztosíthasson bizonyos légi járművek földi ellenőrzésének.

d) Amennyiben szükségesnek ítéli, az Ügynökség – azon tagállam illetékes hatóságával együttműködve, amelynek területén az ellenőrzés zajlik – földi ellenőrzést hajt végre a légi járművön, hogy megbizonyosodjon arról, hogy az megfelel a vonatkozó előírásoknak, figyelemmel a következőkre:

1. a 216/2008/EK rendeletben az Ügynökségre ruházott minősítési feladatok;

▼B

2. a tagállam egységesítéssel kapcsolatos vizsgálatai; vagy

3. a szervezet vizsgálata annak bizonyítására, hogy az megfelel a potenciálisan veszélyes helyzetekre vonatkozó előírásoknak.

ARO.RAMP.105 A fontossági sorrend meghatározásának feltételei

a) Az Ügynökségnek a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének meghatározása érdekében át kell adnia az illetékes hatóságoknak azon üzemben tartók és légi járművek listáját, amelyeket potenciális kockázatot hordozóként azonosítottak.

b) A listának az alábbiakat kell tartalmaznia:

1. a rendelkezésre álló adatoknak az ARO.RAMP.150 pont b) bekezdésének 4. pontja szerinti elemzése alapján azonosított légi járművek üzemben tartói;

2. az Európai Bizottság által az Ügynökség tudomására hozott és az alábbiak alapján azonosított üzemben tartók vagy légi járművek:

i. a repülésbiztonsági bizottságnak (ASC) a 2111/2005/EK rendelet végrehajtásával kapcsolatban kifejtett véleménye, mely szerint szisztematikus földi ellenőrzések szükségesek a vonatkozó repülésbiztonsági előírásoknak való tényleges megfelelés további ellenőrzése érdekében; vagy

ii. a 2111/2005/EK rendelet 4. cikke 3. bekezdése rendelkezéseinek értelmében a tagállamok által az Európai Bizottságnak adott tájékoztatás;

3. a Szerződés hatálya alá eső területre repülő azon légi járművek, amelyeket a 2111/2005/EK rendelet B. mellékletében található, üzembentartási tilalom alá eső üzemben tartók listáján feltüntetett üzemben tartók tartanak üzemben;

4. az olyan üzemben tartók által üzemben tartott légi járművek, amelyeket a fenti 3. pontban említett listán található üzemben tartók fölött szabályozói ellenőrzést gyakorló államban minősítettek;

▼M15

5. olyan harmadik országbeli üzemben tartók által üzemben tartott légi járművek, amelyek először repülnek a Szerződés hatálya alá eső területre, területen vagy területről, vagy amelyeknek a 452/2014/EU rendelettel összhangban kiadott jogosítása korlátozva van, illetve felfüggesztést vagy visszavonást követően kapták azt vissza.

▼B

c) A listát az Ügynökség által meghatározott eljárások szerint a 2111/2005/EK rendelet alapján üzembentartási tilalom alá eső üzemben tartók közösségi listájának minden frissítése után, de legalább négyhavonta frissíteni kell.

▼M12

ARO.RAMP.106 Alkoholvizsgálat

a) Az illetékes hatóságnak a hajózó személyzetre és a légiutas-kísérő személyzetre vonatkozóan alkoholvizsgálatot kell végeznie.

b) Összhangban az ARO.RAMP.105 ponttal, az Ügynökségnek a földi ellenőrzési program keretében végzendő alkoholvizsgálatok fontossági sorrendjének meghatározása érdekében át kell adnia az illetékes hatóságoknak az uniós és harmadik országbeli üzemben tartók listáját, amely az Ügynökség által elvégzett kockázatértékelésen alapszik, figyelembe véve a pszichoaktív anyagok meglévő vizsgálati programjainak megbízhatóságát és eredményességét.

c) Az üzemben tartóknak a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet alkoholvizsgálata céljából történő kiválasztásakor az illetékes hatóságnak a b) bekezdés szerint létrehozott listát kell használnia.

▼M12

d) Minden alkalommal, amikor az ARO.RAMP.145 pont b) bekezdésével összhangban alkoholvizsgálatokra vonatkozó adatokat visznek be a központi adatbázisba, az illetékes hatóságnak biztosítania kell, hogy ezek az adatok ne tartalmazzák a személyzet érintett tagjának személyes adatait.

e) Észszerű ok vagy gyanú esetén az alkoholvizsgálatokat bármikor el lehet végezni.

f) Az alkoholvizsgálati módszertannak elismert minőségi szabványokat kell alkalmaznia, amelyek pontos vizsgálati eredményekhez vezetnek.

g) Nem teljesítheti tovább szolgálatát a hajózó személyzet vagy a légiutas-kísérő személyzet azon tagja, aki a vizsgálatok során megtagadja az együttműködést, vagy akiről pozitív eredménnyel záruló vizsgálat alapján megállapítást nyert, hogy alkohol befolyása alatt áll;

▼B

ARO.RAMP.110 Adatgyűjtés

Az illetékes hatóságnak össze kell gyűjtenie és fel kell dolgoznia minden olyan adatot, amelyet a földi ellenőrzésekhez hasznosnak ítél.

ARO.RAMP.115 A földi ellenőrök minősítése

a) Az illetékes hatóságnak és az Ügynökségnek megfelelő képesítésű ellenőrökkel kell rendelkeznie a földi ellenőrzések elvégzéséhez.

b) A földi ellenőrök:

1. rendelkeznek az általuk ellenőrzött terület(ek)hez kapcsolódó légiközlekedési szakképzettséggel vagy gyakorlati ismeretekkel;

2. sikeresen teljesítették a következőket:

i. az alábbi egy vagy több ellenőrzési területnek megfelelő szakirányú elméleti és gyakorlati képzés:

A) pilótafülke;

B) az utastér biztonsága;

C) a légi jármű állapota;

D) teheráru;

ii. az illetékes hatóság vagy az Ügynökség által kijelölt vezető földi ellenőr által tartott szakmai gyakorlat;

▼M15

3. szinten tartó képzésekkel és naptári évenként legalább 12 ellenőrzés elvégzésével fenntartják képesítésük érvényességét.

▼B

c) A b) bekezdés 2.i. pontjában említett képzést az illetékes hatóság vagy valamely, az ARO.RAMP.120 pont a) bekezdése szerinti, jóváhagyott képzési szervezet nyújtja.

d) Ezen alrész megértésének és egységes végrehajtásának javítása érdekében az Ügynökségnek képzési tanterveket kell kidolgoznia és naprakészen tartania, valamint elő kell segítenie az ellenőrök részére tartandó tanfolyamok és gyakorlati foglalkozások szervezését.

e) Az Ügynökségnek segítenie és koordinálnia kell egy ellenőri csereprogramot, melynek célja az ellenőrök gyakorlati tapasztalatszerzése és az eljárások egységesítésének előmozdítása.

ARO.RAMP.120 A képzési szervezetek jóváhagyása

a) Az illetékes hatóság azt követően hagyja jóvá az adott tagállamban lévő székhelyű képzési szervezetet, miután megbizonyosodott róla, hogy az teljesíti az alábbi feltételeket:

1. jó vezetői képességekkel rendelkező képzési vezető kinevezése annak biztosítására, hogy a képzés megfeleljen a vonatkozó előírásoknak;

▼B

2. a képzésnek megfelelő oktatólétesítmények és oktatóberendezések rendelkezésére állása;

3. az Ügynökség által az ARO.RAMP.115 pont d) bekezdése szerint kidolgozott tanterveknek megfelelő képzés nyújtása;

4. képesített oktatók alkalmazása.

b) Amennyiben az illetékes hatóság kéri, az a) bekezdésben felsorolt előírásoknak történő megfelelést és a folyamatos megfelelést az Ügynökség ellenőrzi.

c) A képzési szervezet jóváhagyása az alábbi képzések közül egynek vagy többnek a nyújtására vonatkozik:

1. elméleti alapképzés;

2. gyakorlati alapképzés;

3. szinten tartó képzés.

ARO.RAMP.125 A földi ellenőrzések lefolytatása

▼M15

a) A földi ellenőrzéseket egységes módon kell lefolytatni.

▼B

b) A földi ellenőrzés lefolytatása során az ellenőrnek meg kell tennie minden tőle telhetőt a vizsgált légi jármű felesleges késésének elkerülése érdekében.

▼M15

c) A földi ellenőrzés befejeztével a légijármű-parancsnokot vagy távollétében a hajózó személyzet egy másik tagját vagy az üzemben tartó képviselőjét tájékoztatni kell a földi ellenőrzés eredményéről.

▼B

ARO.RAMP.130 A meg nem felelésre vonatkozó megállapítások osztályozása

A vonatkozó előírásoknak való meg nem felelés mértékétől függően minden vizsgálati tétel esetében három lehetséges meg nem felelési kategória létezik. A megállapítások az alábbiak szerint osztályozandók:

1. 3. szintű megállapítás: minden észlelt, a vonatkozó előírásoknak vagy a minősítés feltételeinek való olyan jelentős meg nem felelés, amely erősen befolyásolja a repülésbiztonságot;

2. 2. szintű megállapítás: minden észlelt, a vonatkozó előírásoknak vagy a minősítés feltételeinek való olyan meg nem felelés, amely jelentős mértékben befolyásolja a repülésbiztonságot;

3. 1. szintű megállapítás: minden észlelt, a vonatkozó előírásoknak vagy a minősítés feltételeinek való olyan meg nem felelés, amely kismértékben befolyásolja a repülésbiztonságot.

ARO.RAMP.135 A meg nem felelésre vonatkozó megállapítások nyomán hozott intézkedések

a) 2. és 3. szintű megállapítások esetén az illetékes hatóság vagy – megfelelő esetben – az Ügynökség:

1. írásban tájékoztatja az üzemben tartót a megállapításról, és kéri a végrehajtott javító intézkedésekre vonatkozó bizonyíték benyújtását; és

2. tájékoztatja az üzemben tartó államának és – ha attól eltérő – a légi járművet lajstromozó, valamint a hajózószemélyzet szakszolgálati engedélyét kiállító államnak az illetékes hatóságát. Ilyen esetekben az illetékes hatóság vagy az Ügynökség bizonyítékot kér arra, hogy ezen állam(ok) illetékes hatósága elfogadta az üzemben tartó által az ARO.GEN.350 vagy az ARO.GEN.355 pont szerint végrehajtott javító intézkedéseket.

b) 3. szintű megállapítás esetén az illetékes hatóságnak az a) bekezdés rendelkezésein felül haladéktalanul meg kell tennie az alábbi lépések legalább egyikét:

1. a légi jármű repülési műveleteinek korlátozása;

2. azonnali javító intézkedések kérése;

3. felszállási tilalom az ARO.RAMP.140 pont szerint; vagy

4. azonnali működési tilalom elrendelése a 2111/2005/EK rendelet 6. cikke alapján.

▼B

c) Amennyiben az Ügynökség tett 3. szintű megállapítást, fel kell kérnie annak az államnak az illetékes hatóságát, amelynek területén a légi jármű leszállt, hogy a b) bekezdés alapján tegye meg a szükséges lépéseket.

ARO.RAMP.140 Felszállási tilalom

a) 3. szintű megállapítás esetén, amennyiben a jelek arra utalnak, hogy a légi járművel anélkül kívánnak repülni, hogy az üzemben tartó vagy a tulajdonos végrehajtotta volna a megfelelő javító intézkedéseket, az illetékes hatóság:

1. tájékoztatja a légijármű-parancsnokot vagy a légi jármű üzemben tartóját, hogy a légi jármű repülése további értesítésig nem engedélyezett; és

2. felszállási tilalmat rendel el a légi járműre nézve.

b) Annak az államnak az illetékes hatósága, amelyben a légi járműre nézve felszállási tilalmat rendeltek el, köteles haladéktalanul értesíteni az üzemben tartó államának illetékes hatóságát, valamint – ha attól eltérő –, akkor azon állam illetékes hatóságát, amely a légi járművet lajstromozta, és amennyiben a felszállási tilalommal sújtott légi járművet harmadik országbeli üzemben tartó tartja üzemben, az Ügynökséget.

c) Az illetékes hatóság az üzemben tartó államával vagy a lajstromba vevő állammal együttműködve előírja a légi jármű felszállási engedélyéhez szükséges feltételeket.

d) Amennyiben a meg nem felelés kihat a légi jármű légialkalmassági bizonyítványának érvényességére, az illetékes hatóság csak akkor oldhatja fel a felszállási tilalmat, ha az üzemben tartó bizonyítja, hogy:

1. az alkalmazandó követelményeknek való megfelelést helyreállította;

▼M15

2. tagállamban lajstromozott légi jármű esetében a 748/2012/EU rendelet alapján megszerezte a repülési engedélyt;

▼B

3. harmadik országban lajstromozott és EU-tagállambeli vagy harmadik országbeli üzemben tartó által üzemben tartott légi jármű esetében megszerezte a lajstromozó állam vagy az üzemben tartó állama által kiállított felszállási engedélyt vagy egy azzal egyenértékű dokumentumot;

4. adott esetben megszerezte az átrepülni kívánt harmadik országok engedélyét.

ARO.RAMP.145 Jelentéstétel

a) Az ARO.RAMP.125 pont a) bekezdésével összhangban összegyűjtött adatokat az ellenőrzést követő 21 naptári napon belül kell bevinni az ARO.RAMP.150 pont b) bekezdésének 2. pontjában említett központi adatbázisba.

b) Az illetékes hatóságnak vagy az Ügynökségnek minden olyan információt be kell vinnie a központi adatbázisba, amely hasznos a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak alkalmazása vagy az Ügynökségnek e melléklet által ráruházott feladatai ellátása szempontjából, ideértve az ARO.RAMP.110 pontban említett vonatkozó adatokat is.

c) Amennyiben az ARO.RAMP.110 pontban említett adatok potenciális repülésbiztonsági veszélyre utalnak, ezeket az adatokat is haladéktalanul továbbítani kell valamennyi érintett illetékes hatóság és az Ügynökség részére.

d) Amennyiben az illetékes hatóságot magánszemély tájékoztatja egy légi jármű hiányosságairól, biztosítani kell az ARO.RAMP.110 pontban és az ARO.RAMP.125 pont a) bekezdésében említett adatok forrásának beazonosíthatatlanságát.

▼B

ARO.RAMP.150 Az Ügynökség koordinációs feladatai

a) Az Ügynökség felügyeli és működteti az alábbiak tárolásához és cseréjéhez szükséges eszközöket és eljárásokat:

▼M15

1. az ARO.RAMP.145 pontban meghatározott adatok;

▼B

2. olyan harmadik országoktól vagy nemzetközi szervezetektől származó adatok, amelyekkel az EU megfelelő megállapodásokat kötött, vagy olyan szervezetektől származó adatok, amelyekkel az Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 27. cikke 2. bekezdésének rendelkezései alapján megfelelő megállapodásokat kötött.

b) A felügyelet az alábbi feladatokat foglalja magában:

1. a tagállamoktól származó, a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá eső országban található repülőtereken leszálló légi járművek repülésbiztonságára vonatkozó adatok tárolása;

2. az a) bekezdés 1. és 2. pontjában említett összes adatot tartalmazó központi adatbázis felállítása, fenntartása és folyamatos naprakészen tartása;

3. az adatbázis-kezelő alkalmazás szükséges változtatásainak és fejlesztéseinek elvégzése;

4. a központi adatbázis és a légi járművek és légijármű-üzemben tartók repülésbiztonságával kapcsolatos egyéb adatok elemzése, valamint ennek alapján:

i. a Bizottság és az illetékes hatóságok tájékoztatása az azonnali intézkedésekről vagy az utólagos intézkedési irányelvekről;

ii. a potenciális repülésbiztonsági problémák jelentése a Bizottságnak és az illetékes hatóságoknak;

iii. szükség esetén javaslattétel a Bizottságnak és az illetékes hatóságoknak a repülésbiztonság területén meghozandó összehangolt intézkedésekről, valamint az együttműködés biztosítása ezen intézkedések technikai szintjén;

5. kapcsolattartás és információcsere egyéb európai uniós intézményekkel és testületekkel, nemzetközi szervezetekkel és harmadik országbeli illetékes hatóságokkal.

ARO.RAMP.155 Éves jelentés

Az Ügynökség a földi ellenőrzések rendszeréről éves jelentést készít és nyújt be a Bizottságnak, amelynek legalább az alábbi információkat kell tartalmaznia:

a) a rendszer előrehaladottsági állapota;

b) az adott évben elvégzett ellenőrzések állása;

c) az ellenőrzések eredményeinek elemzése a megállapítások kategóriájának szintek feltüntetésével;

d) az adott évben végrehajtott intézkedések;

e) a földi ellenőrzések rendszerének további javítására tett javaslatok; valamint

f) az üzemben tartás helyéül szolgáló állam, a légijármű-típus, az üzemben tartó és az ellenőrzésenként kivizsgált biztonsági problémák aránya szerint csoportosított ellenőrzések listáit tartalmazó mellékletek.

▼B

ARO.RAMP.160 A nyilvánosság tájékoztatása és az adatok védelme

a) A tagállamok az ARO.RAMP.105 és az ARO.RAMP.145 pont értelmében kapott információkat kizárólag a 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályai céljaira használhatják fel, és azokat ennek megfelelően védeniük kell.

b) A jelentés az ARO.RAMP.145 pont értelmében kapott adatok elemzését tartalmazza. A jelentésnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, az adatok forrását nem szabad megadni.

▼M29

I. függelék

<table>
<tr><td colspan="3">LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÁSI ENGEDÉLY
(Jóváhagyási jegyzőkönyv légijármű-üzembentartók részére)
Az üzemben tartás típusai:
Kereskedelmi célú légi szállítás (CAT) ☐ Utasok; ☐ Áru; ☐ Egyéb ([1]): .....
Innovatív légi mobilitás (IAM) ☐ Utasok; ☐ Áru; ☐ Egyéb ([1]): .....</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Az üzemben tartó állama ([2]):</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Kiállító hatóság ([3]):</td></tr>
<tr><td>AOC sz. ([6]):</td><td rowspan="4">Az üzemben tartó neve ([7]):
Kereskedelmi név ([8]):
Az üzemben tartó levelezési címe ([10]):
Telefonszám ([11]):
Faxszám:
E-mail-cím:</td><td rowspan="4">Üzembentartási kapcsolattartók: ([9])
Az üzemben tartásért felelős vezetőség azonnali elérhetőségi adatai itt találhatók: … ([12]).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">☐ … ([13]) engedélyt kap a mellékelt üzembentartási előírások szerinti, az üzembentartási kézikönyv, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet V. melléklete és a rendelethez kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok alapján történő kereskedelmi célú légi szállítási (CAT) műveletek végzésére.
☐ … ([13]) engedélyt kap a mellékelt üzembentartási előírások szerinti, az üzembentartási kézikönyv, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet V. melléklete és a rendelethez kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok alapján történő innovatív légi mobilitási (IAM) műveletek végzésére.</td></tr>
<tr><td>Kiállítás dátuma ([14]):</td><td colspan="2">Név és aláírás ([15]):
Beosztás:</td></tr>
<tr><td colspan="3">([1]) Adja meg az egyéb szállítási formát.
([2]) Helyettesítse az üzemben tartó államának nevével.
([3]) Helyettesítse a kiállító illetékes hatóság nevével.
([4]) A hatáskörrel rendelkező hatóság általi használatra.
([5]) A hatáskörrel rendelkező hatóság általi használatra.
([6]) Az illetékes hatóság által adott hivatkozási szám.
([7]) Helyettesítse az üzemben tartó bejegyzett nevével.
([8]) Az üzemben tartó kereskedelmi neve, ha eltér a bejegyzett névtől. A kereskedelmi név elé illessze be a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
([9]) Az elérhetőségi adatok azon telefon- és faxszámok (országhívó számmal együtt), esetleg e-mail-cím, amelyeken az üzemben tartásért felelős vezetőség a repülési műveletekkel, a légialkalmassággal, a hajózó és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkalmasságával, a veszélyes árukkal és egyéb releváns ügyekkel kapcsolatban azonnal elérhető.
([10]) Az üzemben tartó székhelyének címe.
([11]) Az üzemben tartó székhelyének telefon- és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.
([12]) Azon ellenőrzött, fedélzeten tárolt dokumentum neve, amely az elérhetőségeket tartalmazza a megfelelő oldalra és bekezdésre történő hivatkozással együtt. Például: „… elérhetőségei az üzembentartási kézikönyv általános/bevezető része 1. fejezetének 1.1. pontja alatt találhatók”; vagy „a(z) … az üzembentartási előírások 1. oldalán találhatók”; vagy „a(z) … e dokumentum mellékletében találhatók”.
([13]) Az üzemben tartó bejegyzett neve.
([14]) Az üzembentartási engedély kiadásának dátuma (nn-hh-éééé).
([15]) Az illetékes hatóság képviselőjének beosztása, neve és aláírása. Az üzembentartási engedély hivatalos pecséttel is ellátható.
138. számú EASA-űrlap, 3 kiadás</td></tr>
</table>

▼M29

▼C6

II. függelék

ÜZEMBENTARTÁSI ELŐÍRÁSOK **(az üzembentartási kézikönyvben jóváhagyott feltételek szerint)**				
A kiállító hatóság elérhetőségi adatai Telefonszám ([1]): _____; Faxszám: _____; E-mail-cím: _____				
Üzembentartási engedély ([2]):	Az üzemben tartó neve ([3]):	Dátum ([4]):	Aláírás:	
	Kereskedelmi név:			
Üzembentartási előírások száma:				
A légi jármű típusa ([5]): Lajstromjel ([6]):				
Az üzemben tartás típusai: Kereskedelmi célú légi szállítás (CAT) □ Utasok □ Áru □ Egyéb ([7]): _____ Innovatív légi mobilitás (IAM) □ Utasok □ Áru □ Egyéb ([7]): _____				
Műveleti terület ([8]):				
Különleges korlátozások ([9]):				
Egyedi jóváhagyások:	Van	Nincs	Részletek ([10])	Megjegyzések
Veszélyes áruk	□	□		
Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek				
Felszállás	□	□	RVR ([11]): ... m	
Megközelítés és leszállás	□	□	CAT ([12]) .... DA/H: ... láb, RVR: ... m	
Műveleti engedmény	□	□	CAT ([13]) …. DA/H: ... láb, RVR: ... m	
RVSM ([14]) □ N/A	□	□		
ETOPS ([15]) □ N/A	□	□	Legnagyobb kitérési idő ([16]): … perc	
Összetett navigációs előírások teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletekhez ([17])	□	□		([18])
Előírt minimális navigációs pontosság	□	□		
Egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott műveletek (SET-IMC)	□	□	([19])	
Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével	□	□		
Helikopteres függesztményes szállítási műveletek	□	□		
Helikopteres légimentési műveletek	□	□		
Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek	□	□		

▼M29

▼C6

Térbeli pont szerinti (PinS) helikopteres megközelítések és indulások csökkentett VFR-minimumok mellett	□	□		
VTOL-képes légi járművel végzett légimentési műveletek (VEMS)	□	□		
Légiutas-kísérők képzése ([20])	□	□		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ([21])	□	□		
B típusú EFB-alkalmazások használata	□	□	([22])	
Folyamatos légialkalmasság	□	□	([23])	
Egyéb ([24])				

([1]) Az illetékes hatóság telefonszáma (országhívószámmal együtt). Amennyiben rendelkezésre áll, az e-mail-címet és a faxszámot is meg kell adni.
([2]) A kapcsolódó üzembentartási engedély (AOC) száma.
([3]) Az üzemben tartó bejegyzett neve és – ha attól eltérő – kereskedelmi neve. A kereskedelmi név elé illessze be a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
([4]) Az üzembentartási előírások kiállítási dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
([5]) A légi jármű gyártójának, típus- és altípusszámának, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatszámának ICAO-kódja (pl. Boeing–737-3K2 vagy Boeing–777-232) vagy adott esetben a VTOL-képes légi jármű gyártója, típus- és altípusszáma.
([6]) A lajstromjel az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben van feltüntetve. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára. Amennyiben nem mindegyik egyedi jóváhagyás vonatkozik a légijármű-típusra, a légi jármű lajstromjele feltüntethető a vonatkozó egyedi jóváhagyáshoz tartozó „Megjegyzések” rovatban.
([7]) Határozza meg az egyéb típusú szállítást (pl. vészhelyzeti egészségügyi szolgáltatás).
([8]) Sorolja fel azon földrajzi területeket, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
([9]) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).
([10]) Ebben az oszlopban sorolja fel az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedő feltételeit (a megfelelő kritériumokkal).
([11]) A felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolság méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.
([12]) Tüntesse fel a vonatkozó precíziós megközelítési kategóriát: CAT II vagy CAT III. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben és az elhatározási magasságot (DH) lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.
([13]) Az alkalmazandó műveleti engedmény: SA CAT I, SA CAT II, EFVS stb. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben és az elhatározási magasságot (DH) lábban. Minden felsorolt műveleti engedményt külön sorba kell írni.
([14]) A „nem alkalmazható” (N/A) négyzetet csak akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű jóváhagyott legnagyobb szolgálati magassága FL290 alatt van.
([15]) A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légi járművekre vonatkozik. Ennek megfelelően a „Nem alkalmazható” (N/A) négyzetet akkor lehet bejelölni, ha a légijármű-típusnak kettőnél kevesebb vagy több hajtóműve van.
([16]) Megadható a légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is.
([17]) Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden komplex egyedi PBN-jóváhagyást (pl. RNP AR APCH) külön sorban, a hozzájuk tartozó korlátozásokat pedig a „Részletek” és/vagy a „Megjegyzések” rovatban kell feltüntetni. Az egyedi RNP AR APCH eljárások eljárásspecifikus jóváhagyását az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben lehet feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([18]) Adja meg, ha az egyedi jóváhagyás bizonyos futópályavégekre és/vagy repülőterekre korlátozódik.
([19]) A sárkányszerkezet és hajtómű adott kombinációja.
([20]) A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
([21]) A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
([22]) A B típusú EFB-alkalmazások listája az EFB-hardver hivatkozásával együtt (hordozható elektronikus pilótatáskák esetében). A listát az üzembentartási előírások vagy az üzembentartási kézikönyv tartalmazza. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([23]) A légi jármű folyamatos légialkalmasságának irányításáért felelős szervezet jóváhagyásának megjelölése, valamint hivatkozás a vonatkozó rendeletre (például az 1321/2014/EU rendelet Vc. melléklete [CAMO-rész]).
([24]) Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként, külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyenként (pl. rövidpályás leszállások, meredek siklópályán történő megközelítés, csökkentett szükséges leszállási úthossz, helikopteres repülés közérdekű helyszínre/helyszínről, beépített területen kívüli kedvezőtlen környezet fölötti helikopteres repülés, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli helikopteres repülés, megnövelt bedöntési szöggel végzett repülés, megfelelő repülőtértől való legnagyobb távolság megnövelt hatótávolságú üzemelésre [ETOPS] vonatkozó jóváhagyással nem rendelkező, két hajtóműves légi járművek esetében).

▼**M15**

III. függelék

Egyedi jóváhagyások jegyzéke

Nem kereskedelmi műveletek

Egyedi légi szállítási műveletek

(a jóváhagyásban meghatározott és az üzembentartási vagy repülési kézikönyvben szereplő feltételekkel)

Kiállító hatóság ([1]):		
Egyedi jóváhagyási számok jegyzéke ([2]): Az üzemben tartó neve: Dátum ([3]): Aláírás:		
A légi jármű típusa és lajstromjele ([4]):		
Az egyedi légi szállítás művelet (SPO) típusa (megfelelő esetben): ☐ ([5])…		
Egyedi jóváhagyások ([6]):	Részletek ([7])	Megjegyzések
…		
…		
…		
…		

([1]) Megnevezés és kapcsolattartási adatok.
([2]) A jóváhagyás száma.
([3]) Az egyedi jóváhagyások kiadásának dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
([4]) Írja be a Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (CAST)/ICAO által kiadott, a légi jármű gyártmányára, típusára és sorozatára, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatára utaló megjelölést (például Boeing-737-3K2 vagy Boeing-777-232). A CAST/ICAO-taxonómia megtalálható a következő webcímen: http://www.intlaviationstandards.org/
A lajstromjeleket vagy az egyedi jóváhagyások jegyzékében, vagy az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetni. Utóbbi esetben az egyedi jóváhagyások jegyzékében hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([5]) Adja meg a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés, karbantartási célú ellenőrző repülés).
([6]) Ebben az oszlopban sorolja fel az összes jóváhagyott műveletet, pl. veszélyes áruk szállítása, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) Ebben az oszlopban sorolja fel az egyes jóváhagyások leginkább megengedő feltételeit, pl. DH és RVR-minimumértékek a CAT II esetében.

140. számú EASA-űrlap, 2. kiadás.

▼**M15**

IV. függelék

MAGAS KOCKÁZATÚ, KERESKEDELMI CÉLÚ EGYEDI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEKRE VONATKOZÓ ENGEDÉLY	
Kiállító hatóság ([1]): Engedély száma ([2]):	
Az üzemben tartó neve ([3]): Az üzemben tartó címe ([4]): Telefonszám ([5]): Fax E-mail-cím:	
A légi jármű típusa és lajstromjele ([6]):	
Engedélyezett egyedi légi szállítási művelet ([7]):	
Engedélyezett műveleti terület vagy helyszín ([8]):	
Különleges korlátozások ([9]):	
… ezúton engedélyt kap arra, hogy magas kockázatú, kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet(ek)et hajtson végre ezen engedéllyel, az üzemben tartó standard üzembentartási eljárásaival, az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletével és a rendelethez kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokkal összhangban.	
Kiállítás dátuma ([10]):	Név és aláírás ([11]): Beosztás:

([1]) Az illetékes hatóság neve és elérhetősége.
([2]) Kapcsolódó engedély száma.
([3]) Az üzemben tartó bejegyzett nevét és – ha attól eltérő – kereskedelmi nevét írja be. A kereskedelmi név elé illessze be a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
([4]) Az üzemben tartó székhelyének címe.
([5]) Az üzemben tartó székhelyének telefon- és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.
([6]) Írja be a Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (CAST)/ICAO által kiadott, a légi jármű gyártmányára, típusára és sorozatára, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatára utaló megjelölést (például Boeing-737-3K2 vagy Boeing-777-232). A CAST/ICAO-taxonómia megtalálható a következő webcímen: http://www.intlaviationstandards.org. A lajstromjeleket vagy az egyedi jóváhagyások jegyzékében, vagy az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetni. Utóbbi esetben az egyedi jóváhagyások jegyzékében hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([7]) Adja meg a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés, karbantartási célú ellenőrző repülés).
([8]) Azon földrajzi területek vagy helyszínek felsorolása, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
([9]) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).
([10]) Az engedély kiadásának dátuma (éééé-hh-nn).
([11]) Az illetékes hatóság képviselőjének beosztása, neve és aláírása. Az engedély hivatalos pecséttel is ellátható.

151. számú EASA-űrlap, 2. kiadás.

▼B

III. MELLÉKLET

A LÉGI JÁRMŰVEK ÜZEMBEN TARTÓIRA VONATKOZÓ SZERVEZETI ELŐÍRÁSOK

[ORO RÉSZ]

▼M29

ORO.GEN.005 Hatály

Ez a melléklet meghatározza a légi járművek üzemben tartói által az alábbi műveletek végzésekor teljesítendő előírásokat:

a) kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek;

b) kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek;

c) hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek;

d) hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek;

e) innovatív légi mobilitási (IAM) műveletek.

▼B

GEN ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Általános rendelkezések

ORO.GEN.105 Illetékes hatóság

E melléklet tekintetében az engedélyezési ►M1 vagy nyilatkozattételi ◄ kötelezettség ►M4 vagy egyedi légi szállítási műveleti engedély ◄ alá eső üzemben tartók fölött felügyeletet gyakorló illetékes hatóság a tagállamok valamelyikében székhellyel rendelkező üzemben tartók esetében az adott tagállam által kijelölt hatóság.

ORO.GEN.110 Az üzemben tartó feladatai

▼M4

a) Az üzemben tartó felel légi járműveinek – adott esetben – a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete, e melléklet vonatkozó előírásai, valamint saját légijármű-üzembentartási engedélye (AOC), egyedi légi szállítási műveleti engedélye (SPO engedély) vagy nyilatkozata szerint történő üzemben tartásáért.

▼B

b) Minden repülési műveletet az üzembentartási kézikönyv rendelkezései szerint kell végrehajtani.

c) Az üzemben tartó köteles kialakítani és fenntartani egy rendszert az engedélyében ►M1 vagy nyilatkozatában ◄ ►M4 , egyedi légi szállítási műveleti engedélyében ◄ foglalt feltételek alapján végzett repülések műveleti irányításának gyakorlására.

d) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy légi járműveinek felszerelése és személyzetének képesítése megfeleljen az üzemelés területével és típusával kapcsolatos előírásoknak.

e) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a földi és légi műveletekre kijelölt vagy azokban közvetlenül részt vevő személyzet valamennyi tagja megfelelő eligazításban részesült, bizonyította, hogy képes feladatai ellátására, és tisztában van kötelezettségeivel, valamint feladatainak és az üzemben tartás egészének viszonyával.

▼M5

f) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia és képzéseket kell tartania minden egyes légijármű-típus biztonságos üzemben tartására. Ezeknek tartalmazniuk kell a földi és légi személyzet feladatait és kötelezettségeit valamennyi földi és légi műveletre vonatkozóan. Ezek az eljárások és képzések nem írhatják elő a személyzet tagjainak, hogy a repülés kritikus szakaszaiban a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükségeseken kívül bármilyen egyéb tevékenységet folytassanak. Az említett eljárásoknak és képzéseknek zavarásmentes pilótafülkére vonatkozó eljárásokat és képzéseket is tartalmazniuk kell.

▼B

g) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet valamennyi tagja tisztában legyen azzal, hogy köteles betartani azon államoknak a feladataik elvégzésére vonatkozó törvényeit, szabályait és eljárásait, ahol a műveletek végrehajtása történik.

▼M15

h) Annak biztosítása érdekében, hogy az üzembentartási kézikönyvben szereplő műveleti eljárások betartásra kerüljenek, az üzemben tartónak minden légijármű-típushoz ellenőrző listát kell készítenie, amelyet a személyzetnek használnia kell a repülés minden szakaszában normál, rendellenes és vészhelyzetben. Az ellenőrző listák kialakítása és használata során figyelembe kell venni az emberi tényezőket, valamint a tervjóváhagyás jogosultja által kiadott legfrissebb dokumentációt.

▼B

i) Az üzemben tartónak meg kell határoznia a repülés biztonságos végrehajtásához szükséges repülés-előkészítési eljárásokat. Ehhez figyelembe kell venni a légi jármű teljesítményét, egyéb műveleti korlátozásokat, valamint a követendő útvonalon és használandó repülőtereken vagy műveleti területeken várható körülményeket. Ezeknek az eljárásoknak az üzembentartási kézikönyvben kell szerepelniük.

▼M10

j) Az üzemben tartónak – a műszaki utasításban előírtak szerint – a veszélyes árukkal kapcsolatos képzési programokat kell kialakítania és fenntartania. A szóban forgó képzési programoknak illeszkedniük kell a személyzet feladataihoz. A kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók képzési programjait, függetlenül attól, hogy szállítanak-e veszélyes árukat, vagy sem, valamint a veszélyes árukat szállító, az ORO.GEN.005 b), c) és d) pontjában említett, a kereskedelmi légi szállítási műveletektől eltérő műveleteket végző üzemben tartók képzési programjait az illetékes hatóságnak felül kell vizsgálnia és jóvá kell hagynia.

▼M14

k) A j) bekezdés sérelme nélkül azoknak az üzemben tartóknak, amelyek a következő légi járművek valamelyikének kereskedelmi célú üzemben tartását végzik, gondoskodniuk kell arról, hogy a hajózó személyzet megfelelő, a veszélyes árukkal kapcsolatos képzést vagy eligazítást kapjon, amely alapján képes felfedezni az utasok által vagy rakományként a fedélzetre felvitt, be nem jelentett veszélyes árukat:

1. olyan, egyhajtóműves, légcsavaros, 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű (MCTOM) és legfeljebb 5 maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) repülőgép, amellyel ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszállva VFR szerint nappal hajtanak végre repülést;

2. olyan, egy hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő, legfeljebb 5 maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) helikopter, amellyel ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszállva VFR szerint nappal hajtanak végre repülést.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Légijármű-üzembentartási engedély (AOC) iránti kérelem ◄

a) ►M4 Légijármű-üzembentartási engedélyt ◄ kérelmezni vagy meglévő engedély módosítása iránti kérelmet benyújtani az illetékes hatóság által meghatározott módon és formában kell, figyelembe véve a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak vonatkozó követelményeit.

b) Az első engedélyt kérelmezőknek be kell nyújtaniuk az illetékes hatóság részére azokat a dokumentumokat, amelyek ismertetik, hogy a kérelmező miként felel meg a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban felállított követelményeknek. A benyújtott dokumentációnak tartalmaznia kell egy olyan eljárást, amely ismerteti, hogy az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatásokat hogyan fogják kezelni, és hogyan tájékoztatják ezekről az illetékes hatóságot.

▼B

ORO.GEN.120 Megfelelési módozatok

a) Az üzemben tartó használhat az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek.

b) Ha az engedélyköteles üzemben tartó az Ügynökség által elfogadott elfogadható megfelelési módozatoktól (AMC) eltérő alternatív megfelelési módozatot szeretne használni, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek, erről előzetesen tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot, és ehhez be kell nyújtania az alternatív megfelelési módozat részletes leírását. A leírásnak tartalmaznia kell minden esetlegesen kapcsolódó kézikönyv vagy eljárás módosítását, valamint egy olyan értékelést, amely bizonyítja, hogy a végeredmény megfelel a végrehajtási szabályok követelményeinek.

Az üzemben tartó az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása és az erről szóló értesítés kézhezvétele után hajthatja végre az alternatív megfelelési módozatokat, amint az az ARO.GEN.120 pont d) bekezdésében olvasható.

▼M1

c) Azon üzemben tartók, akik kötelesek nyilatkozatot tenni tevékenységükről, értesítik az illetékes hatóságot azokról az alternatív megfelelési módozatokról, amelyeket a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés céljából kívánnak alkalmazni.

▼M4

d) Ha egy SPO-engedélyköteles üzemben tartó alternatív megfelelési módozatokat kíván használni, a b) bekezdés előírásait kell betartania, amennyiben az alternatív megfelelési módozat befolyásolja az engedélyben foglalt standard üzembentartási eljárásokat, és a c) bekezdés előírásait kell betartania a szervezet és a működés bejelentett része tekintetében.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 A légijármű-üzembentartási engedély birtokosának jóváhagyási feltételei és jogosultságai ◄

Az engedéllyel rendelkező üzemben tartónak be kell tartania az üzembentartási engedély üzembentartási előírásaiban meghatározott illetékességet és jogosultságokat.

ORO.GEN.130 ►M4 A légijármű-üzembentartási engedély birtokosára vonatkozó változások ◄

a) Az alábbiakat érintő összes változtatás:

1. az üzemben tartó engedélyének vagy üzembentartási előírásainak hatálya; vagy

2. az ORO.GEN.200 pont a) bekezdésének 1. és 2. pontja által előírt, üzembentartói felügyeleti rendszer bármely eleme

az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását igényli.

b) Az üzemben tartónak a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak értelmében előzetes jóváhagyást igénylő változtatások esetén kérnie kell és meg kell szereznie az illetékes hatóság jóváhagyását. A kérelmet még a változtatás végrehajtása előtt be kell nyújtani, hogy az illetékes hatóság megállapíthassa, hogy az üzemben tartó továbbra is megfelel-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak, és hogy szükség esetén módosíthassa az üzembentartási engedélyt és a hozzá csatolt jóváhagyási feltételeket.

Az üzemben tartónak minden vonatkozó dokumentumot be kell nyújtania az illetékes hatóság részére.

▼B

A változtatás az ARO.GEN.330 ponttal összhangban csak az illetékes hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után hajtható végre.

Megfelelő esetben az üzemben tartónak a változtatás ideje alatt az illetékes hatóság által előírt feltételek szerint kell az üzemben tartást végeznie.

c) Az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatásokat az illetékes hatóság által az ARO.GEN.310 pont c) bekezdésével összhangban jóváhagyott eljárásban meghatározottak szerint kell kezelni, és tájékoztatni kell azokról az illetékes hatóságot.

ORO.GEN.135 ►M4 A légijármű-üzembentartási engedély folyamatos érvényessége ◄

▼M15

a) Az üzemben tartó engedélye mindaddig érvényes marad, amíg teljesül valamennyi alábbi feltétel:

1. az üzemben tartó továbbra is megfelel az (EU) 2018/1139 rendeletben és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban szereplő vonatkozó követelményeknek, figyelembe véve a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások kezelésével kapcsolatos, az e melléklet ORO.GEN.150 pontjában leírt rendelkezéseket;

2. az üzemben tartó az e melléklet ORO.GEN.140 pontjában meghatározott módon hozzáférést biztosít az illetékes hatóság számára, hogy az meg tudja állapítani, az üzemben tartó folyamatosan megfelel-e az (EU) 2018/1139 rendeletben és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban szereplő vonatkozó követelményeknek;

3. az engedélyről nem mondanak le, illetve azt nem vonják be.

▼B

b) Amennyiben bevonásra kerül vagy lemondanak róla, az engedélyt haladéktalanul vissza kell szolgáltatni az illetékes hatóságnak.

ORO.GEN.140 Hozzáférés

▼M15

a) Annak érdekében, hogy az illetékes hatóság meg tudja állapítani, az üzemben tartó megfelel-e az (EU) 2018/1139 rendelet és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok vonatkozó követelményeinek, az üzemben tartó mindenkor hozzáférést biztosít az alábbi hatóságok által erre feljogosított személyek részére létesítményeihez, légi járműveihez, dokumentumaihoz, nyilvántartásaihoz, adataihoz, eljárásaihoz és a bizonyítvány, egyedi légi szállítási műveleti (SPO) engedély vagy nyilatkozat hatálya alá tartozó – szerződés alapján vagy anélkül végzett – tevékenységekkel kapcsolatos minden egyéb anyaghoz:

1. az e rendelet III. mellékletének ORO.GEN.105 pontjában meghatározott illetékes hatóság;

2. az e rendelet II. mellékletének ARO.GEN.300 d) és e) pontja, illetve RAMP alrésze rendelkezéseinek értelmében eljáró hatóság.

▼M29

b) Az a) bekezdésben említett légi járművekhez való hozzáférésnek ki kell terjednie:

i. repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében a légi járművek fedélzetére való lépésre és a fedélzeten való tartózkodásra művelet közben, kivéve, ha a pilótafülke parancsnoka repülésbiztonsági okokból a CAT.GEN.MPA.135 ponttal összhangban erről másként dönt;

ii. VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek esetében a légi járművek fedélzetére való lépésre és a fedélzeten való tartózkodásra művelet közben, kivéve, ha a parancsnok repülésbiztonsági okokból az IAM.GEN.MVCA.135 ponttal összhangban erről másként dönt.

▼B

ORO.GEN.150 Meg nem felelésre vonatkozó megállapítások

A megállapításokról szóló értesítés kézhezvétele után az üzemben tartó:

a) azonosítja a meg nem felelés kiváltó okát;

▼B

b) kidolgoz egy javító intézkedési tervet; és

c) igazolja az illetékes hatóság által elfogadott javító intézkedés végrehajtását az adott hatósággal egyeztetett határidőn belül, az ARO.GEN.350 pont d) bekezdésével összhangban.

ORO.GEN.155 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

Az üzemben tartónak végre kell hajtania:

a) az illetékes hatóság által az ARO.GEN.135 pont c) bekezdésével összhangban előírt repülésbiztonsági intézkedéseket; valamint

b) az Ügynökség által kiadott minden repülésbiztonsággal kapcsolatos vonatkozó rendelkező közleményt, beleértve a légialkalmassági irányelveket.

ORO.GEN.160 Események bejelentése

▼M15

a) Az üzemben tartó a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([1]) és a 376/2014/EU rendeletben meghatározott módon jelentést tesz minden balesetről, súlyos repülőeseményről és eseményről az illetékes hatóságnak és minden olyan más szervezetnek, amely felé az üzemben tartó állama tájékoztatási kötelezettséget írt elő.

▼M2

b) Az a) bekezdés sérelme nélkül az üzemben tartónak jelentenie kell az illetékes hatóság és a légi jármű tervezéséért felelős szervezet felé minden repülési eseményt, működési rendellenességet, műszaki hibát, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépését vagy a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok közt szereplő pontatlan, hiányos vagy félreérthető információkra rávilágító eseményt, illetve minden olyan rendkívüli körülményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi jármű biztonságos üzemelését, de nem vezetett balesethez vagy súlyos repülési eseményhez.

▼M15

c) A 996/2010/EU rendelet és a 376/2014/EU rendelet sérelme nélkül, az a) és b) bekezdésben említett jelentéseket az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell megtenni, és azoknak tartalmazniuk kell a helyzetre vonatkozóan az üzemben tartó által ismert minden információt.

▼B

d) A jelentéseket a lehető leghamarabb meg kell tenni, de mindenképpen 72 órán belül attól számítva, hogy az üzemben tartó észlelte azt az állapotot, amelyre a jelentés vonatkozik, kivéve, ha ezt valamilyen rendkívüli körülmény megakadályozza.

e) Adott esetben az üzemben tartónak intézkedéseket kell meghatároznia a hasonló események jövőbeni előfordulásának megelőzésére, és azokról haladéktalanul részletes jelentést kell készítenie. A jelentést az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell elkészíteni.

2. SZAKASZ

Felügyelet

ORO.GEN.200 Felügyeleti rendszer

a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy felügyeleti rendszert, amely az alábbiakat foglalja magában:

1. világosan meghatározott felelősségi körök és elszámoltathatóság az üzemben tartó szervezetének egészén belül, beleértve a felelős vezető közvetlen elszámoltathatóságát repülésbiztonsági kérdésekben;

2. az üzemben tartó repülésbiztonsággal kapcsolatos általános filozófiájának és elveinek, azaz repülésbiztonsági irányelveinek ismertetése;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

▼B

3. az üzemben tartó tevékenységével járó repülésbiztonsági veszélyek azonosítása, értékelése és az azokhoz kapcsolódó kockázatok kezelése, beleértve a kockázatok csökkentése érdekében tett intézkedéseket és azok hatékonyságának bizonyítását;

4. a feladataik elvégzésére kiképzett és ahhoz értő személyzet fenntartása;

5. a felügyeleti rendszer összes kulcsfontosságú eljárásának dokumentációja, beleértve a személyzet tagjaival a felelősségi köreiket tudatosító módszert és ezen dokumentáció módosítási eljárását;

6. egy funkció annak figyelemmel kísérésére, hogy teljesíti-e az üzemben tartó a vonatkozó követelményeket. A megfelelés figyelemmel kísérésének részét kell alkotnia egy visszajelző rendszernek, amely a szükséges javító intézkedések hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében tájékoztatja a megállapításokról a felelős vezetőt; valamint

7. e melléklet és más vonatkozó mellékletek kapcsolódó alrészeiben előírt minden további követelmény.

b) A felügyeleti rendszernek összhangban kell lennie az üzemben tartó méretével és tevékenységeinek jellegével és összetettségével, tekintettel az ezen tevékenységekkel járó veszélyekre és a hozzájuk társuló kockázatokra.

▼M4

ORO.GEN.205 Szerződés alapján végzett tevékenységek

▼M15

a) Amikor tevékenységének részeként bármely szolgáltatást vagy terméket szerződéssel kiszervez, illetve szerez be, az üzemben tartónak biztosítania kell a következők mindegyikét:

1. a szerződés alapján kiszervezett szolgáltatás vagy a beszerzett termék megfelel a vonatkozó követelményeknek;

2. az üzemben tartó felügyeleti rendszere az ilyen, szerződés alapján kiszervezett szolgáltatással vagy beszerzett termékkel kapcsolatos valamennyi repülésbiztonsági veszélyt figyelembe veszi.

▼M4

b) Amikor az engedéllyel rendelkező üzemben tartó vagy a légijármű-üzembentartási engedély birtokosa tevékenységének bármely részét szerződés útján olyan szervezetnek szervezi ki, amely önmagában nem rendelkezik az adott tevékenység végzéséhez szükséges, az e résznek megfelelő engedéllyel, a szerződés alapján dolgozó szervezetnek az üzemben tartó jóváhagyása alatt kell tevékenykednie. A szerződés alapján dolgozó szervezetnek biztosítania kell, hogy az illetékes hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, és ellenőrizhesse a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.

▼B

ORO.GEN.210 Személyi feltételek

a) Az üzemben tartónak ki kell neveznie egy felelős vezetőt, aki jogosult biztosítani azt, hogy minden tevékenységet a vonatkozó követelményekkel összhangban lehessen finanszírozni és végrehajtani. A felelős vezető felel a hatékony felügyeleti rendszer kialakításáért és fenntartásáért.

b) Az üzemben tartónak ki kell neveznie egy személyt vagy személyek egy csoportját, aki/amely azért felel, hogy az üzemben tartó továbbra is megfeleljen a vonatkozó előírásoknak. Ezen személy(ek) közvetlen felettese a felelős vezető.

c) Az üzemben tartónak elegendő számú szakképzett szakemberrel kell rendelkeznie a tervezett feladatoknak és tevékenységeknek a vonatkozó előírások betartásával történő végrehajtásához.

d) Az üzemben tartónak a tapasztalatra, szakképzettségre és oktatásra vonatkozó nyilvántartást kell vezetnie, ily módon bizonyítva, hogy megfelel a c) bekezdésnek.

e) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet minden tagja tisztában legyen a feladatának gyakorlására vonatkozó előírásokkal és eljárásokkal.

▼B

ORO.GEN.215 A létesítményekkel szembeni követelmények

Az üzemben tartónak rendelkeznie kell az összes tervezett feladatnak és tevékenységnek a vonatkozó előírások szerinti végrehajtását és felügyeletét lehetővé tevő létesítményekkel.

ORO.GEN.220 Nyilvántartás

a) Az üzemben tartónak ki kell alakítania egy olyan nyilvántartó rendszert, amely lehetővé teszi az összes kidolgozott tevékenység kívánalmaknak megfelelő tárolását és megbízható nyomon követését, különös tekintettel az ORO.GEN.200 pontban felsorolt összes elemre.

b) A nyilvántartás formátumát az üzemben tartó eljárásaiban kell meghatározni.

c) A nyilvántartásokat olyan módon kell tárolni, amely biztosítja a sérülés, megváltoztatás és lopás elleni védelmüket.

▼M15

3. SZAKASZ

Egyéb szervezési követelmények

▼M29

ORO.GEN.310 Üzembentartási engedélyben feltüntetett repülőgép vagy helikopter nem kereskedelmi célú műveletekre és egyedi műveletekre történő használata

a) A valamely üzemben tartó üzembentartási engedélyében feltüntetett repülőgép vagy helikopter akkor maradhat az üzembentartási engedélyben, ha üzemben tartása az alábbi helyzetek valamelyikében történik:

1. az üzembentartási engedély birtokosa által, a VIII. melléklettel (SPO rész) összhangban végzett egyedi műveletek céljára;

2. más üzemben tartók által, hajtóművel rendelkező légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek vagy a VI. melléklettel (NCC rész), a VII. melléklettel (NCO rész) vagy a VIII. melléklettel (SPO rész) összhangban végrehajtott egyedi műveletek céljára, feltéve, hogy a légi járművet megszakítás nélkül legfeljebb 30 napig használják.

b) Amennyiben a repülőgépet vagy helikoptert az a) 2. pont szerint használják, az üzembentartási engedély birtokosának, aki a repülőgépet vagy helikoptert biztosítja, és a repülőgépet vagy helikoptert használó üzemben tartónak meg kell határoznia egy olyan eljárást, amely:

1. egyértelműen meghatározza, hogy mely üzemben tartó felelős az egyes járatok műveleti irányításáért, és leírja, hogyan történik a műveleti irányítás átadása közöttük;

2. leírja a repülőgépnek vagy helikopternek az üzembentartási engedély birtokosa részére történő visszaszolgáltatásakor végrehajtandó átadás-átvételi eljárást.

A szóban forgó eljárást fel kell tüntetni minden üzemben tartó üzembentartási kézikönyvében, vagy az üzembentartási engedély birtokosa és a repülőgépet vagy helikoptert az a) 2. pont szerint használó üzemben tartó között létrejött szerződésben. Az üzembentartási engedély birtokosa elkészíti az említett szerződés mintáját. Az ORO.GEN.220 pontot alkalmazni kell az említett szerződésekre.

Az üzembentartási engedély birtokosa és a repülőgépet vagy helikoptert az a) 2. pont szerint használó üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az érintett személyzetet tájékoztassák az eljárásról.

c) Az üzembentartási engedély birtokosa előzetes jóváhagyás céljából benyújtja a b) pontban említett eljárást az illetékes hatósághoz. Az üzembentartási engedély birtokosának meg kell állapodnia az illetékes hatósággal arról, hogy milyen módon és gyakorisággal tájékoztatja az illetékes hatóságot a műveleti irányítás átadásáról az ORO.GEN.130 c) pontnak megfelelően.

d) Az a) pont szerint használt repülőgép vagy helikopter folyamatos légialkalmasságát az üzembentartási engedélyben szereplő repülőgép vagy helikopter folyamatos légialkalmasságáért felelősséget viselő szervezet irányítja, az 1321/2014/EU rendelettel összhangban.

▼M29

e) Az üzembentartási engedély birtokosának, aki az a) pontnak megfelelően biztosítja a repülőgépet vagy helikoptert:

1. az üzembentartási kézikönyvben meg kell adnia a rendelkezésre bocsátott repülőgép vagy helikopter lajstromjelét és az adott repülőgéppel vagy helikopterrel végzett műveletek típusát;

2. folyamatosan tájékozódnia kell, és nyilvántartást kell vezetnie minden olyan üzemben tartóról, amely adott pillanatban ellátja a repülőgép vagy helikopter műveleti irányítását a repülőgépnek vagy helikopternek az üzembentartási engedély birtokosa részére történő visszaszolgáltatásáig;

3. biztosítania kell, hogy az általa a veszélyek azonosítására, valamint a kockázatok értékelésére és mérséklésére hozott intézkedések az adott repülőgéppel vagy helikopterrel végzett összes műveletre kiterjedjenek.

f) A VI. melléklet (NCC rész) és a VIII. melléklet (SPO rész) szerinti műveletek esetében a repülőgépet vagy helikoptert az a) pontnak megfelelően használó üzemben tartónak kell biztosítania a következők mindegyikét:

1. a műveleti irányítása alatt végzett összes repülés be legyen jegyezve a repülőgép vagy helikopter műszaki naplójába;

2. a repülőgép vagy helikopter rendszereiben és konfigurációjában ne történjen változás;

3. minden olyan műszaki hibát és rendellenességet, amely a műveleti irányítása alatt következik be a repülőgépen vagy helikopteren, jelentsenek a d) pontban említett szervezetnek;

4. az üzembentartási engedély birtokosa kapjon egy példányt a repülőgéppel vagy helikopterrel végzett repülésekre vonatkozó, a 376/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2015/1018 végrehajtási rendeletnek ([1]) megfelelően készített összes eseményjelentésből.

▼B

AOC ALRÉSZ

LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÁSI ENGEDÉLY

▼M29

ORO.AOC.100 Légijármű-üzembentartási engedély (AOC) iránti kérelem

a) Az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) sérelme nélkül, az üzemben tartónak a repülőgéppel vagy helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek vagy a VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek megkezdése előtt kérelmeznie kell és meg kell kapnia az illetékes hatóság által kiállított üzembentartási engedélyt.

b) Az üzemben tartó az alábbi információkat köteles megadni az illetékes hatóságnak:

1. a kérelmező hivatalos neve, kereskedelmi neve, címe és levelezési címe;

2. a tervezett művelet leírása, az üzemben tartani kívánt légi jármű(vek) típusával és számával együtt;

3. a felügyeleti rendszer leírása (a szervezeti felépítéssel együtt);

4. a felelős vezető neve;

5. az ORO.AOC.135 a) pontban előírtaknak megfelelően kinevezett személyek, valamint képesítésük és tapasztalatuk;

([1]) A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról (HL L 163., 2015.6.30., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj?locale=hu).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj?locale=hu).

▼M29

6. az ORO.MLR.100 pontban előírt üzembentartási kézikönyv egy példánya;

7. nyilatkozat arról, hogy a kérelmező az illetékes hatóságnak megküldött valamennyi dokumentumot ellenőrizte, és úgy ítélte, hogy azok megfelelnek az alkalmazandó követelményeknek.

c) A kérelmezőnek bizonyítania kell az illetékes hatóság felé, hogy:

1. a repülőgéppel vagy helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében, e mellékletben (ORO rész), e rendelet IV. mellékletében (CAT rész) és V. mellékletében (SPA rész), valamint az (EU) 2015/640 rendelet [1] I. mellékletében (26. rész) foglalt alapvető követelményeknek;

1a. a VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében, e III. mellékletben (ORO rész), e rendelet V. mellékletében (SPA rész) és IX. mellékletében (IAM rész), valamint az (EU) 2015/640 rendelet I. mellékletében (26. rész) foglalt alapvető követelményeknek;

2. mindegyik üzemben tartott légi jármű a 748/2012/EU rendeletben szerint kiállított légialkalmassági bizonyítványt (CofA) kapott, vagy az ORO.AOC.110 d) pont szerinti sima bérbevétel tárgyát képezi; valamint

3. szervezete és irányítása megfelel a tervezett művelet nagyságrendjének és terjedelmének, és teljes mértékben illeszkedik hozzá.

▼B

ORO.AOC.105 A légijármű-üzembentartási engedély birtokosának üzembentartási előírásai és jogosultságai

Az üzemben tartó jogosultságait, beleértve az V. melléklet (SPA rész) alapján biztosítottakat is, az engedély üzembentartási előírásaiban kell meghatározni.

ORO.AOC.110 Bérleti szerződés

Minden bérbevétel

a) Az 1008/2008/EK rendelet sérelme nélkül, e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartó által üzemben tartott légi járművet érintő minden bérleti szerződés feltétele az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása.

▼M7

b) Az e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartó nem vehet bérbe olyan légi járművet, amely szerepel a működési korlátozás alá eső üzemben tartók listáján, olyan államban van lajstromozva, ahol az összes, ezen ország felügyelete alá tartozó üzemben tartó működési tilalom alá esik, vagy amelynek üzemben tartója a 2111/2005/EK rendelet alapján működési tilalom alá esik.

▼M15

Teljes bérbevétel

c) A harmadik országbeli üzemben tartó birtokában lévő légi jármű teljes bérbevételének jóváhagyását kérelmező köteles igazolni az illetékes hatóságnak a következők mindegyikét:

1. a harmadik országbeli üzemben tartó rendelkezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 6. mellékletének megfelelően kiállított érvényes üzembentartási engedéllyel;

2. a harmadik országbeli üzemben tartó repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság és a repülési műveletek tekintetében egyenértékűek az 1321/2014/EU rendeletben és e rendeletben megállapított alkalmazandó rendelkezésekkel;

3. a légi jármű rendelkezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 8. mellékletének megfelelően kiállított szabványos légialkalmassági bizonyítvánnyal.

[1] A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.) adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 106., 2015.4.24., 18. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj?locale=hu).

▼M7

Sima bérbevétel

d) A harmadik országban lajstromozott légi jármű sima bérbevételi jóváhagyását kérelmező köteles igazolni az illetékes hatóságnak, hogy:

1. olyan operatív igény lépett fel, amely nem elégíthető ki EU-ban lajstromozott légi jármű bérbevételével;

2. a sima bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot;

3. biztosított a 1321/2014/EU rendelet vonatkozó rendelkezéseinek való megfelelés; és

4. a légi jármű a légi járművek üzemben tartására vonatkozó uniós jogszabályoknak megfelelően van felszerelve.

▼B

Sima bérbeadás

e) Az e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartónak, amennyiben valamelyik légi járművét sima bérbeadással kívánja bérbe adni, előzetes jóváhagyást kell kérnie az illetékes hatóságtól. A kérelemhez mellékelni kell a bérbeadási szerződés tervezetének másolatát vagy a bérbeadási szerződés rendelkezéseinek leírását – a pénzügyi kitételek nélkül –, valamint minden egyéb kapcsolódó dokumentumot.

Teljes bérbeadás

f) A légi jármű teljes bérbeadását megelőzően az e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartónak értesítenie kell az illetékes hatóságot.

ORO.AOC.115 A közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások

a) A harmadik országbeli üzemben tartókra és légi járművekre vonatkozó európai uniós repülésbiztonsági előírások sérelme nélkül, az e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartó csak azt követően köthet egy harmadik országbeli üzemben tartóval közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodást, ha:

1. meggyőződött róla, hogy a harmadik országbeli üzemben tartó megfelel az ICAO előírásainak; és

2. az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátotta azon, dokumentumokkal alátámasztott információkat, amelyek a szóban forgó hatóság számára lehetővé teszik az ARO.OPS.105 pontnak való megfelelést.

b) Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodás végrehajtása során az üzemben tartó nyomon követi és rendszeresen értékeli a harmadik országbeli üzemben tartónak az ICAO-előírásoknak való folyamatos megfelelését.

c) Az e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartó nem adhat el és nem bocsáthat ki jegyeket harmadik országbeli üzemben tartó által üzemben tartott járatra, ha a harmadik országbeli üzemben tartó a 2111/2005/EK rendelet alapján működési tilalom alá esik, vagy nem tartja be az ICAO-előírásokat.

ORO.AOC.120 Légiutas-kísérő képzések tartására és légiutas-kísérő személyzet tanúsítványainak kiadására vonatkozó engedélyek

a) Amennyiben az üzemben tartó az ►M4 1178/2011/EU rendelet ◄ V. mellékletében (CC rész) előírt képzést szándékozik nyújtani, e célból kérelmeznie kell és meg kell szereznie az illetékes hatóság által kiállított engedélyt. Ennek érdekében a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy megfelel az említett melléklet CC.TRA.215 és CC.TRA.220 pontjában a képzés nyújtására és tartalmára vonatkozóan előírt követelményeknek, és tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot az alábbiakról:

1. a tevékenység kezdetének tervezett dátuma;

2. az oktatók személyes adatai és a leadni szándékozott tananyagokkal kapcsolatos képesítései;

▼B

3. a képzés tervezett helyszíneinek megnevezése és címe;

4. a használni kívánt létesítmények, oktatási módszerek, kézikönyvek és bemutató eszközök leírása; és

5. a tanfolyam tantervei és tanfolyamhoz kapcsolódó programok.

b) Amennyiben egy tagállam az ►M4 1178/2011/EU rendelet ◄ VI. mellékletének (ARA rész) ARA.CC.200 pontja alapján úgy dönt, hogy az üzemben tartó engedélyt kaphat légiutas-kísérő tanúsítvány kiadására, a kérelmező az a) bekezdés rendelkezésein túlmenően:

1. bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy:

i. képes a feladat elvégzésére, és azzal kapcsolatban elszámoltatható;

ii. a vizsgáztató szakemberek megfelelően képzettek és nem ellenérdekeltek; valamint

2. bemutatja az alábbiakra vonatkozó eljárásokat és előírt feltételeket:

i. a CC.TRA.220 pontban előírt vizsgák lebonyolítása;

ii. a légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása; és

iii. az üzemben tartó által kiállítandó tanúsítványokkal és azok birtokosaival kapcsolatos valamennyi vonatkozó információ és dokumentáció átadása az illetékes hatóság részére a hatóság általi nyilvántartás, felügyelet és végrehajtás céljából.

c) Az a) és b) bekezdésben említett engedélyek az üzembentartási előírások részét képezik.

▼M29

ORO.AOC.125 Üzembentartási engedély birtokosa által az üzembentartási engedélyében felsorolt repülőgépekkel vagy helikopterekkel végzett nem kereskedelmi célú műveletek

a) Az üzembentartási engedély birtokosa végezhet a VI. melléklettel (NCC rész) vagy a VII. melléklettel (NCO rész) összhangban nem kereskedelmi légi szállítást az engedélye üzembentartási előírásaiban vagy az üzembentartási kézikönyvben feltüntetett repülőgéppel vagy helikopterrel, feltéve, hogy az üzembentartási engedély birtokosa az üzembentartási kézikönyvben részletesen ismerteti a szóban forgó műveleteket, ideértve a következőket:

1. a vonatkozó előírások ismertetése;

2. a kereskedelmi és a nem kereskedelmi légi szállítási műveletek végrehajtása során alkalmazott műveleti eljárások közötti különbségek ismertetése;

3. az azt biztosító módszer, hogy a műveletekben részt vevő személyzet minden tagja teljes mértékben tisztában legyen a vonatkozó eljárásokkal.

b) Az üzembentartási engedély birtokosának meg kell felelnie a következőknek:

1. hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett karbantartási célú ellenőrző repülés esetén a VIII. melléklet (SPO rész);

2. hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett karbantartási célú ellenőrző repülés esetén a VII. melléklet (NCO rész).

c) Az üzembentartási engedély birtokosának az a) és a b) pontban említett műveletek végzése esetén nem kell az e melléklet szerinti nyilatkozatot benyújtania.

▼M29

d) Az üzembentartási engedély birtokosának a repüléssel kapcsolatos dokumentumokban (operatív repülési terv, terhelési adatlap és egyéb vonatkozó dokumentumok) fel kell tüntetnie a repülés üzembentartási kézikönyv szerinti típusát.

▼M7

ORO.AOC.130 Repülési adatok figyelése – repülőgépek

a) Az üzemben tartó a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében köteles kialakítani és fenntartani egy, a felügyeleti rendszerébe integrált repülésiadat-figyelő programot.

b) A repülésiadat-figyelő program nem lehet büntető jellegű, és megfelelő biztosítékokat kell tartalmaznia az adatforrás(ok) védelmére.

▼B

ORO.AOC.135 Személyi feltételek

▼M15

a) Az üzemben tartónak az ORO.GEN.210 b) pont alapján ki kell neveznie az alábbi területek irányításáért és felügyeletéért felelős személyeket:

1. repülési műveletek;

2. a személyzet tagjainak képzése;

3. földi műveletek;

4. a folyamatos légialkalmasság vagy adott esetben a folyamatos légialkalmasság irányítására vonatkozó szerződés az 1321/2014/EU rendelettel összhangban.

▼B

b) *A személyzet megfelelősége és szakértelme*

1. Az üzemben tartónak a tervezett földi tevékenységnek és repüléseknek megfelelő létszámú szakszemélyzetet kell alkalmaznia.

2. A földi tevékenységre és a repülésekre beosztott vagy abban közvetlenül részt vevő szakszemélyzet:

i. megfelelően képzett;

ii. bizonyítja a rá osztott feladatok ellátására való képességét; és

iii. tisztában van kötelezettségeivel, valamint feladata és az üzemben tartás egésze közötti viszonnyal.

c) *A szakszemélyzet felügyelete*

1. Az üzemben tartónak elegendő számú felügyelőt kell alkalmaznia a szakszemélyzet felügyeletére, figyelembe véve az üzemben tartó szervezeti felépítését és az alkalmazott szakemberek számát.

2. Ezen felügyelők feladatait és kötelezettségeit világosan meg kell határozni, és minden egyéb szükséges rendelkezést meg kell hozni annak biztosítása érdekében, hogy betölthessék felügyelői szerepüket.

3. A személyzet tagjainak és a tevékenységben részt vevőknek a felügyeletét olyan személyeknek kell ellátniuk, akik megfelelő tapasztalattal rendelkeznek, és megvan a szakértelmük az üzembentartási kézikönyvben meghatározott minőségi szintek elérésének biztosítására.

ORO.AOC.140 A létesítményekkel szembeni követelmények

Az ORO.GEN.215 ponttal összhangban az üzemben tartó:

a) járatai biztonságos kiszolgálásának biztosítása érdekében megfelelő földi kiszolgáló létesítményeket használ;

b) fő műveleti bázisán berendezi a tevékenység területének és típusának megfelelő, az üzemben tartást támogató létesítményeket;

▼B

c) az egyes műveleti bázisokon elegendő munkaterületet biztosít azon személyzet számára, amelynek tevékenysége hatással lehet a repülések biztonságára. Figyelembe kell venni a földi személyzet és a műveleti irányításban érintett személyzet igényeit, valamint a lényeges nyilvántartások tárolásának és megjelenítésének, valamint a személyzet általi repülés-előkészítésnek a szükségleteit.

ORO.AOC.150 A dokumentációra vonatkozó előírások

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a kézikönyveknek és minden egyéb előírt dokumentációnak, valamint azok módosításainak a létrehozásáról.

b) Az üzemben tartónak képesnek kell lennie az üzembentartási kézikönyvek és egyéb információk késedelem nélküli kiosztására.

▼M1

DEC ALRÉSZ

NYILATKOZAT

ORO.DEC.100 Nyilatkozat

▼M4

A hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel nem kereskedelmi célú műveleteket vagy nem kereskedelmi célú egyedi műveleteket végző üzemben tartók, illetve az egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek végző üzemben tartók:

▼M1

a) a műveletek megkezdése előtt az e melléklet I. függelékében található nyomtatvány kitöltésével az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátanak minden vonatkozó információt;

b) megküldik az illetékes hatóság részére az alkalmazott alternatív megfelelési módozatok listáját;

c) betartják az alkalmazandó követelményeket és megfelelnek a nyilatkozatban megadott információknak;

d) az e melléklet I. függelékében található nyomtatvány szerinti módosított nyilatkozat benyújtásával haladéktalanul tájékoztatják az illetékes hatóságot a nyilatkozatban vagy az alkalmazott alternatív megfelelési módozatokban bekövetkezett minden változásról; valamint

e) értesítik az illetékes hatóságot az üzemben tartás beszüntetéséről.

▼M4

SPO ALRÉSZ

KERESKEDELMI CÉLÚ EGYEDI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK

ORO.SPO.100 A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletekre vonatkozó közös követelmények

a) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az ORO.DEC.100 pont előírásain túl meg kell felelniük az ORO.AOC.135, az ORO.AOC.140 és az ORO.AOC.150 pontnak is.

b) A légi járműveknek rendelkezniük kell légialkalmassági bizonyítvánnyal (CofA), ahogy azt a 748/2012/EU rendelet előírja, vagy azokat a c) bekezdéssel összhangban kell bérelni.

▼M15

c) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az illetékes hatóságtól előzetes engedélyt kell szerezniük, és be kell tartaniuk az alábbi követelményeket:

1. légi járművek harmadik országbeli üzemben tartótól való teljes bérbevétele esetén:

i. a harmadik országbeli üzemben tartó repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság és a repülési műveletek tekintetében egyenértékűek az 1321/2014/EU rendeletben ([1]) és e rendeletben meghatározott alkalmazandó rendelkezésekkel;

([1]) A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 362., 2014.12.17., 1. o.).

▼M15

ii. a harmadik országbeli üzemben tartó légi járműve rendelkezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 8. mellékletének megfelelően kiállított szabványos légialkalmassági bizonyítvánnyal;

iii. a teljes bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot;

2. harmadik országban lajstromozott légi jármű sima bérbevétele esetén:

i. olyan operatív igény lépett fel, amely nem elégíthető ki Unióban lajstromozott légi jármű bérbevételével;

ii. a sima bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot;

iii. a harmadik országbeli légi jármű repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság tekintetében egyenértékűek az 1321/2014/EU rendeletben meghatározott alkalmazandó rendelkezésekkel;

iv. a légi jármű a VIII. mellékletnek (SPO rész) megfelelően van felszerelve.

▼M4

ORO.SPO.110 Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezése

a) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az illetékes hatóságtól előzetes engedélyt kell kérniük és szerezniük minden olyan, magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási művelet megkezdése előtt:

1. amelyet olyan terület fölött végeznek, ahol vészhelyzet esetén a földön tartózkodó harmadik személyek biztonsága valószínűsíthetően veszélybe kerülhet, vagy

2. amely – a művelet helyszíne szerinti illetékes hatóság meghatározása alapján – jellegénél vagy a művelet helyszínéül szolgáló környezetnél fogva magas kockázatot jelent, különösen a földön tartózkodó harmadik személyek számára.

b) Az üzemben tartó az alábbi információkat köteles megadni az illetékes hatóságnak:

1. a kérelmező hivatalos neve, kereskedelmi neve, címe és levelezési címe;

2. a felügyeleti rendszer leírása (a szervezeti felépítéssel együtt);

3. a tervezett művelet leírása, az üzemben tartani kívánt légi jármű(vek) típusával és számával együtt;

4. az SPO.OP.230 ponttal összhangban kidolgozott kockázatértékelési dokumentáció és standard üzembentartási eljárások;

5. egy nyilatkozat arról, hogy a kérelmező az illetékes hatóságnak megküldött valamennyi dokumentumot ellenőrizte, és úgy ítélte, hogy azok az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek.

c) Engedélyt kérelmezni vagy annak módosítása iránti kérelmet benyújtani az illetékes hatóság által meghatározott módon és formában kell, figyelembe véve a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak vonatkozó követelményeit.

ORO.SPO.115 Változtatások

a) Az engedély vagy az engedélyezett műveletek hatályának bárminemű változtatásához az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges. Az eredeti kockázatértékelés keretében nem vizsgált változtatások bevezetése előtt az illetékes hatósághoz be kell nyújtani a kockázatértékelés és a standard üzembentartási eljárások módosítását.

▼M4

b) A változtatás jóváhagyására irányuló kérelmet még a változtatás végrehajtása előtt be kell nyújtani, hogy az illetékes hatóság megállapíthassa, hogy az üzemben tartó továbbra is megfelel-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak, és hogy szükség esetén módosíthassa az engedélyt. Az üzemben tartónak minden vonatkozó dokumentumot be kell nyújtania az illetékes hatóság részére.

c) A változtatást az ARO.OPS.150 ponttal összhangban csak az illetékes hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után lehet végrehajtani.

d) Megfelelő esetben az üzemben tartónak a változtatás ideje alatt az illetékes hatóság által előírt feltételek szerint kell az üzemben tartást végeznie.

ORO.SPO.120 Folyamatos érvényesség

a) Az egyedi légi szállítási engedéllyel rendelkező üzemben tartónak be kell tartania az engedély üzembentartási előírásaiban meghatározott illetékességet és jogosultságokat.

b) Az üzemben tartó engedélye mindaddig érvényes marad, amíg:

1. az üzemben tartó megfelel a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő vonatkozó követelményeknek, figyelembe véve a megállapítások kezelésével kapcsolatos, az ORO.GEN.150 pontban meghatározott rendelkezéseket;

2. az illetékes hatóság hozzáférést kap a szervezethez az ORO.GEN.140 pontban meghatározott módon, hogy meg tudja állapítani, a szervezet folyamatosan megfelel-e a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő követelményeknek; és

3. az engedélyről nem mondanak le, illetve azt nem vonják be.

c) Amennyiben az engedély bevonásra kerül vagy lemondanak róla, azt haladéktalanul vissza kell szolgáltatni az illetékes hatóságnak.

▼B

MLR ALRÉSZ

KÉZIKÖNYVEK, NAPLÓK ÉS NYILVÁNTARTÁSOK

ORO.MLR.100 Üzembentartási kézikönyv – általános előírások

a) A 216/20085/EK rendelet IV. mellékletének 8.b. pontja szerint az üzemben tartó üzembentartási kézikönyvet (OM) állít össze.

▼M29

b) Az üzembentartási kézikönyv tartalmának tükröznie kell – az esettől függően – az e mellékletben, a IV. mellékletben (CAT rész), az V. mellékletben (SPA rész), a VI. mellékletben (NCC rész), a VIII. mellékletben (SPO rész) és a IX. mellékletben (IAM rész) meghatározott követelményeket, és nem kerülhet ellentmondásba – értelemszerűen – a légijármű-üzembentartási engedély, az egyedi légi szállítási műveleti engedély vagy a nyilatkozat üzembentartási előírásaiban, valamint az egyedi jóváhagyásokat tartalmazó listában megadott feltételekkel.

▼B

c) Az üzembentartási kézikönyv több részben is kiadható.

d) Szükséges, hogy a tevékenységben érintett valamennyi személy könnyen hozzáférhessen az üzembentartási kézikönyv azon részeihez, amelyek a feladataik elvégzésére vonatkoznak.

e) Az üzembentartási kézikönyvet naprakészen kell tartani. A teljes személyzetet tájékoztatni kell a feladataik elvégzésére vonatkozó részek változásairól.

f) A személyzet valamennyi tagja kap egy személyes példányt, amely az üzembentartási kézikönyvnek a feladataik elvégzésére vonatkozó részeit tartalmazza. Mindazok, akik megkapták az üzembentartási kézikönyvet vagy annak részeit, felelnek azért, hogy saját példányukat az üzemben tartó által kiadott módosítások vagy változtatások beillesztésével folyamatosan naprakészen tartsák.

▼B

g) Légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkezők esetében:

1. az ORO.GEN.115 pont b) bekezdése és az ORO.GEN.130 pont c) bekezdése szerint bejelentésköteles módosítások tekintetében az üzemben tartónak a hatálybalépés dátumát megelőzően be kell nyújtania a tervezett módosításokat az illetékes hatósághoz; és

2. az ORO.GEN.130 pont alapján előzetes jóváhagyáshoz kötött tételekkel kapcsolatos eljárásmódosítások tekintetében a jóváhagyást a módosítás hatálybalépését megelőzően be kell szerezni.

▼M4

g1) Egyedi légi szállítási műveleti engedéllyel rendelkezők esetében a jóváhagyott standard üzembentartási eljárásokat érintő módosítások előzetes jóváhagyás után léphetnek hatályba.

▼B

h) Amennyiben a repülésbiztonság érdekében azonnali módosításokra vagy változtatásokra van szükség, azok a g) ►M4 és a g1) ◄ bekezdés ellenére azonnal közzétehetők és alkalmazhatók, feltéve, hogy minden szükséges jóváhagyás kérelmezése megtörtént.

i) Az üzemben tartó az illetékes hatóság által előírt minden módosítást és változtatást köteles a dokumentumokba bevezetni.

j) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a jóváhagyott dokumentumokból származó információk vagy azok bármely módosítása megfelelően tükröződjön az üzembentartási kézikönyvben. Ez nem akadályozza meg az üzemben tartót abban, hogy az üzembentartási kézikönyvben ezeknél korlátozóbb adatokat és eljárásokat tegyen közzé.

k) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet valamennyi tagja értse azt a nyelvet, amelyen az üzembentartási kézikönyvnek a feladataikra és kötelezettségeikre vonatkozó részeit írták. Az üzembentartási kézikönyv tartalmát olyan formában kell megjeleníteni, amely nehézség nélkül használható, és amelyek elkészítésekor figyelembe vették az emberi tényezőkre vonatkozó elveket.

▼M29

ORO.MLR.101 Az üzembentartási kézikönyv szerkezete a kereskedelmi légi szállítási és az innovatív légi mobilitási műveletek esetében

Az 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC), egy hajtóműves, légcsavaros repülőgépekkel végrehajtott műveletek, valamint az 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, egy hajtóműves, nem komplex helikopterrel VFR szerint nappal, ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen végrehajtott műveletek kivételével az üzembentartási kézikönyv fő szerkezeti elemei a következők:

a) A. rész: Általános rész vagy alapvetés: a nem típusfüggő üzembentartási irányelveket, utasításokat és eljárásokat tartalmazza;

b) B. rész: Műveleti utasítások: a légijármű-típusokkal összefüggő utasításokat és eljárásokat tartalmazza, figyelembe véve az üzemben tartó által használt légijármű-típusok/-osztályok, -változatok és konkrét légijármű-példányok közötti különbségeket;

c) C. rész: Repülőgéppel vagy helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek: az útvonalakra/szerepekre/területekre, valamint a repülőterekre/műveleti területekre vonatkozó utasításokat és információkat tartalmazza, vagy VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek: az útvonalakra/szerepekre/területekre, valamint a vertiportokra/kitérési helyekre/műveleti területekre vonatkozó utasításokat és információkat tartalmazza;

d) D. rész: Képzés: a személyzetnek a műveletek biztonságos végrehajtásához szükséges képzésére vonatkozó utasításokat tartalmazza.

▼B

ORO.MLR.105 Minimális felszerelésjegyzék (MEL)

▼M5

a) A 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 8.a.3. pontja szerint létre kell hozni a minimális felszerelésjegyzéket (MEL) a vonatkozó standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) alapján, amelyet a 748/2012/EU rendeletnek megfelelően összeállított adatok határoztak meg. Amennyiben az üzemeltetési alkalmassági adatok között nem került kidolgozásra a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL), a minimális felszerelésjegyzék (MEL) adott esetben az üzemben tartó állama vagy a nyilvántartó állam által jóváhagyott, vonatkozó MMEL alapján is elkészíthető.

▼B

b) A minimális felszerelésjegyzéket és annak bármely módosítását az illetékes hatóság hagyja jóvá.

c) Az MMEL bármely vonatkozó változása esetén az üzemben tartónak elfogadható időn belül módosítania kell a MEL-t.

d) A berendezések listáján kívül a MEL-nek tartalmaznia kell a következőket:

1. egy előszót, amely a MEL-t használó hajózó- és karbantartó személyzetnek szóló útmutatót és meghatározásokat tartalmazza;

2. azon MMEL felülvizsgálati státusát, amelyen a MEL alapszik, valamint a MEL felülvizsgálati státusát;

3. a MEL hatályát, terjedelmét és célját.

e) Az üzemben tartó:

1. javítási határidőket határoz meg a MEL-ben szereplő minden működésképtelen műszerre, berendezésrészre vagy használhatatlan funkcióra. A MEL-ben megadott javítási határidő nem lehet kevésbé korlátozó, mint az MMEL-ben ugyanerre az elemre meghatározott javítási határidő;

2. hatékony javítási programot alakít ki;

3. a MEL-ben megadott javítási határidő lejártát követően csak akkor tartja üzemben a légi járművet, ha:

i. a meghibásodást kijavították; vagy

ii. a javítási határidőt az f) pont szerint meghosszabbították.

f) Az illetékes hatóság jóváhagyásától függően az üzemben tartó alkalmazhat eljárást a „B”, „C” vagy „D” kategóriájú javítási határidő egyszeri meghosszabbítására, feltéve, ha:

1. a meghosszabbított javítási határidő az adott légijármű-típusra érvényes MMEL hatályán belül marad;

2. a meghosszabbított javítási határidő nem hosszabb, mint a MEL-ben megadott javítási határidő;

3. a javítási határidő meghosszabbítása nem alkalmazható a MEL-tételek javításának normál eljárásaként, hanem kizárólag akkor alkalmazzák, amikor a javítást az üzemben tartó hatáskörén kívül álló körülmények akadályozzák;

4. az üzemben tartó meghatározza a meghosszabbítások ellenőrzése során esedékes egyedi feladatokat és kötelezettségeket;

5. az illetékes hatóságot értesítették az alkalmazandó javítási határidő meghosszabbításáról; és

6. terv készült a javításnak a lehető legkorábbi időpontban történő elvégzésére.

g) Az üzemben tartónak az MMEL-ben említett üzembentartási és karbantartási eljárások figyelembevételével ki kell dolgoznia a MEL-ben említett üzembentartási és karbantartási eljárásokat. Ezeknek az eljárásoknak szerepelniük kell az üzemben tartó kézikönyveiben vagy a MEL-ben.

h) Az üzemben tartónak az MMEL-ben említett minden alkalmazandó üzembentartási és karbantartási eljárás változása esetén módosítania kell a MEL-ben említett üzembentartási és karbantartási eljárásokat.

i) Amennyiben arról a MEL másként nem rendelkezik, az üzemben tartónak végre kell hajtania:

▼B

1. a MEL-ben hivatkozott üzembentartási eljárásokat, amikor a felsorolt egység üzemképtelen állapotában terveznek repülést és/vagy repülnek; és

2. a MEL-ben hivatkozott karbantartási eljárásokat a felsorolt egység üzemképtelen állapotában történő repülés előtt.

j) Az illetékes hatóság eseti jóváhagyásától függően az üzemben tartó üzemben tarthatja a légi járművet a MEL korlátozásain kívül, de az MMEL korlátozásain belül eső üzemképtelen műszerekkel, berendezésrészekkel vagy használhatatlan funkciókkal, feltéve, hogy:

▼M2

1. az érintett műszerek, berendezésrészek vagy funkciók az a) bekezdésben meghatározott MMEL hatálya alá esnek;

2. a jóváhagyást nem szokványos eljárásként alkalmazzák a jóváhagyott MEL korlátozásainak megkerülésével történő üzemben tartásra, és kizárólag akkor veszik igénybe, ha az üzemben tartó ellenőrzésén kívül álló körülmények akadályozzák a MEL-nek történő megfelelést;

3. az üzemben tartó meghatározta a légi jármű ilyen jóváhagyás alapján történő üzemben tartásának ellenőrzésével kapcsolatos egyedi feladatokat és kötelezettségeket; valamint

4. terv készült az üzemképtelen műszerek, berendezésrészek vagy használhatatlan funkciók javítására vagy a légi jármű a MEL korlátain belül történő üzemben tartásának lehető legkorábbi visszaállítására.

ORO.MLR.110 Fedélzeti napló

Az egyes repülések vagy repülések sorozata során a légi járműre, annak személyzetére és a repülésekre vonatkozó adatokat fedélzeti naplóban vagy azzal egyenértékű dokumentumban kell feljegyezni.

ORO.MLR.115 Nyilvántartás

▼M29

a) Az alábbi nyilvántartásokat legalább öt évig meg kell őrizni:

1. a repülőgépek és helikopterek kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóinak és a VCA-k innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartóinak az ORO.GEN.200 pontban említett tevékenységekre vonatkozó nyilvántartásokat;

2. a nyilatkozat alapján működő üzemben tartóknak a nyilatkozat egy példányát, a jóváhagyások részletes adatait és az üzembentartási kézikönyvet;

3. egyedi légi szállítási műveleti engedéllyel rendelkezőknek az a) 2. pontban foglaltakon felül az SPO.OP.230 ponttal összhangban végrehajtott kockázatértékelésre vonatkozó adatokat, és a kapcsolódó standard üzembentartási eljárásokat.

▼B

b) Az alábbi, a repülésekre történő felkészülés és a repülések végrehajtása során felhasznált információkat és kapcsolódó jelentéseket három hónapig meg kell őrizni:

1. operatív repülési terv, ha van;

2. az útvonalra vonatkozó, a hajózószemélyzetnek szóló közlemények (NOTAM) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok (AIS) által kiadott tájékoztató dokumentáció, amennyiben azt az üzemben tartó állította össze;

3. tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció;

4. a különleges rakományra vonatkozó értesítések, ►M4 adott esetben ◄ a légijármű-parancsnoknak adott, veszélyes árukra vonatkozó írásos tájékoztatásokkal együtt;

5. a fedélzeti napló vagy azzal egyenértékű dokumentum; és

6. a repülésről készített jelentések az események részleteinek és minden olyan esetnek a nyilvántartására, amelyet a légijármű-parancsnok szükségesnek tart jelenteni vagy jegyzőkönyvezni.

▼B

c) A személyzetre vonatkozó nyilvántartásokat az alábbi ideig kell megőrizni:

A hajózók engedélye és a légiutas-kísérők tanúsítványa	Ameddig a személyzet adott tagja a légi jármű üzemben tartójánál gyakorolja az engedélyből/tanúsítványból eredő jogosultságokat
A személyzet tagjainak képzése, ellenőrző vizsgái és képesítései	3 év
A személyzet tagjainak közelmúltbeli tapasztalatára vonatkozó feljegyzések	15 hónap
A személyzet tagjainak útvonalakra és repülőterekre vagy feladatokra, valamint területekre vonatkozó ismeretei, ha vannak	3 év
Veszélyes árukra vonatkozó képzés, ha volt	3 év
A személyzet olyan egyéb tagjainak képzésére és képesítésére vonatkozó nyilvántartások, akik részére képzési programot írtak elő	Az utolsó két képzésre vonatkozó nyilvántartás

d) Az üzemben tartó:

1. nyilvántartást vezet a személyzet minden egyes tagjának valamennyi képzéséről, ellenőrző vizsgájáról és képesítéséről az ORO részben előírtak szerint; valamint

2. ezeket a nyilvántartásokat kérésre a személyzet érintett tagja rendelkezésére bocsátja.

e) Az üzemben tartónak akkor is meg kell őriznie a repülésekre történő felkészülés és a repülések végrehajtása során használt információkat és a személyzet képzésére vonatkozó nyilvántartásokat a c) bekezdésben előírt ideig, ha többé már nem a szóban forgó légi jármű üzemben tartója vagy a személyzet adott tagjának munkáltatója.

f) Amennyiben a személyzet valamelyik tagja egy másik üzemben tartó személyzetének tagja lesz, az üzemben tartónak a c) bekezdésben előírt időn belül az új üzemben tartó rendelkezésére kell bocsátania a személyzet adott tagjára vonatkozó nyilvántartásokat.

SEC ALRÉSZ

VÉDELEM

▼M16

ORO.SEC.100 A pilótafülke védelme – repülőgépek

a) Amennyiben egy repülőgép pilótafülkéjét biztonságos ajtó választja el az utastértől, meg kell teremteni a lehetőséget az ajtó bezárására, valamint arra, hogy a légiutas-kísérők az utastérben lejátszódó gyanús cselekmények vagy a védelmi előírások megsértése esetén tájékoztathassák a hajózó személyzetet.

b) Valamennyi kereskedelmi utasszállításban részt vevő repülőgépet olyan jóváhagyott biztonságos pilótafülke-ajtóval kell felszerelni, amely bármely pilótaülésből nyitható és zárható, és amelyet a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően terveztek, amennyiben a szóban forgó repülőgépek az alábbi kategóriák valamelyikébe tartoznak:

1. 54 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépek;

2. 45 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek; vagy

▼M16

3. 60-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek.

c) Minden olyan repülőgépen, amely el van látva a b) pont szerinti biztonságos pilótafülke-ajtóval:

1. az ajtót a felszállás előtti hajtóműindítás előtt be kell csukni, és a repülésvédelmi eljárásoknak megfelelően vagy a légijármű-parancsnok utasítására be kell zárni, és zárva kell tartani a leszállás utáni hajtómű-leállításig, kivéve, ha az erre felhatalmazott személyek be- vagy kilépését – a nemzeti polgári repülésvédelmi programok betartása mellett – szükségesnek ítélik;

2. meg kell teremteni a teljes pilótafülke-ajtó előtti tér valamennyi pilótaülésből történő megfigyelésének lehetőségét a belépést kérő személyek azonosítása és a gyanús viselkedés vagy lehetséges fenyegetés kiszűrése érdekében.

▼M4

ORO.SEC.105 A pilótafülke védelme – helikopterek

▼B

Az utasszállításra használt helikoptereken található pilótafülke-ajtónak – amennyiben fel van szerelve – az engedély nélküli belépés megelőzése érdekében a pilótafülke belsejéből zárhatónak kell lennie.

FC ALRÉSZ

HAJÓZÓSZEMÉLYZET

▼M29

ORO.FC.005 Hatály

Ez az alrész a légi jármű üzemben tartója által a hajózó személyzet képesítésével, tapasztalatával és szakképesítésével kapcsolatban teljesítendő követelményeket határozza meg az alábbiak szerint:

a) 1. SZAKASZ: közös követelményeket határoz meg.

b) 2. SZAKASZ: kiegészítő követelményeket határoz meg a repülőgéppel vagy helikopterrel végzett kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vonatkozóan az alábbi légi járművekkel, látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal, ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen, és az illetékes hatóság által meghatározott helyi területen végrehajtott kereskedelmi célú légi utasszállító műveletek kivételével:

1. egy hajtóműves, légcsavaros, 5 700 kg-t meg nem haladó maximális engedélyezett felszállótömegű és 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgép; vagy

2. hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő, egy hajtóműves, 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter.

c) 3. SZAKASZ: kiegészítő követelményeket határoz meg a kereskedelmi célú egyedi műveletekre és a b) 1. és 2. pontban említett műveletekre vonatkozóan.

d) 4. SZAKASZ: kiegészítő követelményeket határoz meg a pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (VCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozóan.

▼M1

1. SZAKASZ

Közös követelmények

▼B

ORO.FC.100 A hajózószemélyzet összetétele

a) A hajózószemélyzet összetétele és létszáma a meghatározott szolgálati helyeken nem lehet kevesebb, mint a légi jármű üzembentartási kézikönyvében, illetve a légi járműre előírt műveleti korlátozásokban meghatározott legkisebb létszám.

▼B

b) Amennyiben a tevékenység típusa megköveteli, a hajózószemélyzetet további tagokkal kell kiegészíteni, és létszáma nem csökkenthető az üzembentartási kézikönyvben meghatározott létszám alá.

c) A hajózószemélyzet valamennyi tagjának érvényes, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet ([1]) alapján kiállított vagy elfogadott és a rájuk osztott feladatnak megfelelő szakszolgálati engedéllyel és jogosításokkal kell rendelkeznie.

▼M21

d) A hajózó személyzet tagját repülés közben a kormányszerveknél csak a hajózó személyzet egy másik megfelelően képzett tagja válthatja fel.

▼B

e) Szabadfoglalkozású vagy részmunkaidős beosztásban dolgozó hajózószemélyzet tagjainak foglalkoztatása esetén az üzemben tartónak ellenőriznie kell, hogy teljesül-e ezen alrész és az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) minden vonatkozó előírása, beleértve a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeket is, figyelembe véve a hajózó által más üzemben tartó(k)nak nyújtott valamennyi szolgáltatást különösen az alábbiak megállapítása érdekében:

1. a műveletekben részt vevő légijármű-típusok és -változatok teljes száma; és

2. a vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

▼M21

f) Helikopter üzemben tartására vonatkozó egyedi előírások

Ha a helikoptert két pilótából álló személyzet üzemelteti, minden pilótának:

1. rendelkeznie kell az 1178/2011/EU rendelet szerinti repülőszemélyzeti együttműködést (MCC) megkövetelő üzemeltetésére vonatkozó tanfolyam kielégítő elvégzését igazoló bizonyítvánnyal; vagy

2. rendelkeznie kell legalább 500 óra többpilótás műveletek keretében pilótaként teljesített repülési idővel.

▼M29

ORO.FC.105 Parancsnokpilóta/parancsnok kijelölése

a) Az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletének 8.6. pontja értelmében az üzemben tartó parancsnokpilótának, vagy – repülőgéppel vagy helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében – parancsnoknak jelöli ki a hajózószemélyzet egyik, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerint parancsnokpilóta minősítéssel rendelkező tagját.

b) Az üzemben tartó csak akkor jelölheti ki a hajózó személyzet egy tagját parancsnokpilótának vagy parancsnoknak, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. a hajózó személyzet tagja rendelkezik az üzembentartási kézikönyvben meghatározott minimális tapasztalattal;

2. a hajózó személyzet tagja megfelelő ismeretekkel rendelkezik a repülési útvonalról vagy a berepülendő területekről, valamint a használandó eljárásokról, létesítményekről, vertiportokról és repülőterekről, beleértve a kitérő repülőtereket is;

3. repülőszemélyzeti együttműködést megkövetelő műveleteknél, ha a hajózó személyzet tagját másodpilótából parancsnokpilótává/parancsnokká léptetik elő, a hajózó személyzet szóban forgó tagja teljesítette az üzemben tartó parancsnoki tanfolyamát.

([1]) HL L 311., 2011.11.25., 1. o.

▼M29

c) Mind a repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi célú műveletek, mind a VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek esetében a parancsnokpilótának vagy a parancsnoknak, illetve a művelet elvégzésére kijelölhető pilótának előzetes ismertető képzésben kell részesülnie a teljesítendő útvonalról vagy átrepülendő területről, valamint a használni kívánt repülőterekről, vertiportokról, kitérési helyekről, létesítményekről és eljárásokról, és az ismeretek naprakészen tartásáról a következő módon kell gondoskodni:

1. a repülőtérrel vagy vertiporttal kapcsolatos ismereteket úgy kell naprakészen tartani, hogy 12 naptári hónapon belül legalább egyszer légi járművet kell üzemeltetni az adott repülőtéren vagy vertiporton;

2. az útvonallal, területtel vagy kitérési hellyel kapcsolatos ismereteket úgy kell naprakészen tartani, hogy 36 naptári hónapon belül legalább egyszer légi járművet kell üzemeltetni az adott útvonalon, területen vagy kitérési helyen; emellett, ha a 36 naptári hónapos időszakon belül 12 hónapig nem kerül sor légi jármű üzemeltetésére az adott útvonalon vagy területen, az útvonallal vagy területtel kapcsolatos ismeretfrissítő képzésen kell részt venni.

d) A c) ponttól eltérően a „B” és „C” teljesítményosztályba tartozó repülőgépekkel és helikopterekkel nappal VFR szerint végzett repülések esetén az útvonalakra és a repülőterekre vonatkozó ismertető képzés helyettesíthető területismereti képzéssel.

▼B

ORO.FC.110 Fedélzeti mérnök

Amennyiben a légi jármű kialakításában önálló fedélzetimérnök-szolgálatihely található, a hajózószemélyzet egyik tagjának rendelkeznie kell a vonatkozó nemzeti szabályok szerinti megfelelő fedélzeti mérnöki képesítéssel.

ORO.FC.115 Személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyam (CRM)

a) Szolgálatra történő beosztás előtt a hajózót a feladatának megfelelő személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) képzésben kell részesíteni az üzembentartási kézikönyv rendelkezései szerint.

b) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás képzés elemeit bele kell illeszteni a légi járműre vonatkozó típus- vagy osztályképzés, szinten tartó képzés, valamint a parancsnoki tanfolyam tantervébe.

ORO.FC.120 Üzembentartói átképzés

▼M29

a) A felügyelet nélküli útvonalrepülést megelőzően a hajózónak az alábbi esetekben el kell végeznie az üzemben tartó átképző tanfolyamát:

1. olyan légi járműre történő áttéréskor, amihez új típus- vagy osztályjogosítás szükséges;

2. minden alkalommal, amikor a hajózó személyzet tagja üzemben tartó alkalmazásába kerül.

▼B

b) Az üzemben tartó átképző tanfolyamának részét kell képeznie a hajózó feladataihoz kapcsolódó fedélzeti berendezéseken történő képzésnek.

▼M21

ORO.FC.125 Különbözeti képzés, ismertető képzés, berendezésekkel és eljárásokkal kapcsolatos képzés

a) A hajózó személyzet tagjainak az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) előírásai szerint el kell végezniük a különbözeti képzést vagy az ismertető képzést.

b) A hajózó személyzet tagjainak el kell végezniük a berendezésekkel és eljárásokkal kapcsolatos képzést, ha a berendezések vagy az eljárások megváltoztatása miatt további ismereteket válnak szükségessé az aktuálisan üzemeltetett típusokról vagy változatokról.

c) Az üzembentartási kézikönyvben meg kell határozni, hogy az említett különbözeti képzést, ismertető képzést vagy a berendezésekre és eljárásokra vonatkozó képzést mikor kell elvégezni.

▼B

ORO.FC.130 Szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga

▼M21

a) A hajózó személyzet minden tagjának évente szinten tartó repülési és földi képzésen kell részt vennie azon légi jármű típusára vagy változatára, valamint a kapcsolódó berendezésekre vonatkozóan, amelyen szolgálatot teljesít, beleértve a légi jármű fedélzetén lévő összes vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyére és használatára vonatkozó képzést.

▼B

b) A hajózószemélyzet minden egyes tagjának megfelelő rendszerességgel ellenőrző vizsgát kell tennie annak érdekében, hogy bizonyítsák jártasságukat a normál, rendellenes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában.

ORO.FC.135 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés

A hajózószemélyzet bármely pilótaülésben történő munkavégzésre beosztható tagjainak teljesíteniük kell az üzembentartási kézikönyvben meghatározott képzést és ellenőrző vizsgát.

▼M21

ORO.FC.140 Repülés több típuson vagy változaton

a) A több légijármű-típuson vagy -változaton is szolgáló hajózó személyzetnek minden egyes légijármű-típus vagy -változat kapcsán teljesítenie kell az ezen alrészben előírt követelményeket, hacsak az érintett légijármű-típusokra vagy -változatokra vonatkozóan a 748/2012/EU rendeletnek megfelelően összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező része lehetővé nem teszi bizonyos képzési, ellenőrzési és közelmúltbeli tapasztalatok beszámítását.

b) Az üzemben tartó csoportokba rendezheti az egy hajtóműves helikoptertípusokat. Az egyik típuson végzett ellenőrző jártassági vizsga a csoporton belüli összes többi típusra érvényes, ha az alábbi feltételek közül mindkettő teljesül:

1. a csoportba csak VFR szerint üzemeltetett, egy hajtóműves, gázturbinás helikopterek, vagy csak VFR szerint üzemeltetett, egy hajtóműves, dugattyús helikopterek tartoznak;

2. a CAT-műveletek esetében egy hároméves cikluson belül típusonként legalább két ellenőrző jártassági vizsgát kell végezni.

c) Egyedi légi szállítási műveletek esetében a légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzés és az ellenőrző jártassági vizsga azon elemei, amelyek relevánsak az egyedi feladat szempontjából, és amelyek nem kapcsolódnak az adott típushoz vagy típuscsoporthoz, az üzemben tartó által végzett kockázatértékelés alapján beszámíthatók a többi csoportra vagy típusra vonatkozó vizsgába.

▼M29

d) Egynél több, kellően hasonló műveletekhez használt helikoptertípussal vagy -változattal, illetve VCA-típussal vagy változattal végzett műveleteknél, ha az útvonal-ellenőrző vizsgákat az említett típusokon vagy változatokon váltakozva végzik, akkor minden elvégzett útvonal-ellenőrző vizsga megújítja az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességét a többi helikoptertípus vagy -változat, illetve VCA-típus vagy változat tekintetében is.

▼M21

e) Az üzembentartási kézikönyvben meg kell határozni a megfelelő eljárásokat és minden műveleti korlátozást a több típuson vagy változaton végzett repülésekre vonatkozóan.

▼M18

ORO.FC.145 Képzés, ellenőrző vizsga és értékelés

a) Az ezen alrészben előírt valamennyi képzésnek, ellenőrző vizsgának és értékelésnek összhangban kell lennie az üzemben tartó által az üzembentartási kézikönyvben összeállított képzési programokkal és tantervekkel.

▼M18

b) A képzési programok és tantervek összeállítása során az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott releváns elemeket.

▼M29

c) Mind a repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek, mind a VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek esetében a képzésből és ellenőrző vizsgából álló programokat, beleértve a tanterveket, valamint a program végrehajtására szolgáló eszközöket, például az egyedi repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) és más képzési megoldásokat az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

▼M21

d) Az ezen alrész követelményeinek teljesítéséhez használt FSTD-t az 1178/2011/EU rendeletnek megfelelően kell minősíteni, és annak az üzemben tartó által használt légi jármű másának kell lennie. Az FSTD és a légi jármű közötti eltéréseket – amennyiben vannak ilyenek – az eligazítás vagy a képzés során ismertetni kell.

▼M18

e) Az üzemben tartónak létre kell hoznia egy rendszert a repülésszimulációs oktatóeszközön végzett változtatások megfelelő nyomon követése és annak biztosítása érdekében, hogy ezek a változtatások ne befolyásolják a tanfolyamok helytállóságát.

▼M21

f) Az üzemben tartónak figyelemmel kell kísérnie minden egyes szinten tartó képzés és vizsga érvényességét.

g) Az ebben az alrészben előírt érvényességi időszakokat annak a hónapnak a végétől kell számítani, amelyben teljesítették a közelmúltbeli tapasztalatokra vonatkozó, a képzési és a vizsgakövetelményeket.

▼M18

ORO.FC.146 Képzést nyújtó, ellenőrző vizsgáztatást és értékelést végző személyek

a) Az ezen alrészben előírt valamennyi képzést, ellenőrző vizsgáztatást és értékelést megfelelően képzett szakembereknek kell nyújtaniuk, illetve végezniük.

▼M21

b) Repülőgépes vagy repülőgép-szimulátoros képzés, ellenőrző vizsga és értékelés esetében a képzést nyújtó és az ellenőrző vizsgáztatást vagy az értékelést végző személynek az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti képesítéssel kell rendelkeznie. Ezen túlmenően az egyedi légi szállítási műveletek tekintetében képzést és az ellenőrző vizsgáztatást végző személynek megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie az adott műveletre vonatkozóan.

▼M18

c) EBT program esetében az értékelést végző és a képzést nyújtó személy:

1. rendelkezik az I. melléklet (FCL rész) szerinti oktatói vagy vizsgáztatói tanúsítással;

2. elvégzi az üzemben tartók EBT-oktatói szabványosítási programját. Ez magában foglal egy szabványosítási alapprogramot és egy szinten tartó szabványosítási programot.

   Az üzemben tartó EBT szabványosítási alapprogramjának elvégzése az oktatót feljogosítja EBT gyakorlati értékelés végzésére.

▼M21

d) A b) pont ellenére, az útvonalrepülési kompetencia értékelését végezheti egy, az EBT-koncepciók és a kompetenciaértékelés terén szabványosítási programot végzett üzemben tartó által kinevezett, megfelelően képzett parancsnok (az útvonalrepülés értékelője).

▼M29

e) A b) ponttól eltérően a légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzést és az ellenőrző jártassági vizsgát az FI/TRI/SFI tanúsítással rendelkező és az üzemben tartó által az alábbi műveletek bármelyikére kijelölt, megfelelően képzett parancsnokpilóta – vagy innovatív légi mobilitási műveletek esetében parancsnok – is lebonyolíthatja:

1. az ORO.FC.005 b) 2. pontban meghatározott kritériumoknak megfelelő helikopterekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek;

▼M29

2. nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő helikopterekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek;

3. az ORO.FC.005 b) 1. pontban meghatározott kritériumoknak meg nem felelő, „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek;

4. nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon VCA-val végzett innovatív légi mobilitási műveletek.

▼M21

f) A b) pont ellenére, a légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzést és a szükséges ismeretek meglétének ellenőrzését, illetőleg az ellenőrző jártassági vizsgát az üzemben tartó által az alábbi műveletek bármelyikére kijelölt, megfelelően képzett parancsnokpilóta/parancsnok is lebonyolíthatja:

1. egyedi légi szállítási műveletek;

▼M26

2. az ORO.FC.005 b) 1. pontban meghatározott kritériumoknak megfelelő repülőgépekkel végzett CAT-műveletek.

▼M21

g) A b) pont ellenére, az útvonal-ellenőrző vizsgát az üzemben tartó által kijelölt, megfelelően képzett parancsnok is lebonyolíthatja.

h) Az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot az e)–g) pont szerint kijelölt személyekről.

▼M1

2. SZAKASZ

A kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó további előírások

▼B

ORO.FC.200 A hajózószemélyzet összetétele

a) Egyetlen hajózószemélyzetben sem lehet egynél több tapasztalatlan tag.

b) A parancsnok a repülési művelet elvégzését átruházhatja egy, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) alapján megfelelően képesített másik pilótára, feltéve, hogy teljesülnek az ORO.FC.105 pont b) bekezdése 1. pontjának, b) bekezdése 2. pontjának és c) bekezdésének előírásai.

c) Repülőgépek műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel végzett műveleteire vonatkozó különleges előírások.

1. A kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légcsavaros gázturbinás repülőgépeken és a sugárhajtású repülőgépeken a hajózószemélyzetnek legalább két pilótából kell állnia.

2. A c) bekezdés 1. pontjában meghatározottaktól eltérő repülőgépeken legalább két pilótából álló hajózószemélyzetnek kell repülnie, kivéve, ha teljesülnek az ORO.FC.202 pont előírásai, ilyen esetekben egyetlen pilóta is elvégezheti a műveleteket.

▼M21

d) Helikopter üzemben tartására vonatkozó egyedi előírások

A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) helikopterek és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterek IFR szerinti repülése esetén a hajózó személyzetnek legalább két pilótából kell állnia.

▼B

ORO.FC.A.201 A hajózószemélyzet felváltása repülés közben

a) A parancsnok a művelet elvégzését átruházhatja:

1. egy másik képzett parancsnokpilótára; vagy

▼B

2. kizárólag 200-as repülési szint (FL200) feletti műveletek esetében legalább az alábbi képesítésekkel rendelkező pilótára:

i. ATPL;

ii. az ORO.FC.220 pont szerinti átképzés és ellenőrző vizsga a típusjogosítási képzéssel együtt;

iii. az ORO.FC.230 és az ORO.FC.240 pont szerinti valamennyi szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga;

iv. az ORO.FC.105 pontban előírt, az útvonalra/területre és a repülőterekre vonatkozó ismeretek.

b) A másodpilótát felválthatja:

1. egy másik megfelelően képzett pilóta;

2. kizárólag FL200 fölötti repülés esetén az utazórepülés során tehermentesítő másodpilóta, aki legalább az alábbi képesítéssel rendelkezik:

i. érvényes kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély (CPL) műszeres repülési jogosítással;

ii. az ORO.FC.220 pont szerinti átképzés és ellenőrző vizsga a típusjogosítási képzéssel együtt, a fel- és leszállási kiképzésre vonatkozó előírások kivételével;

▼M30

iii. az ORO.FC.230 pont szerinti szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga, a következő feltételek mellett:

A) az ellenőrző vizsga nem terjed ki a felszállási manőverekre;

B) az ellenőrző vizsgának magában kell foglalnia legalább megfigyelő pilóta feladatkörben végrehajtott leszállási manővereket;

▼B

c) A fedélzeti mérnököt repülés közben a hajózószemélyzetnek a vonatkozó nemzeti szabályok szerint megfelelő képesítéssel rendelkező tagja válthatja fel.

ORO.FC.202 Egy pilótával végzett IFR szerinti vagy éjszakai műveletek

▼M21

Annak érdekében, hogy az IFR szerinti vagy éjjeli repülést minimális létszámú, egy pilótából álló hajózó személyzettel is végre lehessen hajtani, az alábbi feltételeknek kell megfelelni:

▼B

a) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben pilótaátképző és szinten tartó tanfolyamot kell előírnia, amely az egypilótás repülésre vonatkozó kiegészítő követelményeket is tartalmazza. A pilótának el kell elvégeznie az üzemben tartó eljárásait oktató tanfolyamot, különös tekintettel az alábbiakra:

1. a hajtóművek vezérlése és vészhelyzetek során történő kezelése;

2. a normál, rendkívüli és vészhelyzetekben használandó ellenőrző listák használata;

3. a légiforgalmi irányítással (ATC) folytatott kommunikáció;

4. indulási és megközelítési eljárások;

5. a robotpilóta kezelése (megfelelő esetben);

6. egyszerűsített repülési dokumentáció használata;

7. személyzeti erőforrás-gazdálkodás egypilótás repülések esetén.

▼M21

b) SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA

▼B

c) IFR szerinti repülőgépes műveletek esetében a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:

▼B

1. legalább 50 órányi IFR szerinti repülési tapasztalat az adott légijármű-típuson vagy -osztályon, amiből legalább 10 órát parancsnokként teljesített; és

2. a megelőző 90 napban az adott légijármű-típuson vagy -osztályon teljesített:

i. öt IFR szerinti repülés, melynek során legalább háromszor műszeres megközelítést végzett egypilótás üzemmódban; vagy

ii. ellenőrzött IFR szerinti megközelítés.

d) Éjszakai repülőgépes műveletek esetében a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:

1. legalább 15 órányi éjszakai repülési tapasztalat, amely képezheti a c) bekezdés 1. pontjában előírt 50 órányi IFR szerinti repülés részét; és

2. a megelőző 90 napban az adott légijármű-típuson vagy -osztályon teljesített:

i. három éjszakai fel- és leszállás egypilótás üzemmódban; vagy

ii. ellenőrzött éjszakai fel- és leszállás.

e) IFR szerinti helikopteres műveletekhez a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:

1. összesen 25 órányi IFR szerinti repülési tapasztalat a vonatkozó repülési környezetben; és

2. az egypilótás IFR szerinti repülésre engedélyezett adott helikoptertípuson szerzett 25 órányi egypilótás repülési tapasztalat, amelyből 10 óra teljesíthető felügyelettel, beleértve öt szakasznyi IFR szerinti, az egypilótás repülési eljárások szerint, felügyelettel végrehajtott útvonalrepülést;

3. a megelőző 90 napban elvégzett:

i. ilyen célra engedélyezett helikopteren teljesített öt IFR szerinti repülés egypilótás repülés során, melynek részét képezte három műszeres megközelítés;

ii. ellenőrzött műszeres (IFR) megközelítés egypilótás repülés során az adott helikoptertípuson vagy valamely repülésoktató eszközön (FTD) vagy teljes helikopterszimulátoron (FFS).

ORO.FC.205 Parancsnokpilóta-tanfolyam

a) Repülőgépes és helikopteres műveletek esetében a parancsnokpilóta-tanfolyamnak legalább az alábbi elemeket kell tartalmaznia:

1. repülésszimulációs oktatóeszközön teljesített képzés, amely tartalmaz útvonal-orientált repülésoktatást (LOFT) és/vagy repüléstechnikai oktatást;

2. a jártasság ellenőrzése a parancsnoki feladatok ellátása során;

3. a parancsnok felelősségi köreinek oktatása;

4. felügyelet melletti útvonali képzés parancsnoki feladatokra:

i. repülőgépek esetében legalább 10 repülési szakaszon; és

▼B

ii. helikopterek esetében legalább 10 repült óra időtartamban, amelynek során teljesíteni kell legalább 10 repülési szakaszt;

5. útvonal-ellenőrző vizsga teljesítése parancsnokként, illetve a teljesítendő útvonal vagy átrepülendő terület és a használandó repülőterek (a kitérő repülőterekkel együtt), létesítmények és eljárások megfelelő ismeretének bizonyítása;

6. személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyam.

ORO.FC.215 Üzembentartói személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) alaptanfolyam

a) A felügyelet nélküli útvonalrepülés megkezdése előtt a hajózónak el kell végeznie a személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) alaptanfolyamot.

b) A CRM-alaptanfolyamot legalább egy megfelelően képzett CRM-oktatónak kell vezetnie, akit az egyes területek részletes ismertetése érdekében szakértők segíthetnek.

c) Amennyiben a hajózó korábban nem részesült az emberi tényezőket ismertető elméleti képzésben a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély (ATPL) megszerzéséhez, a CRM-alaptanfolyam előtt vagy azzal összevontan el kell végeznie az üzemben tartó által biztosított, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) alapján az ATPL tanfolyamhoz kidolgozott, az emberi tényezőket és teljesítménykorlátokat ismertető tanterven alapuló elméleti tanfolyamot.

ORO.FC.220 Az üzemben tartó által biztosított átképzés és ellenőrző vizsga

a) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás alaptanfolyamot be kell illeszteni az üzemben tartó átképző tanfolyamába.

▼M21

b) Az üzemben tartó átképző tanfolyamának megkezdését követően a hajózó személyzet tagja a tanfolyam vége vagy megszüntetése előtt nem osztható be másik légijárműtípuson vagy -osztályon történő repülésre. A hajózó személyzetnek a kizárólag „B” teljesítményosztályú repülőgépeken szolgáló tagja a működés fenntartásához szükséges mértékben az átképzés ideje alatt is beosztható más „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel teljesített repülésekre. A hajózó személyzet tagjai az egy hajtóműves helikopteren végzett, az üzemben tartó által biztosított átképző tanfolyam alatt beoszthatók egy hajtóműves helikopteren végzett repülésekre, feltéve, hogy ez nincs hatással a képzésre.

▼B

c) Az üzembentartói átképző tanfolyam keretében megvalósuló képzés mértékét az üzembentartási kézikönyvben meghatározott képesítési és tapasztalati szintek alapján kell meghatározni, a hajózó korábbi képzésének és tapasztalatának figyelembevételével.

d) A hajózószemélyzet tagjának:

1. a felügyelettel történő útvonalrepülést (LIFUS) megelőzően meg kell felelnie az üzemben tartó jártassági vizsgáján, és el kell végeznie a vészhelyzeti és biztonsági berendezésekről szóló képzést és ellenőrző vizsgát; valamint

2. a felügyelettel történő útvonalrepülés befejezését követően meg kell felelnie a útvonal-ellenőrző vizsgán. „B” teljesítményosztályú repülőgépek esetében a felügyelettel történő útvonalrepülés az adott osztályba tartozó bármely repülőgépen elvégezhető.

▼M2

e) Repülőgépek esetében a nulla repült idős képzés (ZFTT) alapján kiadott típusminősítéssel rendelkező pilóta köteles:

1. a gyakorlati vizsgát vagy az üzemben tartó által nyújtott megfelelő képzés elvégzését követően legkésőbb 21 napon belül elkezdeni a felügyelettel történő forgalmi repüléseket. Az ilyen képzés tartalmát az üzembentartási kézikönyvben kell meghatározni;

2. a gyakorlati vizsga letételétől számított 21 napon belül hat fel- és leszállást végrehajtani repülésszimulációs oktatóeszközön, a másik pilótaülésben ülő repülőgépes típusminősítő oktató (TRI(A)) felügyelete mellett. A fel- és leszállások száma csökkenthető, ha a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező része beszámítást tesz lehetővé. Amennyiben ezen fel- és leszállásokra 21 napon belül nem kerül sor, az üzemeltetőnek ismeretfrissítő képzést kell tartania, melynek tartalmát az üzembentartási kézikönyv határozza meg;

3. a felügyelettel történő forgalmi repülés során az első négy fel- és leszállást a másik pilótaülésben ülő repülőgépes típusminősítő oktató felügyelete mellett kell végrehajtani. A fel- és leszállások száma csökkenthető, ha a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező része beszámítást tesz lehetővé.

▼M21

f) Ha az üzemi körülmények – például új üzembentartási engedély igénylése vagy a flotta új légijármű-típussal vagy -osztállyal való bővítése – nem teszik lehetővé, hogy az üzemben tartó teljesítse a d) pontban meghatározott követelményeket, az üzemben tartó kidolgozhat egy egyedi átképzési tanfolyamot korlátozott számú pilóta számára.

ORO.FC.230 Szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga

a) A hajózó személyzet minden tagjának szinten tartó képzésen kell részt vennie és ellenőrző vizsgát kell tennie azon légijárműtípusra vagy -változatra, valamint a kapcsolódó berendezésekre vonatkozóan, amelyen szolgálatot teljesít.

b) *Ellenőrző jártassági vizsga*

1. A normál személyzet tagjaként a hajózószemélyzet minden egyes tagjának ellenőrző jártassági vizsgán kell részt vennie.

2. Amennyiben a hajózószemélyzet tagjának IFR szerint kell repülnie, az ellenőrző jártassági vizsgát külső vizuális referenciapont nélkül kell végrehajtani.

3. Az ellenőrző jártassági vizsga érvényességi időszaka 6 naptári hónap. „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel nappal, VFR szerint, 8 egymást követő hónapnál nem hosszabb időszakokban végzett repülések esetén elegendő egy jártassági vizsga. A jártassági vizsgát a CAT-műveletek megkezdése előtt kell elvégezni.

c) *Útvonal-ellenőrző vizsga*

A hajózószemélyzet minden tagjának útvonal-ellenőrző vizsgát kell tennie a légi járművön. Az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.

▼M21

d) *Vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésével kapcsolatos képzés és ellenőrző vizsga*

A hajózó személyzet minden tagjának teljesítenie kell a légi jármű fedélzetén lévő összes vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyére és használatára vonatkozó szinten tartó képzést és ellenőrző vizsgát. A vészhelyzeti és biztonsági berendezésekre vonatkozó képzés és ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.

e) *Személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) tanfolyam*

1. A szinten tartó képzés valamennyi megfelelő szakaszába be kell illeszteni a CRM elemeit.

2. A hajózószemélyzet valamennyi tagjának el kell végeznie az egyedi, moduláris felépítésű CRM-tanfolyamot. A CRM-tanfolyam valamennyi fontosabb tárgykörére ki kell térni, és a moduláris felépítésű tanfolyam egyes részeit ismétlődő hároméves időszakokban a lehető legegyenletesebben kell elosztani.

f) A hajózószemélyzet minden egyes tagjának legalább 12 naptári hónaponként egyszer földi oktatáson, valamint repülésszimulációs oktatóeszközön vagy légi járművön, vagy ezek kombinációjával végrehajtott repülésoktatáson kell részt vennie.

▼M18

ORO.FC.231 Evidenciaalapú képzés (EBT)

a) EBT PROGRAM

1. Az üzemben tartó az ORO.FC.230 pont követelményeit helyettesítheti az illetékes hatóság által jóváhagyott, megfelelő EBT program létrehozásával, végrehajtásával és fenntartásával.

Az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy képes támogatni az EBT program végrehajtását (beleértve a végrehajtási terv elkészítését is), és biztonsági kockázatértékelést kell végeznie, bemutatva az egyenértékű biztonsági szint elérésének módját.

2. Az EBT programnak:

i. meg kell felelnie az üzemben tartó méretének, tevékenységei jellegének és összetettségének, figyelembe véve az e tevékenységekkel járó veszélyeket és a kapcsolódó kockázatokat;

ii. biztosítania kell a pilóták kompetenciáját a légi járművek biztonságos, eredményes és hatékony üzemeltetéséhez szükséges pilótakompetenciák értékelése és fejlesztése révén;

iii. biztosítania kell, hogy minden pilóta megismerkedjen az ORO.FC.232 pont szerinti értékelési és képzési tárgykörökkel;

iv. tartalmaznia kell legalább hat EBT-modult, melyek egy hároméves programba illeszkednek. Mindegyik EBT-modul egy értékelési és egy képzési szakaszból áll. Egy EBT-modul 12 hónapig érvényes.

(A) Az értékelési szakasz egy vagy több útvonal-orientált repülési forgatókönyvből áll, amely során értékelik az összes kompetenciát és azonosítják az egyéni képzési igényeket.

▼**M18**

(B) A képzési szakasz a következőkből tevődik össze:

a) manőveres képzési szakasz, amely magában foglal egyes meghatározott manőverekre vonatkozó jártassági képzést;

b) forgatókönyv-alapú képzési szakasz, amely magában foglal egy (vagy több) útvonal-orientált repülési forgatókönyvet, amely során a kompetenciák fejlesztésével és az egyéni képzési igények kielégítésével foglalkoznak.

A képzési szakasznak kellő időben kell követnie az értékelési szakaszt.

3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az EBT programban részt vevő valamennyi pilóta teljesítse a következőket:

i. legalább két EBT-modul a típusjogosítás érvényességi ideje alatt, melyek között legalább 3 hónapnak kell eltelnie. Az EBT-modul akkor kerül elvégzésre, ha:

(A) az EBT program tartalmát az adott EBT-modulra vonatkozóan végigvették (a pilóta megismerkedett az értékelési és képzési tárgykörökkel); és

(B) valamennyi vizsgált kompetencia tekintetében bizonyításra került az elfogadható teljesítményszint;

ii. sor került útvonalrepülési kompetenciára vonatkozó értékelés(ek)re; valamint

iii. földi oktatásra.

4. Az üzemben tartó létrehoz egy EBT-oktatói szabványosítási és egységesség-biztosítási programot annak biztosítása érdekében, hogy az EBT-ben részt vevő oktatók megfelelő képesítéssel rendelkezzenek feladataik ellátásához.

i. Minden oktatónak e program hatálya alá kell tartoznia;

ii. Az üzemben tartó megfelelő módszereket és mérőszámokat alkalmaz az egységesség értékelésére;

iii. Az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy az oktatói egységesség megfelelő szintű.

5. Az EBT program tartalmazhat váratlan eseményekre fenntartott eljárásokat olyan előre nem látható körülményekre vonatkozóan, amelyek befolyásolhatják az EBT-modulok teljesítését. Az üzemben tartónak bizonyítania kell ezen eljárások szükségességét. Az eljárásoknak biztosítaniuk kell, hogy a pilóta ne folytathassa útvonalrepüléseit, ha vizsgált teljesítménye nem érte el a minimálisan elfogadható szintet. Váratlan eseményekre fenntartott eljárások lehetnek:

i. a szokásostól eltérő időtartam az EBT-modulok között; és

ii. az EBT-modul szakaszainak szokásostól eltérő sorrendje.

b) KOMPETENCIAKERET

Az üzemben tartó kompetenciakeretet használ az EBT programon belüli értékelés és képzés valamennyi szempontja tekintetében. A kompetenciakeretnek:

1. átfogónak, pontosnak és használhatónak kell lennie;

▼**M18**

2. magában kell foglalnia a biztonságos, eredményes és hatékony üzemeltetéshez szükséges vizsgálható viselkedésformákat;

3. magában kell foglalnia meghatározott kompetenciákat, azok leírását és a hozzájuk kapcsolódó vizsgálható viselkedésformákat.

c) A KÉPZÉSI RENDSZER TELJESÍTMÉNYE

1. Az EBT-rendszer teljesítményét visszajelzési eljárás keretében kell mérni és értékelni a következők érdekében:

i. az üzemben tartó EBT programjának validálása és finomítása;

ii. az arról való meggyőződés, hogy az üzemben tartó EBT programja fejleszti-e a pilóták kompetenciáit.

2. A visszajelzési eljárásnak szerepelnie kell az üzemben tartó irányítási rendszerében.

3. Az üzemben tartó az EBT-adatok védelmét szabályozó eljárásokat dolgoz ki.

d) OSZTÁLYOZÁSI RENDSZER

1. Az üzemben tartó osztályozási rendszert vezet be a pilóták kompetenciáinak értékelésére. Az osztályozási rendszernek biztosítania kell a következőket:

i. kellő részletesség az egyéni teljesítmény pontos és hasznos mérésének lehetővé tételéhez;

ii. teljesítménykritérium és az egyes kompetenciákra vonatkozó skála egy olyan határértékkel, amely az útvonalrepülések során elérendő minimálisan elfogadható szintet képviseli. Az üzemben tartó eljárásokat dolgoz ki a pilóta e szinttől elmaradó teljesítményének kezelésére;

iii. adatintegritás;

iv. adatbiztonság.

2. Az üzemben tartó rendszeres időközönként ellenőrzi az osztályozási rendszer pontosságát egy meghatározott kritériumrendszerhez képest.

e) AZ ÜZEMBEN TARTÓ EBT PROGRAMJÁNAK TELJESÍTÉSÉHEZ SZÜKSÉGES OKTATÓESZKÖZÖK ÉS ÓRASZÁM

1. Minden EBT-modult olyan minősítési szintű repülésszimulációs oktatóeszközben kell végrehajtani, amely alkalmas az értékelési és képzési tárgykörök megfelelő teljesítésének biztosításához.

2. Az üzemben tartó a megfelelő oktatóeszközben elegendő óraszámot biztosít ahhoz, hogy a pilóta teljesíthesse az üzemben tartó EBT programját. Az EBT programhoz kapcsolódó óraszám meghatározására vonatkozó kritériumok a következők:

i. az óraszám megfelel az EBT program tartalmának és összetettségének;

ii. az óraszám elegendő az EBT program teljesítéséhez;

iii. az óraszám hatékony EBT programot biztosít, figyelembe véve az ICAO, az Ügynökség és az illetékes hatóság ajánlásait;

iv. az óraszám megfelel az alkalmazott oktatóeszközök által képviselt technológiának.

f) A MŰKÖDÉSI RENDELLENESSÉGEK EGYENÉRTÉKŰSÉGE

1. Minden pilótának értékelésben és képzésben kell részesülnie a légijármű-rendszer működési rendellenességeinek kezelése terén.

▼M18

2. A légijármű-rendszer azon működési rendellenességei, amelyek nagy kihívást jelentenek a szakképzett személyzet számára, a következő jellemzők alapján rendszerezhetők:

i. sürgősség;

ii. komplexitás;

iii. a légi jármű irányíthatóságának csökkenése;

iv. a műszerek leállása;

v. a következmények kezelése.

3. Mindegyik jellemző esetében legalább egy működési rendellenességgel kell megismerkedniük a pilótáknak az értékelési és képzési tárgykörök táblázatában meghatározott gyakorisággal.

4. Valamely működési rendellenesség kezelésében tanúsított jártasság egyenértékűnek minősül az azonos jellemzőkkel rendelkező többi működési rendellenesség kezelésében tanúsított jártassággal.

g) AZ ÜZEMELTETÉS SZEMPONTJÁBÓL RELEVÁNS MEGKÖZELÍTÉSEK EGYENÉRTÉKŰSÉGE

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden pilóta rendszeres képzésben részesüljön az üzemeltetés szempontjából releváns megközelítéstípusok és megközelítési módszerek végrehajtása terén.

2. Ennek a képzésnek olyan megközelítéseket kell magában foglalnia, amelyek többletkihívást jelentenek a szakképzett személyzet számára.

3. Ennek a képzésnek magában kell foglalnia azokat a megközelítéseket, amelyek e rendelet V. mellékletének (SPA rész) megfelelően egyedi jóváhagyást igényelnek.

h) AZ ÚTVONALREPÜLÉSI KOMPETENCIÁRA VONATKOZÓ ÉRTÉKELÉS

1. Valamennyi pilótának rendszeresen teljesítenie kell az útvonalrepülési kompetenciára vonatkozó értékelést egy légi járműben, hogy bizonyítsa képességét az üzembentartási kézikönyvben meghatározott normál útvonalrepülések biztonságos, eredményes és hatékony végrehajtására.

2. Egy útvonalrepülési kompetenciára vonatkozó értékelés 12 hónapig érvényes.

3. Az EBT tekintetében jóváhagyott üzemben tartó az illetékes hatóság jóváhagyásával meghosszabbíthatja az útvonalrepülési kompetenciára vonatkozó értékelés érvényességét:

i. vagy 2 évre, egy kockázatértékelés elvégzése esetén;

ii. vagy pedig 3 évre, az útvonalrepülések nyomon követésére vonatkozó visszajelzési eljárástól függően, amely azonosítja a műveleteket fenyegető veszélyeket, minimalizálja az ilyen veszélyek kockázatát, és intézkedéseket határoz meg a műveletek során előforduló emberi hibák kezelésére.

4. Az útvonalrepülési kompetenciára vonatkozó értékelés sikeres teljesítéséhez a pilótának valamennyi vizsgált kompetencia tekintetében elfogadható teljesítményszintet kell bizonyítania.

i) FÖLDI OKTATÁS

1. 12 naptári hónaponként minden pilótának részt kell vennie:

i. földi műszaki oktatásban;

ii. a légi jármű fedélzetén található valamennyi vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyének és használatának ismeretére vonatkozó értékelésben és képzésben.

▼M18

2. Az üzemben tartó az illetékes hatóság jóváhagyásával és egy kockázatértékelés elvégzése esetén 24 hónapra hosszabbíthatja meg azt az időszakot, amely a légi járművön szállított valamennyi vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyének és használatának ismeretére vonatkozó értékelésre és képzésre rendelkezésre áll.

ORO.FC.232 Az EBT program értékelése és a képzési tárgykörök

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden pilóta megismerkedjen az értékelési és képzési tárgykörökkel.

b) Az értékelési és képzési tárgyköröknek az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

1. olyan biztonsági és működési adatokon kell alapulniuk, amelyek alkalmasak a pilótaképzés fejlesztésére és prioritásainak megállapítására, iránymutatást nyújtva a megfelelő EBT programok kialakításához;

2. egy hároméves programba kell őket beilleszteni, meghatározott gyakorisággal;

3. arra a légijármű-típusra vagy -változatra kell vonatkozniuk, amellyel a pilóta repül.

▼M21

ORO.FC.235 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés – repülőgépek

a) Azoknak a repülőgép-parancsnokoknak, akiknek a feladatai megkövetelik a pilótaülésben való repülést és a másodpilóta feladatainak ellátását, vagy képzési vagy ellenőrzési feladatok elvégzésével megbízott parancsnokoknak kiegészítő képzésen kell részt venniük és ellenőrző vizsgát kell tenniük annak érdekében, hogy képesek legyenek bármelyik ülésről elvégezni a normál működés, rendellenes működés és vészhelyzetek esetén alkalmazott, megfelelő eljárásokat. Az erre vonatkozó képzést és ellenőrző vizsgát az üzembentartási kézikönyvben kell meghatározni. Az ellenőrző vizsga az ORO.FC.230 b) pontban előírt ellenőrző jártassági vizsgával vagy az ORO.FC.231 pontban előírt EBT programmal együtt is elvégezhető.

b) A kiegészítő képzésnek és az ellenőrző vizsgának legalább az alábbiakat kell tartalmaznia:

1. egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;

2. megközelítés és átstartolás egy üzemképtelen hajtóművel; valamint

3. leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.

c) A képzés és az ellenőrző vizsga érvényességének időtartama 12 naptári hónap. Jóváhagyott EBT-programmal rendelkező üzemben tartók esetében az érvényességet az ORO.FC.232 pont szerinti értékelés és képzési tárgyköröknek megfelelően kell meghatározni.

d) A másodpilóta-ülésben való repülés esetén a parancsnoki ülésben való repülés tekintetében az ORO.FC.230 pont által előírt ellenőrző vizsgáknak vagy az ORO.FC.231 pont által előírt értékelésnek és képzésnek is érvényeseknek és naprakészeknek kell lenniük.

e) A parancsnokot váltó pilótának az ORO.FC.230 b) pontban előírt ellenőrző jártassági vizsga vagy az ORO.FC.231 pont által előírt értékelés és képzés teljesítésén túl azt is bizonyítania kell, hogy gyakorlattal rendelkezik olyan begyakorolt feladatok és eljárások terén, amelyek normál körülmények között nem tartoznak a felelősségi körébe. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.

f) A parancsnoki ülést elfoglaló pilótának – a parancsnok kivételével – az ORO.FC.230 b) pontban előírt ellenőrző jártassági vizsga vagy az ORO.FC.231 pont által előírt értékelés és képzés teljesítésén túl azt is bizonyítania kell, hogy gyakorlattal rendelkezik olyan begyakorolt feladatok és eljárások terén, amelyekért normál körülmények között a parancsnok felelősségi körébe tartoznak. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.

▼M21

ORO.FC.236 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés – helikopterek

a) Azoknak a helikopterpilótáknak, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy bármelyik pilótaülésben repülést végezzenek, kiegészítő képzésen kell részt venniük és ellenőrző vizsgát kell tenniük annak érdekében, hogy képesek legyenek bármelyik ülésről elvégezni a normál működés, rendellenes működés és vészhelyzetek esetén alkalmazott, megfelelő eljárásokat. E képesítés érvényességének időtartama 12 naptári hónap.

b) Egy adott típusra vonatkozóan aktuálisan repülésoktatói (FI) vagy típusjogosítás-oktatói (TRI) tanúsítással rendelkező személyek akkor teljesítik az a) pont követelményeit, ha az elmúlt 6 hónapban az adott típuson és a helikopteren folytattak FI- vagy TRI-tevékenységet.

▼B

ORO.FC.240 Repülés több típuson vagy változaton

a) A több típuson vagy változaton való repülésre vonatkozó, az üzembentartási kézikönyvben meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásoknak vagy műveleti korlátozásoknak tartalmazniuk kell az alábbiakat:

1. a hajózószemélyzet tagjaként szerzett tapasztalat minimális szintje;

2. az egyik típuson vagy változaton szerzett tapasztalat minimális szintje másik típusra vagy változatra történő átképzés és azon való repülés megkezdése előtt;

3. azok az eljárások, amelyek alapján az egyik típuson vagy változaton képesített hajózókat átképzik másik légijármű-típusra vagy -változatra, és arra érvényes képesítést adnak nekik; valamint

4. valamennyi típus vagy változat esetében a vonatkozó közelmúltbeli tapasztalatokkal kapcsolatos előírások.

▼M21

b) SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA

c) Az a) bekezdés nem alkalmazandó a „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel végzett műveletekre, ha azok kizárólag dugattyús motoros, egypilótás repülőgéposztályokkal, VFR szerint, nappal végzett repülésekre korlátozódnak.

▼B

ORO.FC.A.245 Alternatív képzési és képesítési program

▼M21

a) A repülőgép megfelelő tapasztalattal rendelkező üzemben tartója a hajózószemélyzet képzésére és ellenőrző vizsgájára vonatkozó alábbi előírások közül egyet vagy többet helyettesíthet az illetékes hatóság által jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal (ATQP):

1. a hajózószemélyzet képzéséről és képesítéséről szóló SPA.LVO.120 pontban meghatározottak;

2. az átképzésről és ellenőrző vizsgáról szóló ORO.FC.220 pontban meghatározottak;

3. a különbözeti képzésről, az ismertető képzésről és a berendezésekkel és eljárásokkal kapcsolatos képzésről szóló ORO.FC.125 pontban meghatározottak;

4. a parancsnokpilóta-tanfolyamról szóló ORO.FC.205 pontban meghatározottak;

5. a szinten tartó képzésről és ellenőrző vizsgáról szóló ORO.FC.230 pontban meghatározottak; valamint

6. több típuson vagy változaton végzett repülésről szóló ORO.FC.240 pontban meghatározottak.

▼B

b) Az alternatív képzési és képesítési programnak olyan képzést és ellenőrző vizsgát kell tartalmaznia, amely legalább az ORO.FC.220 és az ORO.FC.230 pont előírásainak betartásával elért szintnek megfelelő jártasságot biztosít. Az alternatív képzési és képesítési programnak az illetékes hatóság általi jóváhagyása előtt bizonyítani kell a hajózószemélyzet képzésével és képesítésével elért jártasság szintjét.

▼B

c) Az alternatív képzési és képesítési program jóváhagyását kérelmező üzemben tartónak be kell mutatnia az illetékes hatóságnak a végrehajtási tervet, amely tartalmazza a hajózószemélyzet képzése és képesítése során elérendő jártasság szintjét.

▼M21

d) Az ORO.FC.230 pontban és az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.060 pontjában előírt ellenőrző vizsgákon felül a hajózó személyzet minden tagjának részt kell vennie egy repülésszimulációs oktatóeszközön végrehajtott útvonal-orientált értékelésen (LOE). Az útvonal-orientált értékelés érvényességének időtartama 12 naptári hónap. Az LOE akkor tekinthető teljesítettnek, ha az alábbi feltételek közül mindkettő teljesül:

1. az LOE tantervét a részt vevő teljesítette; valamint

2. a hajózó személyzet tagja megfelelő teljesítményt nyújtott.

e) Két év jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal történő üzemben tartást követően az üzemben tartó az illetékes hatóság jóváhagyásával meghosszabbíthatja az ORO.FC.230 pontban említett ellenőrző vizsgák érvényességi időszakát az alábbiak szerint:

1. az ellenőrző jártassági vizsga érvényességét 12 naptári hónapra;

2. az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességét 24 naptári hónapra;

3. a vészhelyzeti és biztonsági berendezésekre vonatkozó ellenőrző vizsga érvényességét 24 naptári hónapra.

f) A hajózószemélyzet valamennyi tagjának el kell végeznie az egyedi, moduláris felépítésű CRM-tanfolyamot. A CRM-tanfolyam valamennyi fontosabb tárgykörére ki kell térni, és a moduláris felépítésű tanfolyam egyes részeit ismétlődő hároméves időszakokban a lehető legegyenletesebben kell elosztani.

g) Az alternatív képzési és képesítési program keretében a hajózószemélyzet minden tagjának 48 óra repülést kell végeznie repülésszimulációs oktatóeszközön, mely 48 órát egyenletesen kell elosztani egy hároméves programban. Az üzemben tartó csökkentheti a repülésszimulációs oktatóeszköz elvégzett órák számát, de az órák száma nem lehet kevesebb 36-nál, és az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy az elért biztonsági szint egyenértékű annak a programnak a biztonsági szintjével, amelyet az alternatív képzési és képesítési program az a) pontnak megfelelően helyettesíthet.

▼B

ORO.FC.A.250 CPL(A) szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

▼M10

a) Egy repülőgépes szakszolgálati engedéllyel (CPL(A)) rendelkező pilóta kereskedelmi légi szállítási műveletek során csak akkor teljesíthet kapitányi feladatokat egypilótás repülőgépen, ha teljesül a következő feltételek valamelyike:

1. a kiindulási repülőtér 50 tengeri mérföldes (90 km) körzetén kívül, VFR szerinti utasszállítás esetén legalább 500 repült órát teljesített repülőgépen, vagy érvényes műszeres repülési jogosítással rendelkezik;

2. több hajtóműves típuson való IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített, ebből 400 órát parancsnokként. Ennek legalább 100 órányi IFR szerinti és 40 órányi több hajtóműves repülőgépen teljesített időt kell magában foglalnia. A 400 órányi, parancsnokként szerzett repült idő az üzembentartási kézikönyvben előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható oly módon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légijármű-parancsnoki repült időnek felel meg;

3. több hajtóműves repülőgépen való IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített, ebből 400 órát parancsnokként. Ennek legalább 100 órányi IFR szerinti repülést kell magában foglalnia. A 400 órányi, parancsnokként szerzett repült idő az üzembentartási kézikönyvben előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható oly módon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légijármű-parancsnoki repült időnek felel meg.

▼B

b) Az a) bekezdés 1. pontjának rendelkezései nem alkalmazandók a „B” teljesítményosztályú repülőgéppel nappal, VFR szerint végzett repülésekre.

▼B

ORO.FC.H.250 CPL(H) szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

▼M21

a) A CPL(H) (helikopter) engedélyes csak akkor tölthet be parancsnoki szerepet egypilótás helikopteren végzett CAT-műveletek során, ha:

1. IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített helikopteren, ebből 300 órát parancsnokpilótaként. A helikoptereken teljesített összes repülési időnek magában kell foglalnia 100 óra IFR szerinti repülést. A 100 órába beszámítható legfeljebb 50 óra, FFS(H) szimulátoron „B” szintű vagy magasabb, illetve FTD szimulátoron 3. szintű vagy magasabb, műszerek kezelésére irányuló képzésen teljesített műszeres repülési idő. A 300 órányi, parancsnokpilótaként teljesített repült idő az üzembentartási kézikönyvben előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható oly módon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légijármű-parancsnokként teljesített repülési időnek felel meg;

▼B

2. éjszakai látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között történő repülés esetén rendelkezik:

i. érvényes műszeres repülési jogosítással; vagy

ii. 300 órányi repült idővel helikopteren, amelyből 100 órát parancsnokként, 10 órát pedig éjjeli repülés során teljesített.

▼M4

3. SZAKASZ

Kiegészítő követelmények a kereskedelmi célú egyedi műveletekre és az ORO.FC.005 pont b) bekezdésének 1. és 2. pontjában említett CAT műveletekre vonatkozóan

▼M21

ORO.FC.320 Az üzemben tartó által biztosított átképzés és ellenőrző vizsga

Az üzemben tartó által biztosított átképző tanfolyamnak tartalmaznia kell egy ellenőrző jártassági vizsgát.

ORO.FC.325 A berendezésekre és eljárásokra vonatkozó képzés és ellenőrző vizsga

Ha a hajózó személyzet tagja olyan, berendezésekre és eljárásokra vonatkozó képzésen vesz részt, amely megfelelő repülésszimulációs oktatóeszközön vagy légi járművön végzett képzést igényel, akkor a hajózó személyzet tagjának az egyedi légi szállítási műveletekkel kapcsolatos standard üzembentartási eljárások tekintetében ellenőrző jártassági vizsgát kell tennie.

ORO.FC.330 Szinten tartó képzés és vizsga – ellenőrző jártassági vizsga

a) A hajózó személyzet minden tagjának szinten tartó képzésen kell részt vennie és ellenőrző jártassági vizsgát kell tennie. Egyedi légi szállítási műveletek esetében a szinten tartó képzésnek és vizsgának ki kell terjednie az üzembentartási kézikönyvben leírt egyedi feladatokhoz kapcsolódó releváns szempontokra.

b) Kellő figyelmet kell szentelni az IFR szerint vagy éjjel végzett műveletekre.

c) Az ellenőrző jártassági vizsga érvényességi időszaka 12 naptári hónap.

▼M29

4. SZAKASZ

Kiegészítő követelmények a pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (VCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozóan

ORO.FC.400 A hajózó személyzet összetétele

A pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (VCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletek hajózó személyzetének minimális összetétele megfelel az üzembentartási kézikönyvben foglaltaknak, figyelemmel a repülési kézikönyvben vagy az adott légi jármű légialkalmassági bizonyítványához kapcsolódó egyéb dokumentumokban meghatározott minimális számra.

▼M29

ORO.FC.415 Üzembentartói személyzeti erőforrás-gazdálkodási (CRM) alaptanfolyam

a) A felügyelet nélküli útvonalrepülés megkezdése előtt a hajózónak el kell végeznie a személyzeti erőforrás-gazdálkodási (CRM) alaptanfolyamot.

b) A CRM-alaptanfolyamot legalább egy megfelelően képzett CRM-oktatónak kell vezetnie, akit az egyes képzési területek részletes ismertetése érdekében szakértők segíthetnek.

ORO.FC.420 Az üzemben tartó által biztosított átképzés és ellenőrző vizsga

a) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás alaptanfolyamot be kell illeszteni az üzemben tartó átképző tanfolyamába.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó átképző tanfolyamának megkezdését követően a hajózó személyzet tagja a tanfolyam vége vagy megszüntetése előtt nem osztható be másik légijárműtípuson vagy -osztályon történő repülésre.

c) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó átképző tanfolyama keretében megvalósuló képzés mértékét az üzembentartási kézikönyvben meghatározott képesítési és tapasztalati szintek alapján kell meghatározni, a hajózó személyzeti tag korábbi képzésének és tapasztalatának figyelembevételével.

d) A hajózó személyzet tagjának:

1. a felügyelettel történő útvonalrepülést (LIFUS) megelőzően meg kell felelnie az innovatív légi mobilitási műveletet végző üzemben tartó jártassági vizsgáján, és el kell végeznie a vészhelyzeti és biztonsági berendezésekről szóló képzést és ellenőrző vizsgát; valamint

2. a LIFUS befejezését követően meg kell felelnie az útvonal-ellenőrző vizsgán.

e) Ha az üzemi körülmények – például új üzembentartási engedély igénylése vagy a flotta új légijármű-típussal vagy -osztállyal való bővítése – nem teszik lehetővé, hogy az innovatív légi mobilitási műveletet végző üzemben tartó teljesítse a d) pontban meghatározott követelményeket, az üzemben tartó kidolgozhat ideiglenesen alkalmazható egyedi átképzési tanfolyamot korlátozott számú hajózó személyzeti tag számára.

ORO.FC.430 Szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga

a) A hajózó személyzet minden tagjának szinten tartó képzésen kell részt vennie és ellenőrző vizsgát kell tennie azon VCA-típusra vagy -változatra vonatkozóan, amelyen szolgálatot teljesít, valamint a kapcsolódó berendezésekre vonatkozóan.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó ellenőrző jártassági vizsgája

1. A normál személyzet tagjaként a hajózó személyzet mindegyik tagjának le kell tennie az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó üzembentartási kézikönyvben szereplő műveletekkel kapcsolatos tényezőket felölelő ellenőrző jártassági vizsgáját, hogy bizonyítsa jártasságát a normál, rendkívüli és vészhelyzetekben végrehajtandó eljárásokban.

2. Fenntartva.

3. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó ellenőrző jártassági vizsgájának érvényességi időszaka 6 naptári hónap.

c) Útvonal-ellenőrző vizsga

A hajózó személyzet minden tagjának útvonal-ellenőrző vizsgát kell tennie a VCA-n. Az útvonal-ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.

▼M29

d) Vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésével kapcsolatos képzés és ellenőrző vizsga

A hajózó személyzet minden tagjának teljesítenie kell a légi jármű fedélzetén lévő összes vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyére és használatára vonatkozó szinten tartó képzést és ellenőrző vizsgát. A vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelését ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.

e) Személyzeti erőforrás-gazdálkodási (CRM) tanfolyam

1. A szinten tartó képzés valamennyi megfelelő szakaszába be kell illeszteni a CRM-tanfolyam elemeit.

2. A hajózó személyzet valamennyi tagjának egyedi, moduláris felépítésű CRM-tanfolyamot kell végeznie. A CRM-tanfolyam valamennyi fontosabb tárgykörére ki kell térni, és a moduláris felépítésű tanfolyam egyes részeit ismétlődő hároméves időszakokban a lehető legegyenletesebben kell elosztani.

f) A hajózó személyzet minden egyes tagjának legalább 12 naptári hónaponként egyszer földi, valamint repülésszimulációs oktatóeszközön vagy VCA-n, vagy ezek kombinációjával végrehajtott repülési oktatásban kell részesülnie.

ORO.FC.440 Műveletek végrehajtása több típuson vagy változaton

a) A műveletek több típuson vagy változaton történő végrehajtására vonatkozó, az üzembentartási kézikönyvben meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásoknak vagy műveleti korlátozásoknak tartalmazniuk kell az alábbiakat:

1. a hajózó személyzet tagjaitól elvárt minimális tapasztalat;

2. adott típuson vagy változaton elvárt minimális tapasztalat másik típusra vagy változatra történő átképzés és azon való repülés előtt;

3. azok az eljárások, amelyek alapján a hajózó személyzet egyik típuson vagy változaton képesített tagjait átképezik másik légijármű-típusra vagy -változatra, és arra érvényes képesítést adnak nekik; valamint

4. valamennyi típus vagy változat esetében a vonatkozó közelmúltbeli tapasztalatokkal kapcsolatos előírások.

b) A hajózó személyzet tagjai nem teljesíthetnek szolgálatot háromnál több légijármű-típuson vagy -típuscsoportban, köztük legalább egy VCA-n.

▼B

CC ALRÉSZ

LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK

ORO.CC.005 Hatály

▼M1

Ez az alrész meghatározza a légiutas-kísérő személyzettel repülő légi járművek üzemben tartóira vonatkozó követelményeket az alábbiak szerint:

a) az 1. szakasz az összes műveletre vonatkozó közös követelményeket rögzíti, és

b) a 2. szakasz a kizárólag a kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó további előírásokat rögzíti.

▼B

1. SZAKASZ

▼M1

Közös követelmények

▼M15

ORO.CC.100 A légiutas-kísérő személyzet összetétele, tagjainak száma

a) A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járműre egy vagy több utas szállítása esetén legalább egy légiutas-kísérőt kell kijelölni.

b) Az a) pontnak való megfelelés érdekében a légiutas-kísérők minimálisan szükséges létszáma az alábbiak közül a legnagyobb szám:

1. az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az utasférőhelyek tekintetében elvégzett légijármű-tanúsítás során meghatározott utaskísérői létszám;

2. ha az 1. pont szerinti szám nem került meghatározásra, az engedélyezett maximális utasülésszám-konfiguráció tekintetében elvégzett légijármű-tanúsítás során meghatározott utaskísérői létszám 1 fővel csökkentve minden olyan 50 utasülés után, amellyel az üzemben tartó által beállított utasférőhelyek száma kisebb az engedélyezett maximális utasülésszám-konfigurációnál;

3. az üzemben tartani kívánt légi jármű azonos fedélzeti szintjén beszerelt minden 50 utasülésenként (beleértve az 50 tört részét is) 1 légiutas-kísérő.

c) Több légiutas-kísérővel végzett műveletek esetén az üzemben tartónak ki kell jelölnie az egyik légiutas-kísérőt, aki azután köteles beszámolni a parancsnoknak vagy kapitánynak.

d) Az a) ponttól eltérve a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveleteket az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása mellett légiutas-kísérő-személyzet nélkül is végre lehet hajtani. A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a következő feltételek mindegyike teljesüljön:

1. legfeljebb 19 utas van a fedélzeten;

2. az üzemben tartó kidolgozta a szóban forgó műveletre vonatkozó eljárásokat.

▼B

ORO.CC.110 A szolgálatra történő beosztás feltételei

a) A légiutas-kísérő csak akkor osztható be légi járművön teljesítendő szolgálatra, ha:

1. betöltötte 18. életévét;

2. az 1178/2011/EU rendelet IV. melléklete (MED rész) vonatkozó rendelkezései szerinti repülőorvosi vizsgálatnak vetették alá, amelyen megállapították, hogy feladatai biztonságos ellátására és kötelezettségeik teljesítésére fizikailag és mentálisan alkalmas; és

3. sikeresen teljesítette az ezen alrészben előírt valamennyi vonatkozó képzést és ellenőrző vizsgát, és alkalmas a kijelölt feladatoknak az üzembentartási kézikönyvben meghatározott eljárások szerinti elvégzésére.

▼B

b) Szabadfoglalkozású vagy részmunkaidős légiutas-kísérő szolgálatra való beosztása előtt az üzemben tartónak ellenőriznie kell, hogy teljesül-e ezen alrész valamennyi előírása, figyelembe véve a légiutas-kísérő más üzemben tartóknak végzett szolgáltatásait, különösen az alábbiak meghatározása érdekében:

1. azon légijármű-típusok és -változatok összes száma, amelyen dolgozhat; és

2. a vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

c) A szolgálatban álló légiutas-kísérőket, valamint az utasok és a repülés biztonságában játszott szerepüket világosan be kell mutatni az utasoknak.

ORO.CC.115 Tanfolyamok és kapcsolódó ellenőrző vizsgák lebonyolítása

a) Az üzemben tartónak minden egyes tanfolyamhoz olyan részletes programot és tantervet kell készítenie ezen alrész és megfelelő esetben az ►M4 1178/2011/EU rendelet ◄ V. mellékletének (CC rész) követelményei alapján, amely a légiutas-kísérők valamennyi feladatára és kötelezettségére kiterjed.

b) Minden egyes tanfolyamnak tartalmaznia kell elméleti és gyakorlati képzést, valamint az egyes tantárgyaknak megfelelő egyéni vagy csoportos gyakorlatot annak érdekében, hogy a légiutas-kísérők elérjék és fenntartsák az ezen alrészben meghatározott jártassági szintet.

c) Követelmény a tanfolyamokkal szemben, hogy:

1. azok jól felépítettek és valósághűek legyenek; és

2. azokat az adott tárgy oktatásához megfelelően képzett személyek tartsák.

d) Az ezen alrészben előírt összes képzés elvégzése során vagy után a légiutas-kísérőknek – a személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) képzés kivételével – a vonatkozó tanfolyamrész valamennyi témakörét felölelő ellenőrző vizsgát kell tenniük. A vizsgáztatást olyan személyeknek kell végezniük, akik megfelelő képesítéssel rendelkeznek annak ellenőrzésére, hogy a légiutas-kísérő elérte-e, illetve tartja-e az előírt jártassági szintet.

e) A CRM-tanfolyamokat és megfelelő esetben a CRM-modulokat egy légiutas-kísérő CRM-oktatónak kell tartania. Amennyiben a CRM elemeit más képzés keretébe illesztik be, a tanterv ezen részének elkészítését és végrehajtását egy légiutas-kísérő CRM-oktatónak kell felügyelnie.

ORO.CC.120 Alapképzési tanfolyam

a) Minden új belépőnek, aki nem rendelkezik az ►M4 1178/2011/EU rendelet ◄ V. melléklete (CC rész) alapján kiállított utaskísérői tanúsítvánnyal:

1. el kell végeznie egy alapképzési tanfolyamot az említett melléklet CC.TRA.220 pontjában előírtak szerint; és

▼B

2. meg kell felelnie a tanfolyamhoz kapcsolódó vizsgán, mielőtt részt venne az ezen alrészben előírt bármely egyéb képzésen.

b) Az alapképzési tanfolyam egyes elemei összevonhatók az első légijármű-típustanfolyammal, illetve az üzembentartói átképzéssel, feltéve, hogy teljesülnek a CC.TRA.220 pont előírásai, és ezeket az elemeket az érintett légiutas-kísérők képzésére vonatkozó nyilvántartásokba az alapképzési tanfolyam részeként jegyzik be.

ORO.CC.125 Légijármű-típustanfolyam és üzembentartói átképzés

a) Minden légiutas-kísérőnek el kell végeznie a légijármű-típustanfolyamot, illetve az üzembentartói átképzést arra a típusra, amelyen repülni fog, továbbá meg kell felelnie az azokhoz kapcsolódó ellenőrző vizsgákon, mielőtt:

1. az üzemben tartó először oszthatná be légiutas-kísérői feladatok ellátására; vagy

2. az üzemben tartó egy másik légijármű-típuson való szolgálatra oszthatná be.

▼M2

b) A légi járműre vonatkozó típusminősítő tanfolyam és üzemeltetői átképzés programjának és tantervének összeállítása során az üzemben tartónak lehetőség szerint figyelembe kell vennie a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott releváns elemeket.

▼B

c) Szükséges, hogy a légijármű-típustanfolyam programja:

1. tartalmazzon az adott légijármű-típust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légi járművön folytatott képzést és gyakorlatot; és

2. tartalmazza legalább a légijármű-típusra vonatkozó következő képzési elemeket:

i. a légi járműnek a légiutas-kísérők feladataihoz kapcsolódó bemutatása;

ii. a légiutas-kísérők feladataihoz kapcsolódó minden beépített biztonsági berendezés és rendszer;

iii. minden rendes és vészkijárati ajtó- és kijárattípus és -változat működése és minden egyes légiutas-kísérő általi tényleges kinyitása rendes és vészhelyzeti körülmények között;

iv. a többi kijárat működésének bemutatása, beleértve a pilótafülke ablakait is;

v. tűzvédelmi és füst elleni védőberendezések, ha vannak;

▼B

vi. vészkiürítő csúszda működtetése és használata, ha van;

vii. ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és oxigénrendszer működtetése a pilóták cselekvésképtelensége esetén.

d) Szükséges, hogy a üzemben tartani kívánt légijármű-típusokra történő üzembentartói átképzés:

1. tartalmazzon az adott légijármű-típust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légi járművön folytatott képzést és gyakorlatot;

2. az üzemben tartó által szolgálatra először beosztott légiutas-kísérők részére tartalmazzon az üzemben tartó szokványos üzembentartási eljárásait ismertető oktatást;

3. tartalmazza legalább az alábbi, az üzemben tartani kívánt légijármű-típusra jellemző és az üzemben tartó által kidolgozott tananyagot:

i. az utastér elrendezésének leírása;

ii. a fedélzeten található valamennyi hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezés helye, levétele és használata;

iii. valamennyi rendes és vészhelyzeti eljárás;

iv. az utasok kiszolgálása és tömegirányítás;

v. tűz- és füstismereti oktatás, beleértve a fedélzeten található valamennyi tűzoltó és védőfelszerelés használatának oktatását;

vi. kiürítési eljárások;

vii. a pilóták cselekvésképtelenségének esetére vonatkozó eljárások;

viii. vonatkozó biztonsági előírások és eljárások;

ix. személyzeti erőforrás-gazdálkodás.

ORO.CC.130 A különbözeti képzés

a) Az ORO.CC.125 pontban előírt képzésen felül a légiutas-kísérőnek teljesítenie kell az esetleges különbözeti képzést és ellenőrző vizsgát, mielőtt beoszthatnák az alábbiakra:

1. azon légijármű-típus másik változata, amelyen jelenleg dolgozik; vagy

2. olyan légijármű-típus vagy -változat, amelyen jelenleg dolgozik, de amelyen a jelenlegitől eltérő(ek):

i. a biztonsági berendezés;

ii. a biztonsági és vészhelyzeti berendezések elhelyezése; vagy

▼B

iii. a rendes és vészhelyzeti eljárások.

b) Szükséges, hogy a különbözeti képzés programja:

1. szükség szerint az adott légijármű-típusra a légiutas-kísérők által az ORO.CC.125 pont c) és d) bekezdése alapján elvégzendő tanfolyammal történő összehasonlítás alapján kerüljön meghatározásra;

2. tartalmazzon az adott légijármű-típust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légi járművön folytatott képzést és gyakorlatot az oktatni kívánt különbségek vonatkozásában.

▼M2

c) Egy aktuálisan üzemben tartott légijármű-típus változatának különbségeit ismertető tanfolyam és tanterv összeállítása során az üzemben tartónak lehetőség szerint figyelembe kell vennie a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott releváns elemeket.

▼B

ORO.CC.135 Ismertető képzés

A légijármű-típustanfolyam, illetve üzembentartói átképzés elvégzését követően minden légiutas-kísérőnek – megfelelő felügyelet mellett – ismertető képzésen kell részt vennie az adott típuson, mielőtt be lehetne osztani a légiutas-kísérő személyzet ORO.CC.100 pontban előírt minimálisan szükséges létszámába beszámítható légiutas-kísérőként.

ORO.CC.140 Szinten tartó képzés

a) Minden légiutas-kísérőnek évente szinten tartó képzésen kell részt vennie, és teljesítenie kell az azt követő ellenőrző vizsgát.

b) A szinten tartó képzés tartalmazza az egyes légiutas-kísérők által a rendes és vészhelyzeti eljárások során elvégzendő feladatokat, valamint a megfelelő gyakorlati teendőket minden olyan légijármű-típus vagy -változat esetében, amelyen szolgálatot teljesítenek.

c) Légijármű-típusra vonatkozó képzési elemek:

1. A szinten tartó képzésnek évente tartalmaznia kell az utasok kiszállítása esetén használandó minden rendes és vészkijárati ajtó- és kijárattípus és -változat működtetésének minden egyes légiutas-kísérő általi kipróbálását és gyakorlását.

2. A szinten tartó képzésnek ezenfelül három évet meg nem haladó időközönként tartalmaznia kell a következőket:

i. minden rendes és vészkijárati ajtó- és kijárattípus és -változat működése és minden egyes légiutas-kísérő általi tényleges kinyitása az adott légijármű-típust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légi járművön, rendes és vészhelyzeti körülmények között is;

ii. a pilótafülke biztonsági ajtaja kinyitásának minden légiutas-kísérő általi gyakorlása rendes és vészhelyzeti körülmények között, valamint az ülések, a biztonsági övek, a rögzítőhevederek és a pilóták cselekvésképtelensége esetén az oxigénrendszer működtetésének bemutatása az adott légijármű-típust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légi járművön;

iii. a többi kijárat működésének bemutatása, beleértve a pilótafülke ablakait is; és

iv. a mentőutaj és az oldalcsúszda működésének bemutatása, ha van.

▼B

d) Üzembentartói képzési elemek:

1. A szinten tartó képzésnek évente tartalmaznia kell a következőket:

i. minden egyes légiutas-kísérő esetében:

A) a fedélzeten lévő valamennyi beépített és hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezés helye és kezelése; és

B) a mentőmellények felvétele, valamint a hordozható oxigénberendezések és egyéni füstvédő csuklyák (PBE) használata;

ii. tárgyak elhelyezése az utastérben;

iii. a légi jármű felületi szennyeződésével kapcsolatos eljárások;

iv. vészhelyzeti eljárások;

v. kiürítési eljárások;

vi. események és balesetek áttekintése;

vii. személyzeti munkamegosztás;

viii. repülőorvosi szempontok és elsősegély a kapcsolódó berendezésekkel együtt;

ix. a repülésvédelemmel kapcsolatos eljárások.

2. A szinten tartó képzésnek ezenfelül három évet meg nem haladó időközönként tartalmaznia kell a következőket:

i. pirotechnikai eszközök (tényleges vagy élethű eszközök) használata;

ii. gyakorlati bemutató a hajózószemélyzet ellenőrző listáinak használatából;

iii. élethű gyakorlati képzés a fedélzeten található valamennyi tűzoltó berendezés és védőruházat használatából;

iv. minden egyes légiutas-kísérő esetében:

A) az utastérben keletkezett tűz jellemzőivel bíró tűz eloltása;

B) egyéni füstvédő csuklya felvétele és használata zárt, szimulált füsttel teli környezetben.

e) Érvényességi időtartamok:

1. Az éves szinten tartó képzés érvényességi ideje 12 naptári hónap, annak a hónapnak a végétől számítva, amelyben az ellenőrző vizsgát letették.

2. Amennyiben az a) bekezdésben előírt szinten tartó képzésre és ellenőrző vizsgára az érvényességi időszak utolsó három hónapjában került sor, az új érvényességi időszak az eredeti lejárati időtől számítandó.

3. A c) bekezdés 2. pontjában és a d) bekezdés 2. pontjában előírt hároméves kiegészítő képzés érvényességi időtartama 36 hónap, annak a hónapnak a végétől számítva, amelyben az ellenőrző vizsgákat letették.

▼B

ORO.CC.145 Ismeretfrissítő képzés

a) Amennyiben egy légiutas-kísérő az utolsó vonatkozó szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga érvényességi idejének utolsó hat hónapja során:

1. nem végzett repülési feladatot, az ilyen feladatra történő újbóli beosztása előtt teljes ismeretfrissítő képzésen és ellenőrző vizsgán kell részt vennie minden üzemben tartani kívánt légijármű-típuson; vagy

2. egy adott légijármű-típuson nem teljesített repülési feladatot, az újbóli beosztást megelőzően teljesítenie kell az adott légijármű-típuson a következőt:

i. ismeretfrissítő képzés és ellenőrző vizsga; vagy

ii. két szoktató repülés az ORO.CC.135 pontjával összhangban.

b) Az ismeretfrissítő tanfolyamnak minden légijármű-típus esetében tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:

1. vészhelyzeti eljárások;

2. kiürítési eljárások;

3. minden rendes és vészkijárati ajtó- és kijárattípusnak és -változatnak, valamint a pilótafülke biztonsági ajtajának működése és minden egyes légiutas-kísérő általi tényleges kinyitása rendes és vészhelyzeti körülmények között;

4. a többi kijárat működésének bemutatása, beleértve a pilótafülke ablakait is;

5. a fedélzeten lévő valamennyi beépített és hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezés helye és kezelése.

c) Amennyiben a légiutas-kísérő repülési feladatokra történő újbóli beosztására az utolsó szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga érvényességi időszakán belül kerül sor, az üzemben tartó dönthet úgy, hogy az ismeretfrissítő képzést szinten tartó képzéssel helyettesíti. Amennyiben az érvényességi idő letelt, az ismeretfrissítő képzés csak az ORO.CC.125 bekezdésben meghatározott légijármű-típustanfolyammal és üzembentartói átképzéssel helyettesíthető.

2. SZAKASZ

A kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó további előírások

ORO.CC.200 Vezető légiutas-kísérő

a) Amennyiben a repüléshez több légiutas-kísérő jelenléte szükséges, a légiutas-kísérő személyzet összetételét úgy kell kialakítani, hogy tartalmazzon egy, az üzemben tartó által kinevezett vezető légiutas-kísérőt.

b) Az üzemben tartó csak azt a légiutas-kísérőt nevezheti ki vezető légiutas-kísérő beosztásba, aki:

1. legalább 1 éves aktív légiutas-kísérői tapasztalattal rendelkezik; és

2. sikeresen elvégezte a vezető légiutas-kísérői tanfolyamot, valamint megfelelt az ahhoz kapcsolódó ellenőrző vizsgán.

▼B

c) A vezető légiutas-kísérő tanfolyamnak ki kell térnie a vezető légiutas-kísérők valamennyi feladatára és kötelezettségére, és tartalmaznia kell legalább az alábbi tananyagokat:

1. repülés előtti eligazítás;

2. együttműködés a személyzettel;

3. üzembentartói követelmények és jogi előírások áttekintése;

4. balesetek és események jelentése;

5. emberi tényezők és CRM; valamint

6. repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

d) A vezető légiutas-kísérő a légijármű-parancsnoknak felel az üzembentartási kézikönyvben meghatározott rendes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásáért és koordinálásáért, beleértve a nem a repülésbiztonsággal összefüggő feladatok repülésbiztonsági vagy -védelmi célból történő megszakítását is.

e) Az üzemben tartónak megfelelő eljárásokat kell kidolgoznia arra nézve, hogy amennyiben a kinevezett vezető légiutas-kísérő képtelenné válik a munkavégzésre, a legmegfelelőbb képesítésű légiutas-kísérőt jelöljék ki vezető légiutas-kísérőnek. Ezen eljárások módosításairól értesíteni kell az illetékes hatóságot.

▼M15

ORO.CC.205 A légiutas-kísérők számának csökkentése a földi műveletek során és előre nem látott körülmények között

a) Minden olyan esetben, amikor a fedélzeten utas tartózkodik, a légiutas-kísérőknek legalább az ORO.CC.100 pontban előírt minimálisan szükséges létszámban jelen kell lenniük a légi járműben, és készen kell állniuk.

b) Az a) ponttól eltérve a légiutas-kísérők minimálisan szükséges létszáma csökkenthető az alábbi esetekben:

1. tüzelőanyag-feltöltéssel vagy -leeresztéssel nem járó rendes földi műveletek során, ha a légi jármű az állóhelyen tartózkodik;

2. előre nem látott körülmények között, ha a szállított utasok száma csökken. Ilyen esetben a repülés befejezését követően jelentést kell tenni az illetékes hatóságnak;

3. az utazási szakaszban a repülés közbeni pihenés céljából, vagy az ORO.FTL.205. e) ponttal összhangban, vagy az üzemben tartó által a kifáradás mérséklésére végrehajtott intézkedésként.

c) A b) 1. és b) 2. pont alkalmazásában az üzemben tartó által az üzembentartási kézikönyvben megadott eljárásoknak biztosítaniuk kell a következőket:

1. a csökkentett létszámú légiutas-kísérő ugyanolyan szintű repülésbiztonságot biztosít, különös tekintettel az utasok kiszállítására;

2. a légiutas-kísérő személyzet csökkentett létszáma ellenére az ORO.CC.200 pont előírásainak megfelelően jelen van egy vezető légiutas-kísérő;

3. a légi jármű azonos fedélzeti szintjén tartózkodó minden 50 utasra (beleértve az 50 tört részét is) legalább egy légiutas-kísérő jut;

4. azon légi járművek esetében, amelyeknél egynél több légiutas-kísérő jelenléte szükséges, a rendes földi tevékenység során a 3. pont alapján meghatározott számot úgy kell megnövelni, hogy a padlószinten valamennyi vészkijáratpár mellé is jusson egy-egy légiutas-kísérő.

▼M15

d) A b) 3. pont alkalmazásában az üzemben tartónak:

1. kockázatértékelést kell végeznie a légiutas-kísérők azon létszámának meghatározása céljából, amelynek az utazási szakaszban mindenkor jelen kell lennie és készen kell állna;

2. intézkedéseket kell meghatároznia azon eshetőség hatásainak a mérséklésére, ha az utazási szakaszban a légiutas-kísérők kisebb létszámban vannak jelen és állnak készen;

3. az üzembentartási kézikönyvben egyedi eljárásokat kell meghatároznia, többek között a vezető légiutas-kísérő repülés közbeni pihenésére, amelyek mindenkor biztosítják a megfelelő utaskezelést, valamint a rendkívüli vagy vészhelyzetek hatékony kezelését;

4. a repülési idő meghatározása során az ORO.FTL.125 pontnak megfelelően meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek mellett repülés közbeni pihenés biztosítható a légiutas-kísérők tagjai számára.

▼B

ORO.CC.210 A szolgálatra történő beosztás további feltételei

A légiutas-kísérő csak akkor osztható be egy légijármű-típuson vagy -változaton történő szolgálatra és munkavégzésre, ha:

a) az ►M4 1178/2011/EU rendelet ◄ V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerinti, érvényes tanúsítvánnyal rendelkezik;

b) az ezen alrész előírásai szerinti képesítéssel rendelkezik az adott típusra vagy változatra;

c) megfelel ezen alrész és a IV. melléklet (CAT rész) egyéb vonatkozó előírásainak;

d) az üzemben tartó légiutas-kísérő egyenruháját viseli.

ORO.CC.215 Képzések és ellenőrző vizsgák programjai, valamint a velük kapcsolatos dokumentáció

a) Az ezen alrészben előírt képzések és ellenőrző vizsgák programjait a tantervekkel együtt jóvá kell hagyatni az illetékes hatósággal, és fel kell tüntetni az üzembentartási kézikönyvben.

b) Miután a légiutas-kísérő sikeresen elvégezte a tanfolyamot, és megfelelt a kapcsolódó ellenőrző vizsgán, az üzemben tartó:

1. frissíti a légiutas-kísérő képzési nyilvántartását az ORO.MLR.115 pont szerint; és

2. átadja a légiutas-kísérő részére a frissített érvényességi időszakok listáját azokra a légijármű-típusokra és -változatokra vonatkozóan, amelyeken a légiutas-kísérő a képesítése szerint dolgozhat.

ORO.CC.250 Repülés több légijármű-típuson vagy -változaton

a) Egy légiutas-kísérő nem teljesíthet szolgálatot háromnál több légijármű-típuson. Kivételes esetben a légiutas-kísérő az illetékes hatóság jóváhagyásával négy légijármű-típusra is beosztható, feltéve, ha legalább két légijármű-típus esetében:

1. hasonlóak a biztonsági és vészhelyzeti berendezések, valamint a típusra jellemző rendes és vészhelyzeti eljárások; és

2. a nem a típusra jellemző rendes és vészhelyzeti eljárások azonosak.

▼B

b) Az a) bekezdés céljából, valamint és a légiutas-kísérő képzés és képesítések esetében az üzemben tartónak meg kell határoznia az alábbiakat:

▼M2

1. az egyes légi járműveket típusként vagy változatként, lehetőség szerint figyelembe véve a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott, az adott légijármű-típusra vagy -változatra vonatkozó megfelelő elemeket; valamint

▼B

2. egy légijármű-típus változatait eltérő típusként, ha azok nem hasonlóak az alábbiak tekintetében:

i. a vészkijáratok működtetése;

ii. a hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezések helye és típusa;

iii. a típusra jellemző vészhelyzeti eljárások.

ORO.CC.255 Repülés egyetlen légiutas-kísérővel

a) Az egy légiutas-kísérővel végzett repülésekre az üzemben tartónak az ilyen jellegű műveleteknek megfelelő feltételek szerint kell kiválasztania, toboroznia, képeznie és vizsgáztatnia a légiutas-kísérőket.

b) Az a légiutas-kísérő, aki nem rendelkezik egy légiutas-kísérővel végzett repülésben szerzett korábbi tapasztalattal, csak akkor osztható be ilyen munkára, ha:

1. az ezen alrészben előírt képzéseken és ellenőrző vizsgákon felül elvégezte a c) bekezdésben előírt képzést;

2. megfelelt az üzembentartási kézikönyvben meghatározott eljárások szerinti feladatok és kötelezettségek ellátását ellenőrző jártassági vizsgán; és

3. legalább 20 órányi és 15 útszakaszon megtett szoktató repülést teljesített a vonatkozó légijármű-típuson egy megfelelő tapasztalattal rendelkező légiutas-kísérő felügyelete mellett.

c) A képzést illetően az alábbi kiegészítő előírásoknak kell megfelelni, különös hangsúlyt fektetve az egy légiutas-kísérővel végzett repülés jellemzőire:

1. felelősség a légijármű-parancsnok felé a rendes és a vészhelyzeti eljárások végrehajtása során;

2. a hajózószemélyzettel történő kommunikáció és együttműködés fontossága, különösen a fegyelmezetlen és a repülést zavaró utasok kezelése terén;

3. üzembentartói követelmények és jogi előírások áttekintése;

4. dokumentáció;

5. balesetek és események jelentése; és

6. repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

▼B

TC ALRÉSZ

A HEMS, HHO vagy NVIS műveletek technikai személyzete

▼M29

ORO.TC.100 Hatály

Ez az alrész a légi jármű üzemben tartó által a kereskedelmi légi szállítási műveletek keretében, technikai személyzettel ellátott légi járművel végzett helikopteres légimentési műveletek (HEMS), VCA-val végzett légimentési műveletek (VEMS), éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) történő repülések és a helikopteres függesztményes szállítási műveletek (HHO) során teljesítendő előírásokat határozza meg.

▼B

ORO.TC.105 A szolgálatra történő beosztás feltételei

▼M29

a) A technikai személyzet HEMS, VEMS, HHO vagy NVIS kereskedelmi légi szállítási műveletekben közreműködő tagja csak akkor oszthatók be feladatokra, ha:

1. betöltötte 18. életévét;

2. egészségügyileg és szellemileg alkalmas a kijelölt feladatok és kötelezettségek biztonságos ellátására;

3. sikeresen elvégezte a kijelölt feladatok ellátásához az ezen alrészben előírt valamennyi képzést;

4. az ellenőrző vizsga során jártasnak bizonyult az üzembentartási kézikönyvben meghatározott eljárásokhoz kapcsolódó valamennyi feladat ellátásában.

▼B

b) Egyéni vállalkozó, illetve szabadfoglalkozású vagy részmunkaidős technikai személyzeti tag beosztása előtt az üzemben tartónak ellenőriznie kell, hogy teljesül-e ezen alrész valamennyi előírása, figyelembe véve az adott technikai személyzeti tag más üzemben tartóknak végzett szolgáltatását, különösen az alábbiak meghatározása érdekében:

1. azon légijármű-típusok és -változatok összes száma, amelyen dolgozhat;

2. a vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

ORO.TC.110 Képzés és ellenőrző vizsga

a) Az üzemben tartónak az ezen alrész vonatkozó előírásai alapján a technikai személyzet által elvégzendő feladatokra és kötelezettségekre kiterjedő képzési programot kell készítenie.

▼M27

b) Az alapképzés, az üzemben tartói átképzés, a különbözeti képzés, valamint minden előírt szoktató repülés elvégzését követően a technikai személyzet minden tagjának ellenőrző vizsgát kell tennie annak érdekében, hogy bizonyítsa jártasságát a rendes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában.

▼B

c) Az oktatást és a vizsgáztatást minden tanfolyamon az adott szakterületen megfelelően képzett és tapasztalt szakembernek kell végeznie. Az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot a vizsgáztató szakemberek kilétéről.

▼M29

d) Az üzembentartói átképzés elvégzését és a szükséges szoktató repüléseket követő ellenőrző vizsgákat azelőtt kell elvégezni, mielőtt technikai személyzeti feladatokat látnának el HEMS, VEMS, HHO és NVIS során.

▼M27

e) A technikai személyzet tagja által a rendes és vészhelyzeti eljárások lefolytatásában való jártasság igazolására végzett ellenőrző vizsga érvényessége 12 naptári hónap.

▼B

ORO.TC.115 Alapképzés

Az üzembentartói átképzést megelőzően a technikai személyzet minden tagja köteles elvégezni az alapképzést, amely az alábbiakat tartalmazza:

▼B

a) általános elméleti oktatás a repülésről és a repülésre vonatkozó előírásokról, külön kitérve a technikai személyzet által ellátandó feladatok és kötelezettségek valamennyi elemére;

b) tűz- és füstvédelmi oktatás;

c) a repülés típusának és a repülési területnek megfelelő túlélőkiképzés szárazföldön és vízben;

d) repülőorvosi szempontok és elsősegélynyújtás;

e) kommunikáció, valamint az ORO.FC.115 és az ORO.FC.215 pont vonatkozó CRM elemei.

ORO.TC.120 Üzembentartói átképzés

A technikai személyzet minden tagjának el kell végeznie a következőket:

a) Üzembentartói átképzés a vonatkozó CRM-elemekkel együtt,

1. az üzemben tartó általi, technikai személyzeti tagként való első beosztást megelőzően; vagy
2. más légijármű-típusra vagy -osztályra történő áttérést megelőzően, ha azokban a b) bekezdésben felsorolt berendezések vagy eljárások bármelyike eltérő.

▼M29

b) Az üzembentartói átképzésnek tartalmaznia kell az alábbiakat:

1. a légi jármű fedélzetén található valamennyi biztonsági és túlélőberendezés helye és használata;
2. valamennyi rendes és vészhelyzeti eljárás;
3. HEMS, VEMS, HHO vagy NVIS műveletek során a pilóta segítése érdekében ellátott fedélzeti vagy földi feladatok ellátáshoz szükséges fedélzeti berendezések.

▼B

ORO.TC.125 A különbözeti képzés

a) A jelenleg üzemben tartott típusokon vagy változatokon alkalmazott berendezések vagy eljárások megváltozásakor a technikai személyzet minden tagjának részt kell vennie **különbözeti** képzésen.

b) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben kell meghatároznia azokat az eseteket, amikor a különbségek oktatása szükséges.

▼M27

ORO.TC.130 Szoktató repülések

Ha az üzemben tartó által biztosított átképzési képzés nem tartalmaz légi járművön/FSTD-n végrehajtott képzést, a technikai személyzet minden egyes tagjának szoktató repüléseket kell végeznie.

▼B

ORO.TC.135 Szinten tartó képzés

a) A technikai személyzet minden tagjának 12 havonta részt kell vennie az általa üzemben tartott légijármű- vagy berendezéstípusra vagy -osztályra vonatkozó szinten tartó képzésen. A szinten tartó képzés valamennyi megfelelő szakaszába be kell illeszteni a CRM elemeit.

b) A szinten tartó képzésnek tartalmaznia kell elméleti és gyakorlati oktatást, valamint gyakorlatot.

ORO.TC.140 Ismeretfrissítő képzés

a) A technikai személyzet minden olyan tagjának, aki a megelőző hat hónapban nem látott el szolgálatot, az üzembentartási kézikönyvben meghatározott ismeretfrissítő képzésen kell részt vennie.

b) A technikai személyzet minden olyan tagjának, aki a megelőző hat hónapban nem teljesített repülési feladatot egy bizonyos légijármű-típuson vagy -osztályon, az adott típusra vagy osztályra történő beosztást megelőzően részt kell vennie az alábbiak valamelyikén:

1. az adott típusra vagy osztályra vonatkozó ismeretfrissítő képzés; vagy
2. szoktató repülés két repülési szakaszon az adott légijármű-típuson vagy -osztályon.

▼M3

FTL ALRÉSZ

REPÜLÉSI ÉS SZOLGÁLATI IDŐKORLÁTOKRA ÉS PIHENŐIDŐRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. SZAKASZ

Általános

▼M29

ORO.FTL.100 Hatály

Ez az alrész azokat a követelményeket határozza meg, amelyeket a légi jármű üzemben tartójának, valamint a hajózó személyzet és a kabinszemélyzet (légi személyzet) tagjainak a repülőgéppel végzett kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletekben szolgálatot teljesítő légi személyzetre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében teljesíteniük kell.

▼M3

ORO.FTL.105 Fogalommeghatározások

E rész alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „akklimatizált/akklimatizálódott”: olyan állapot, amelyben a személyzet tagjának napi biológiai órája szinkronban van azzal az időzónával, ahol a személyzet tagja tartózkodik. A személyzet tagja akklimatizáltnak tekintendő az indulás helye szerinti helyi idő körüli kétórás idősávban. Ha a szolgálati hely szerinti helyi idő több mint két órával eltér annak a helynek a helyi idejétől, ahol a következő szolgálat kezdődik, a maximum napi repülési munkaidő kiszámításához a személyzet tagjait az 1. táblázat értékeinek megfelelően tekintik akklimatizáltnak.

1. táblázat

A referenciaidő és azon hely helyi ideje közötti eltérés (h), ahol a személyzet tagja a következő szolgálatot kezdi	A jelentkezéstől eltelt idő a referenciaidőben				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B”: az indulás helye szerinti időzóna helyi ideje szerint akklimatizálódott,

„D”: azon hely szerinti helyi idő szerint akklimatizálódott, ahol a személyzet tagja következő szolgálatát kezdi, és

„X”: a személyzet tagja ismeretlen akklimatizálódási állapotban van;

2. „referenciaidő”: a jelentkezés helye szerinti helyi idő azon helyi idő körüli kétórás idősávban, ahol a személyzet akklimatizálódott;

3. „elhelyezés”: a készenléti és osztott szolgálat esetében olyan, a nyilvánosságtól elzárt csendes és kényelmes hely, ahol a fény és a hőmérséklet szabályozható, megfelelő bútorokkal van felszerelve, a személyzet tagjának alvási lehetőséget biztosít, valamint megfelelő befogadóképességgel rendelkezik a személyzet összes jelen lévő tagjának elhelyezése érdekében, továbbá enni- és innivalóhoz való hozzáférést biztosít;

4. „megfelelő elhelyezés”: a készenléti és osztott szolgálat, valamint pihenés esetében csendes környezetben lévő, ággyal felszerelt elkülönített szoba a személyzet minden egyes tagjának, mely megfelelően szellőzik, fény- és hőszabályzó készülékkel van felszerelve és enni- és innivalóhoz való hozzáférést biztosít;

▼M3

5. „kibővített repülőszemélyzet”: olyan repülőszemélyzet, amely a repülőgép üzemeltetéséhez szükséges legkisebb létszámnál nagyobb létszámú, és amelyben bármely tag elhagyhatja kijelölt helyét repülés közbeni pihenés céljából, és a repülőszemélyzet másik, megfelelő képzettséggel rendelkező tagja léphet helyébe;

6. „szünet”: repülési szolgálati munkaidőn belüli időszak, mely a pihenőidőnél rövidebb, beleszámít a munkaidőbe és amely alatt a személyzet tagjának semmilyen feladatot nem kell ellátnia;

7. „késleltetett jelentkezés”: a tervezett FDP üzemben tartó általi elhalasztása, mielőtt a személyzet tagja elhagyta volna pihenőhelyét;

8. „bioritmust megzavaró beosztás”: a személyzet tagjának olyan beosztása, mely megzavarja alvási lehetőségét az optimális alvási időszakban, és amit olyan FDP vagy FDP-k kombinációja alkot, mely a nappal vagy éjszaka bármely olyan részébe belenyúlik, vagy abban kezdődik vagy ér véget, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott; bioritmust megzavaró lehet a beosztás korai kezdés, késői befejezés vagy éjszakai szolgálat miatt.

   a) egy bioritmust megzavaró beosztás „korai típusa”:

      i. korai kezdésnél 05:00 és 05:59 óra között kezdődő szolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott; és

      ii. késői befejezésnél 23:00 és 1:59 óra között véget érő szolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott;

   b) egy bioritmust megzavaró beosztás „késői típusa”:

      i. korai kezdésnél 05:00 és ►C2 06:59 ◄ óra között kezdődő műszakszolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott; és

      ii. késői befejezésnél 00:00 és 1:59 óra között véget érő szolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott.

9. „éjszakai szolgálat”: az a szolgálat, amely belenyúlik a 02:00 és 04:59 óra közötti időszakba abban az időzónában, ahol a személyzet akklimatizálódott;

10. „szolgálat”: bármely feladat, melyet a személyzet tagja az üzemben tartónak elvégez, ideértve a repülési szolgálatot, az adminisztratív munkát, képzés nyújtását vagy a képzésben való részvételt, ellenőrzést, áthelyezést és a készenlét bizonyos elemeit is;

11. „szolgálati időszak”: az az időszak, amely akkor kezdődik, amikor a személyzet tagja az üzemben tartó által számára előírt szolgálatra jelentkezik vagy amikor azt megkezdi, és akkor fejeződik be, amikor a személyzet tagja minden feladat alól mentessé válik, ideértve a repülés utáni szolgálatot is;

12. „repülési szolgálati idő (FDP)”: az az időszak, amikor a személyzet tagja a számára előírt szolgálatra jelentkezik, amely magában foglalhat egy szektort vagy szektorok sorozatát, és akkor ér véget, amikor a légi jármű végleg álló helyzetbe kerül és a hajtóműveket leállítják az utolsó olyan szektor végén, amelyen a személyzet tagja üzemeltetést végző személyzeti tagként teljesít szolgálatot;

▼M14

13. „repülési idő”: repülőgépek esetében az az időtartam, amely a légi járműnek a parkolóhelyről felszállási céllal történő elmozdulásától a repülés befejezése után a kijelölt parkolóhelyen történő megállásáig és az összes hajtómű és propeller leállásáig tart;

▼M3

14. „hazai bázis”: az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdi és befejezi szolgálati idejét vagy szolgálati időinek sorozatát és ahol normál körülmények között az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elhelyezéséért;

15. „helyi nap”: helyi idő szerint 00:00-kor kezdődő 24 órás időszak;

16. „helyi éjszaka”: helyi idő szerint 22:00 és 08:00 közé eső 8 órás időszak;

17. „üzemeltetést végző személyzeti tag”: egy légi járművön egy szektorban szolgálatot teljesítő személyzeti tag;

18. „áthelyezés”: a nem üzemeltetést végző személyzeti tag áthelyezése egyik helyről a másikra az üzemben tartó rendelkezése szerint, a következők kivételével:

— az utazás ideje egy magán pihenőhelyről a hazai bázis kijelölt jelentkezési helyére és vissza, valamint

— a helyi eljutás ideje a pihenőhelyről a szolgálat megkezdésének helyére és vissza;

19. „pihenőalkalmatosság”: lábtámasszal rendelkező fekvő- vagy ülőalkalmatosság, mely lehetővé teszi a személyzet tagjainak, hogy a légi jármű fedélzetén aludhassanak;

20. „tartalék szolgálat”: az az időszak, amelyre nézve az üzemben tartó a személyzet tagjának előírja, hogy legalább 10 órás értesítés mellett FDP-re, áthelyezésre vagy egyéb szolgálati beosztásra rendelkezésre álljon;

21. „pihenőidő”: szolgálatot követő vagy megelőző folyamatos, megszakítatlan és meghatározott időszak, mely alatt a személyzet tagja mentesül minden szolgálat, készenlét és tartalék szolgálat alól;

22. „rotáció”: a hazai bázistól távoli szolgálat vagy szolgálatsorozat – közte legalább egy repülési szolgálat – és pihenőidő, mely a hazai bázison kezdődik és akkor ér véget, amikor a személyzet tagja a hazai bázisra visszatér egy olyan pihenőidőre, amelyben az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elhelyezéséért;

23. „szolgálatmentes nap”: a 2000/79/EK tanácsi irányelv ([1]) rendelkezéseinek való megfelelés céljából egy napból és két helyi éjszakából álló, szolgálat- és készenlétmentes időszak, melyet előre bejelentenek. A pihenőidő része lehet a szolgálatmentes napnak;

24. „szektor”: az FDP azon szakasza, amely a légi jármű első felszállási célú megmozdulásától a kijelölt parkolóhelyen történő leállásáig tart;

25. „készenlét”: előre bejelentett és meghatározott időszak, amelynek során az üzemben tartó a személyzet egy tagjától megköveteli, hogy legyen elérhető egy járatra történő kijelölésre, áthelyezésre vagy más feladatra közbeeső pihenőidő nélkül;

([1]) HL L 302., 2000.12.1., 57. o.

▼M3

26. „repülőtéri készenlét”: a repülőtéren megvalósuló készenlét;

27. „egyéb készenlét”: otthon vagy a megfelelő elhelyezés során megvalósuló készenlét;

28. „alacsony napi bioritmusú időszak (WOCL)”: a 02:00 és 05:59 óra közötti idő abban az időzónában, amelyben a személyzet tagja akklimatizálódott.

ORO.FTL.110 Az üzemben tartók kötelezettségei

Az üzemben tartó köteles:

a) a szolgálati beosztási jegyzékeket kellő időben előre közzétenni, hogy a személyzet tagjai számára megtervezhető legyen a megfelelő pihenés;

b) gondoskodni arról, hogy a repülési szolgálati időszakokat úgy tervezzék, hogy a személyzet tagjai kellőképpen kipihentek legyenek, és biztonsági szempontból minden körülmények között kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni;

c) olyan jelentkezési időt meghatározni, amely elegendő időt enged a földi szolgálatok elvégzéséhez;

d) figyelembe venni a repülési szolgálati időszakok és pihenőidők gyakorisága és mintázata közötti kapcsolatot, és mérlegelni a minimális pihenőidőkkel párosított hosszú szolgálati idők kumulatív hatását;

e) úgy megállapítani a szolgálatok ütemezését, hogy elkerülhető legyen az olyan gyakorlat, amely a rögzült alvás/munka mintát jelentősen megzavarja, pl. a váltakozó nappali/éjszakai szolgálat;

f) betartani az ARO.OPS.230 pont szerinti bioritmust megzavaró beosztásra vonatkozó rendelkezéseket;

g) gondoskodni arról, hogy a pihenőidők elegendő időt biztosítsanak arra, hogy a személyzet tagjai az előző szolgálatokat követően regenerálódjanak és kipihentek legyenek a következő repülési szolgálati időszak kezdetére;

h) időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidőket betervezni és erről kellő időben előre értesíteni a személyzet tagjait;

i) a járatokat úgy megtervezni, hogy teljesíthetők legyenek a megengedhető repülési szolgálati időn belül, figyelembe véve a repülés előtti feladatokhoz szükséges időt, a szektorban töltött időt és fordulási időt;

j) megváltoztatni a menetrendet, illetve a személyzet beosztását, ha a tényleges üzem a menetrend szerinti szezonális időszakon belül a menetrend járatainak több mint 33 %-ánál meghaladja a maximális FDP-t.

ORO.FTL.115 A személyzet tagjainak felelőssége

A személyzet tagjainak:

a) meg kell felelniük a IV. melléklet CAT.GEN.MPA.100 pontja b) bekezdésének; és

b) optimálisan ki kell használniuk a pihenésre rendelkezésre álló lehetőségeket és időt, és megfelelően kell megtervezniük és kihasználniuk pihenőidejüket.

▼M3

ORO.FTL.120 A fáradtság kockázatának kezelése (FRM)

a) Amennyiben ez a rész vagy egy vonatkozó típusalkalmassági előírás kötelezővé teszi a fáradtság kockázatának kezelését, az üzemben tartónak irányítási rendszere szerves részeként létre kell hoznia, végre kell hajtani és fenn kell tartania az FRM-et. Az FRM biztosítja a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f., 7.g. és 8.f. pontjában meghatározott lényeges követelményeknek való megfelelést. Az üzembentartási kézikönyvnek tartalmaznia kell az FRM leírását.

b) A létrehozott, végrehajtott és fenntartott FRM révén az FRM általános teljesítménye folyamatosan fejlődik, és a következőket tartalmazza:

1. az üzemben tartó filozófiájának és alapelveinek leírása az FRM-re vonatkozóan (FRM szakpolitika);

2. az FRM folyamatok dokumentációja, ideértve a személyzeti felelősség tudatosításának folyamatát és e dokumentáció módosítási eljárását;

3. tudományos elvek és ismeretek;

4. a veszélyek azonosításának és a kockázatok értékelésének folyamata, mely lehetővé teszi, hogy az üzemben tartó kezelhesse a személyzet fáradtságából eredő üzemeltetési kockázat(ok) folyamatos kezelését;

5. kockázatcsökkentési folyamat a gyors helyreigazító intézkedések meghozatala érdekében, amelyek szükségesek a személyzet fáradtságából eredő üzembentartói kockázat(ok) hatékony csökkentéséhez, és amelynek révén a fáradtság okozta kockázat ilyen intézkedésekkel elért csökkentése folyamatosan figyelemmel kísérhető és rendszeresen értékelhető;

6. FRM biztonságot biztosító folyamatok;

7. FRM támogató folyamatok.

c) Az FRM-nek meg kell felelnie a repülési időt meghatározó rendszernek, az üzemben tartó méretének és a tevékenységek jellegének és komplexitásának, figyelembe véve az ilyen tevékenységekben rejlő veszélyeket és kockázatokat, valamint a vonatkozó repülési időt meghatározó rendszert.

d) Az üzemben tartónak kockázatcsökkentő intézkedéseket kell tennie, ha az FRM biztonságot biztosító folyamatok a szükséges biztonsági szint csökkenését mutatják.

ORO.FTL.125 A repülési időtartamot meghatározó rendszerek

a) Az üzemben tartó olyan repülési időtartamot meghatározó rendszereket hoz létre, hajt végre és tart fenn, melyek megfelelnek a végzett üzemeltetés fajtájának vagy fajtáinak, valamint a 216/2008/EK rendeletnek, e résznek és egyéb vonatkozó jogszabályoknak, ideértve a 2000/79/EK irányelvet is.

b) A végrehajtást megelőzően az illetékes hatóság jóvá hagyja a repülési időtartamot meghatározó rendszereket, ideértve szükség esetén minden kapcsolódó FRM-et.

c) Az üzemben tartónak az Ügynökség által elfogadott vonatkozó típusalkalmassági előírásokat kell alkalmaznia, bizonyítva, hogy megfelel a 216/2008/EK rendeletnek és ennek a résznek. Alternatív megoldásként, ha az üzemben tartó a 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése szerint el kíván térni a fent említett típusalkalmassági előírásoktól, a végrehajtás előtt az illetékes hatósághoz be kell nyújtania egy teljes körű leírást a tervezett eltérésekről. A leírásban szerepelnie kell minden olyan kézikönyv vagy eljárás áttekintésének, amely releváns lehet, valamint egy azt bemutató értékelésnek, hogy a 216/2008/EK rendelet és e rész követelményei teljesülnek.

▼M3

d) Az ARO.OPS.235 pont d) bekezdése vonatkozásában az eltérés megvalósításától számított két éven belül az üzemben tartónak adatokat kell gyűjtenie az eltérésről, és ezeket az adatokat tudományos alapelvek alapján elemeznie kell, az eltérésnek a légi személyzet fáradtságára gyakorolt hatásának értékelését figyelembe véve. Ezt az elemzést jelentés formájában be kell nyújtani az illetékes hatósághoz.

2. SZAKASZ

Kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartók

ORO.FTL.200 Hazai bázis

Az üzemben tartó a személyzet minden tagja számára kijelöl egy hazai bázist.

ORO.FTL.205 Repülési szolgálati munkaidő

a) Az üzemben tartó köteles:

1. meghatározni az egyes műveleteknek megfelelő jelentkezési időket az ORO.FTL.110 pontjának c) bekezdését figyelembe véve;

2. meghatározni azokat az eljárásokat, amelyek előírják, hogy a parancsnoknak olyan speciális körülmények között, amelyek komoly fáradtsághoz vezethetnek, és a személyzet érintett tagjaival folytatott konzultáció után hogyan kell csökkentenie a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy növelni a pihenőidőt, hogy ezzel kiküszöböljön minden, a repülési biztonságot érintő kedvezőtlen hatást.

b) Maximum napi FDP

1. Az akklimatizálódott személyzeti tagokra vonatkozó, meghosszabbítás nélküli alapvető maximum FDP-nek a következő táblázat szerint kell alakulnia:

2. táblázat

Maximum napi FDP – akklimatizált személyzeti tagok

Az FDP kezdete referenciaidőben	1–2 szektor	3 szektor	4 szektor	5 szektor	6 szektor	7 szektor	8 szektor	9 szektor	10 szektor
06:00–13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30–13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00–14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30–14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00–15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30–15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00–16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30–16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00–04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00–05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15–05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30–05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45–05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2. Az ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagokra vonatkozó maximum napi FDP a következő táblázatnak megfelelően alakul:

3. táblázat

Ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagok

Maximum napi FDP szektorok szerint						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Ha az üzemben tartó végrehajtotta az FRM-et, az ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagokra vonatkozó maximum napi FDP a következő táblázatnak megfelelően alakul:

4. táblázat

Ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagok FRM keretében

Az alábbi táblázat értékei akkor alkalmazhatók, ha az üzembentartói FRM folyamatosan ellenőrzi, hogy a szükséges biztonsági szintet tartják-e.

Maximum napi FDP szektorok szerint						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) FDP abban az esetben, ha a repülőszemélyzetre és a légiutas-kísérő személyzetre különböző jelentkezési idő vonatkozik

Ha a légiutas-kísérő személyzetnek a repülőszemélyzetnél több időre van szüksége a repülés előtti eligazításhoz ugyanabban a szektorban vagy szektorok sorozatában, a légiutas-kísérő személyzet FDP-je kiterjeszthető a légiutas-kísérő személyzet és a repülőszemélyzet jelentkezési ideje közötti különbséggel. A különbség nem haladhatja meg az 1 órát. A légiutas-kísérők maximum napi FDP-jének megállapítása azon az időn alapul, amikor a repülőszemélyzet szolgálatra jelentkezik, az FDP maga azonban a légiutas-kísérők szolgálatra jelentkezésének időpontjában kezdődik.

d) Az akklimatizálódott személyzeti tagokra vonatkozó maximum napi FDP hosszabbítással, repülés közbeni pihenés nélkül.

1. A maximum napi FDP legfeljebb egy órával, 7 egymást követő napon belül legfeljebb kétszer hosszabbítható meg. Ebben az esetben:

i. a repülés előtti és repülés utáni pihenőidő két órával meghosszabbodnak; vagy

ii. a repülés utáni pihenőidő 4 órával meghosszabbodik.

2. Ha a hosszabbításokat egymást követő FDP-kre alkalmazzák, az 1. albekezdésben előírt, a két meghosszabbított FDP közötti repülés előtti és repülés utáni extra pihenőidőt egymás után kell kiadni.

▼M3

3. A meghosszabbítás alkalmazását előre tervezni kell, és a következő maximumértékekre kell korlátozni:

   i. 5 szektor, ha nem nyúlik bele a WOCL (alacsony napi bioritmusú) időszakba; vagy

   ii. 4 szektor, ha legfeljebb két órányit nyúlik bele a WOCL időszakba; vagy

   iii. 2 szektor, ha több mint két órányit nyúlik bele a WOCL időszakba.

4. A maximum napi FDP repülés közbeni pihenőidő nélküli meghosszabbítását nem szabad a repülés közbeni pihenés vagy osztott szolgálat miatti meghosszabbítással párosítani ugyanazon szolgálati idő alatt.

5. A művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni a maximum napi FDP meghosszabbításának korlátait, figyelembe véve a következőket:

   i. a repült szektorok száma; és

   ii. a WOCL időszakba való belenyúlás.

e) Maximum napi FDP repülés közbeni pihenés miatti meghosszabbítás alkalmazásával

A művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni a repülés közbeni pihenés melletti maximum napi FDP meghosszabbításának korlátait, figyelembe véve a következőket:

i. a repült szektorok száma;

ii. az egyes személyzeti tagok között elosztott repülés közbeni minimum pihenőidő;

iii. a repülés közbeni pihenőalkalmatosságok; és

iv. az alapvető repülőszemélyzet megerősítése.

f) Előre nem látott körülmények repülés közben – a parancsnok döntési hatásköre

1. Azoknak a feltételeknek, melyek mellett a parancsnok a repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidőre vonatkozó korlátokat a jelentkezési idővel vagy azt követően kezdődő repülési üzemeltetés során előre nem látott körülmények esetén módosíthatja, a következőknek kell megfelelniük:

   i. az ORO.FTL.205 pont b) és e) bekezdésének vagy az ORO.FTL.220 pontnak az alkalmazásával elért maximális napi FDP nem növelhető két órát meghaladóan, hacsak a repülőszemélyzet nincs megerősítve, mely esetben a repülési szolgálati időszak legfeljebb 3 órával hosszabbítható meg;

   ii. ha egy FDP utolsó szektorában merülnek fel előre nem látott körülmények a felszállás után, melyek eredményeként a megengedett növelést túllépik, a járat folytathatja útját a tervezett célállomásig vagy egy kitérő repülőtérre; és

   iii. az FDP-t követő pihenőidőszak csökkenthető, de nem lehet kevesebb mint 10 óra.

▼M3

2. Olyan speciális körülmények között, amelyek komoly fáradtsághoz vezethetnek, a parancsnok köteles csökkenteni a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy növelni a pihenőidőt, hogy ezzel kiküszöböljön minden, a repülési biztonságot érintő kedvezőtlen hatást.

3. A parancsnok köteles konzultálni a személyzet összes tagjával azok éberségi szintjéről, mielőtt az 1. és 2. albekezdés szerinti módosításokról dönt.

4. A parancsnok jelentést nyújt be az üzemben tartóhoz, ha a döntése alapján az FDP-t növelték vagy a pihenőidőt csökkentették.

5. Ahol az FDP megnövelése vagy a pihenőidő csökkentése meghaladja az egy órát, a jelentés egy példányát, amelyhez az üzemben tartó köteles saját megjegyzéseit hozzáfűzni, az eseményt követő 28 napon belül meg kell küldeni az illetékes hatóságnak.

6. Az üzemben tartónak létre kell hoznia egy nem számon kérő jellegű folyamatot a fenti rendelkezésben leírt döntéshez, és azt az üzembentartási kézikönyvbe be kell vezetni.

g) Előre nem látott körülmények repülés közben – késleltetett jelentkezés

Az üzemben tartónak a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia a késleltetett jelentkezésre vonatkozó eljárásokat előre nem látott körülmények esetére.

ORO.FTL.210 Repülési és szolgálati idők

a) A teljes szolgálati időszak, amelyre a személyzet egy tagját kijelölik, nem haladhatja meg:

1. a 60 szolgálati órát bármely 7 egymást követő napon belül;

2. a 110 szolgálati órát bármely 14 egymást követő napon belül; és

3. a 190 szolgálati órát bármely 28 egymást követő napon belül, a lehető legegyenletesebben elosztva ezen időszakban.

b) Azon szektorok teljes repülési ideje, amelyekre a személyzet egy tagja üzemeltetést végző személyzeti tagként ki van rendelve, nem haladhatja meg:

1. a 100 repülési órát bármely 28 egymást követő napon belül;

2. a 900 repülési órát egy naptári éven belül; és

3. az 1 000 repülési órát bármely 12 egymást követő naptári hónapon belül.

c) A repülés utáni szolgálat beleszámít a szolgálati időszakba. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia a repülés utáni szolgálatok minimális idejét.

ORO.FTL.215 Áthelyezés

Ha az üzemben tartó a személyzet tagját áthelyezi, a következő rendelkezések alkalmazandók:

a) A jelentkezés után, de a munkavégzés előtt történő áthelyezés az FDP részének számít, ugyanakkor nem számít szektornak.

b) Az áthelyezésen töltött teljes idő szolgálatnak számít.

▼M3

ORO.FTL.220 Osztott szolgálat

A maximum napi FDP földi szünet miatti meghosszabbításának feltételeire a következők vonatkoznak:

a) A művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni az osztott szolgálatra vonatkozó következő elemeket:

1. a földi szünet minimum időtartama; és

2. az FDP ORO.FTL.205 pont b) bekezdése szerinti meghosszabbításának lehetősége, figyelembe véve a földi szünet időtartamát, a személyzeti tagoknak pihenésre biztosított alkalmatosságokat és egyéb fontos tényezőket.

b) A földi szünet teljes egészében FDP-nek számít.

c) Osztott szolgálatot nem követhet csökkentett pihenőidő.

ORO.FTL.225 Repülőtéri készenlét és szolgálatok

Ha az üzemben tartó a személyzet tagjait a repülőtéren készenlétre vagy más szolgálatra jelöli ki, a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a következők alkalmazandók:

a) A repülőtéri készenlétnek és más szolgálatnak szerepelnie kell a beosztásban, valamint a kezdő és befejező időpontról előzetes tájékoztatást kell adni, hogy a személyzeti tagok megfelelően megtervezhessék pihenésüket.

b) A személyzet tagja a jelentkezési ponton való jelentkezéstől a bejelentett repülőtéri készenléti időszak végéig van repülőtéri készenlétben.

c) Az ORO.FTL.210 és ORO.FTL.235 pont alkalmazásában a repülőtéri készenlét teljes szolgálati időszaknak számít.

d) A repülőtéren végzett bármely szolgálat teljes szolgálati időnek számít, illetve az FDP a repülőtéri szolgálat jelentkezési idejétől kezdve teljes egészében számít.

e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a repülőtéri készenlétben lévő személyzeti tagok elhelyezéséről.

f) A repülési időtartamot meghatározó rendszereknek a következő elemeket kell meghatározniuk:

1. a készenlét maximális időtartama;

2. a készenlétben eltöltött idő hatása az esetlegesen kijelölt maximum FDP-re, figyelembe véve a személyzet tagjai számára biztosított pihenőalkalmatosságokat, és olyan fontos tényezőket, mint:

— a személyzeti tag azonnali beoszthatóságának szükségessége,

— a készenlét zavaró hatása az alvásra, és

— a megfelelő előzetes tájékoztatás a szolgálatra hívás és az FDP-re történő beosztás közötti alvási lehetőség védelmében;

3. a készenlétet követő minimális pihenőidő, mely nem vezet FDP-re történő beosztáshoz;

▼M3

4. a nem repülőtéri készenléten eltöltött idő beszámításának módja a halmozott szolgálati időbe.

ORO.FTL.230 Tartalék szolgálat

Ha az üzemben tartó a személyzet tagját tartalék szolgálatra jelöli ki, a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a következők alkalmazandók:

a) A tartalék szolgálatnak szerepelnie kell a beosztásban;

b) A repülési időtartamot meghatározó rendszereknek a következő elemeket kell meghatározniuk:

1. egyetlen tartalék szolgálati időszak maximális időtartama;

2. azon napok száma, amelyre a személyzeti tagot tartalék szolgálatra beoszthatják.

ORO.FTL.235 Pihenőidők

a) Minimum pihenőidő a hazai bázison.

1. A nem a hazai bázison kezdődő FDP megkezdése előtti minimum pihenőidő hosszúsága megegyezik az azt megelőző szolgálat időtartamával vagy 12 órával, attól függően, melyik időtartam a hosszabb.

2. Az 1. ponttól eltérve, a b) pontban meghatározott minimum pihenőidőt kell alkalmazni, ha az üzemben tartó a hazai bázison megfelelő elhelyezést biztosít a személyzet tagjának.

b) Minimum pihenőidő a hazai bázison kívül.

A nem a hazai bázison kezdődő FDP megkezdése előtti minimum pihenőidő hosszúsága megegyezik az azt megelőző szolgálat időtartamával vagy 10 órával, attól függően, melyik időtartam a hosszabb. Ebben az időszakban az utazáshoz és a fiziológiai szükségletekhez szükséges időn felül 8 órányi alvás lehetőségét is biztosítani kell.

c) Csökkentett pihenőidő

Az a) és b) pontoktól eltérve, a repülési időtartamot meghatározó rendszerek csökkenthetik a minimum pihenőidőt a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően, figyelembe véve a következő elemeket:

1. a minimális csökkentett pihenőidő;

2. a következő pihenőidő növelése; és

3. az FDP csökkentése a csökkentett pihenőidőt követően.

d) Időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő

A repülési időtartamot meghatározó rendszerekben a halmozódó fáradtság ellensúlyozására meg kell határozni az időszakos regeneráló pihenőidőt. Az időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidőnek legalább 36 óra hosszúságúnak kell lennie, beleértve két éjszakát, és az egyik időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő vége és a következő meghosszabbított regeneráló pihenőidő kezdete között nem lehet több, mint 168 óra. Az időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő havonta két alkalommal 2 helyi napra hosszabbítandó.

▼M3

e) A repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni a további pihenőidőket az alkalmazandó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően annak érdekében, hogy ellensúlyozzák a következőket:

1. az időzóna-eltérések hatásai és az FDP meghosszabbítása;

2. további halmozódó fáradtság a bioritmust megzavaró beosztás miatt; és

3. a hazai bázis változása.

ORO.FTL.240 Étkezés

a) Az FDP ideje alatt étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani a személyzet tagja számára, hogy a teljesítményére gyakorolt kedvezőtlen hatást elkerüljék, különösen 6 órát meghaladó FDP esetében.

b) Az üzemben tartónak meg kell határoznia az üzembentartási kézikönyvben, hogyan biztosítják a személyzet tagjának étkezését az FDP idejére.

ORO.FTL.245 Feljegyzések a hazai bázisról, a repülési időkről, a szolgálatról és a pihenőidőkről

a) Az üzemben tartónak egy adott 24 hónapos időszakot érintően vezetnie kell:

1. személyre szóló feljegyzéseket minden egyes személyzeti tagról, beleértve a következőket:

i. repülési idők;

ii. minden egyes szolgálati időszak és FDP kezdete, időtartama és vége;

iii. pihenőidő és minden szolgálatmentes nap; és

iv. kijelölt hazai bázis.

2. meghosszabbított repülési szolgálati időkről és csökkentett pihenőidőkről szóló feljegyzéseket

b) Az üzemben tartó a repülési időkről, a szolgálati időszakról és a pihenőidőről szóló személyre szóló feljegyzések másolatát kérésre kiadja:

1. a személyzet érintett tagjának; és

2. egy másik üzemben tartónak a személyzet azon tagjának vonatkozásában, aki az illető üzemben tartó személyzetének tagja, vagy az lesz.

c) A CAT.GEN.MPA.100 pont b) bekezdésének 5. pontjában említett feljegyzéseket olyan személyzeti tagról, aki nem csak egy üzemben tartónál teljesít szolgálatot, 24 hónapig kell megőrizni.

ORO.FTL.250 Fáradtságkezelő képzés

a) Az üzemben tartónak kezdő és szinten tartó fáradtságkezelő képzést kell nyújtania a személyzet tagjai, a szolgálati beosztás elkészítéséért és karbantartásáért felelős személyzet és az érintett vezetők részére.

b) Ez a képzés az üzemben tartó által meghatározott és az üzembentartási kézikönyvben rögzített képzési programot követi. A képzési program kitér a fáradtság lehetséges okaira és hatásaira, valamint a fáradtság elleni intézkedésekre.

▼M21

I. függelék

NYILATKOZAT

a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendeletnek megfelelően

Üzemben tartó

Név:

Az üzemben tartó székhelye, vagy ha nincs székhelye, akkor az a hely, ahol az üzemben tartó letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található, és ahonnan a műveleteket irányítják:

A felelős vezető neve és kapcsolattartási adatai:

Légi járművek üzemben tartása

Az üzemben tartás kezdetének és a változás hatálybalépésének időpontja:

Információk a légi járműről, az üzemben tartásról és a légialkalmasság-irányító szervezetről ([1]):

A légi járművek típusa(i), nyilvántartása(i) és bázisrepülőtere:

A légi jármű gyártó által kiadott sorozatszáma ([2])	A légi jármű típusa	A légi jármű lajstromjele ([3])	Bázisrepülőtér	Az üzemben tartás típusa(i) ([4])	A folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezet ([5])

Az üzembe tartónak bizonyos műveletekhez előzetes jóváhagyást ([6]) vagy egyedi jóváhagyást ([7]) kell beszereznie, mielőtt ilyen műveleteket végezne.

Adott esetben a jóváhagyások részletes adatai. Csatolja az egyedi jóváhagyások jegyzékét, amely a következőket tartalmazza:

— adott esetben a harmadik ország által megadott egyedi jóváhagyásokat;

— a műveletei engedménnyel végzett műveletek neve (pl. EFVS 200, SA CAT I stb.).

Adott esetben az egyedi légi szállítási engedély adatai (megfelelő esetben csatolja az engedélyeket).

Adott esetben az alternatív megfelelési módozatok (AltMoC) jegyzéke azon kapcsolódó AMC-kre való hivatkozással, amelyek helyébe lépnek (kérjük, csatolja az alternatív megfelelési módozatokat).

Megállapítások

☐ Az üzemben tartó megfelel és a jövőben is meg fog felelni az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és a 965/2012/EU rendelet követelményeinek.

☐ A felügyeleti rendszerre vonatkozó dokumentáció – ezen belül az üzembentartási kézikönyv – megfelel a 965/2012/EU bizottsági rendelet III. melléklete (ORO rész), V. melléklete (SPA rész), VI. melléklete (NCC rész) vagy VIII. melléklete (SPO rész) követelményeinek, és valamennyi repülést az ORO rész ORO.GEN.110 b) pontban előírtak szerint, az üzembentartási kézikönyv rendelkezéseinek megfelelően hajtják végre.

☐ Minden üzemben tartott légi jármű rendelkezik a következőkkel:

— a 748/2012/EU bizottsági rendelet szerint kiadott érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal, vagy harmadik országban lajstromozott légi járművek esetében az ICAO 8. függeléke szerinti érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal; valamint

— amennyiben egyedi légi szállítási műveletekre használják, az ORO.SPO.100 pont szerinti érvényes bérleti szerződéssel.

▼M21

☐ A hajózó személyzet minden tagja az ORO rész ORO.FC.100 c) pontjában előírtak szerint rendelkezik az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete alapján kiállított szakszolgálati engedéllyel, és a légiutas-kísérők adott esetben részesültek az ORO rész CC alrésze szerinti képzésben.
☐ (Adott esetben) Az üzemben tartó elismert ágazati előírást hajt végre, és igazolja az annak való megfelelést. Hivatkozás az előírásra: Tanúsító szerv: Az utolsó megfelelési vizsgálat időpontja:
☐ Az üzemben tartó értesíti az illetékes hatóságot a körülmények minden olyan változásáról, amely hatással van az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és a 965/2012/EU bizottsági rendelet követelményeinek való, az e nyilatkozat formájában az illetékes hatóságok részére tett nyilatkozat szerinti megfelelésére, továbbá az e nyilatkozatban szereplő és az ahhoz csatolt bármely információt vagy az alternatív megfelelési módozatok (AltMoC) jegyzékeit érintő változásról, az ORO rész ORO.GEN.120 a) pontjában előírtak szerint.
☐ Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban foglalt adatok megfelelnek a valóságnak.
Dátum, a felelős vezető neve és aláírása

([1]) Ha a nyilatkozaton nincs elegendő hely a szükséges információk feltüntetésére, akkor azokat külön mellékletként kell csatolni. A mellékleteket dátummal és aláírással kell ellátni.

([2]) Gyártói sorozatszám.

([3]) Ha a légi jármű egy üzembentartási engedély birtokosánál is nyilvántartásba van véve, adja meg az üzembentartási engedély birtokosának üzembentartásiengedély-számát.

([4]) „Üzemben tartás típusán (típusain)” a szóban forgó légi járművel végzett műveletek típusa értendő, pl. nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletek vagy egyedi légi szállítási műveletek, úgymint légi felvételek készítésére szolgáló repülés, légi hirdetésre szolgáló repülés, híradás készítésére szolgáló repülés, televíziós és filmes repülések, ejtőernyős műveletek, ejtőernyős ugrások, karbantartási célú ellenőrző repülések.

([5]) A folyamatos légialkalmasság-irányító szervezetre vonatkozó információk között fel kell tüntetni a szervezet nevét, címét és jóváhagyásának hivatkozási számát.

([6]) a) Bármilyen hibás műszerrel, felszerelésrésszel, berendezéssel vagy funkcióval végzett művelet, a minimális felszerelésjegyzék (MEL) értelmében (ORO.MLR.105 b), f) és j) pont, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 és SPO.IDE.H.105 pont).

b) Előzetes engedélyt vagy jóváhagyást igénylő műveletek, beleértve az alábbiakat:
- speciális légi szállítási műveletek esetén légi járművek harmadik országbeli üzemben tartótól való teljes bérbevétele és sima bérbevétele (ORO.SPO.100 c) pont);
- magas kockázatú kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek (ORO.SPO.110 pont);
- a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek légiutas-kísérő nélkül (ORO.CC.100 d) pont);
- az állam által közzétettnél kisebb IFR-műveleti minimumok használata (NCC.OP.110 és SPO.OP.110 pont);
- tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal (NCC.OP.157 pont);
- egyedi légi szállítási műveletek (SPO) oxigén nélkül, 10 000 láb felett (SPO.OP.195 pont).

([7]) Műveletek a 965/2012/EU rendelet V. mellékletével (SPA rész) összhangban, ideértve a „Teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett repülések” című B. alrészt, az „Előírt minimális navigációs pontossággal (MNPS) végzett repülések” című C. alrészt, az „Olyan légtérben végzett műveletek, ahol csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak” című D. alrészt, a „Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek (LVO)” című E. alrészt, a „Veszélyes áruk szállítása” című G. alrészt, a „Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek” című K. alrészt, valamint a „Térbeli pont szerinti helikopteres megközelítések és indulások csökkentett VFR-minimumok mellett” című N. alrészt.

▼B

IV. MELLÉKLET

KERESKEDELMI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK

[CAT RÉSZ]

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

CAT.GEN.100 Illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található.

▼M14

_____

▼B

1. SZAKASZ

Hajtóművel rendelkező légi járművek

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 A hajózó személyzet felelősségi köre

a) A hajózó személyzet tagjai felelősek azon feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:

1. a légi jármű és a benne tartózkodók biztonságával kapcsolatosak; valamint

2. meg vannak határozva az üzembentartási kézikönyv előírásaiban és eljárásaiban.

b) A hajózó személyzet tagja:

1. jelent a parancsnoknak minden olyan hibát, üzemképtelenséget, működési rendellenességet vagy meghibásodást, amely megítélése szerint befolyásolhatja a légi jármű – többek között a vészhelyzeti rendszerek – légialkalmasságát vagy biztonságos üzemben tartását, amennyiben azt a személyzet más tagja még nem jelentette;

2. jelent a parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a repülés biztonságát, amennyiben azt a személyzet más tagja még nem jelentette;

3. betartja az üzemben tartó eseményjelentő rendszereinek vonatkozó előírásait;

4. betartja a tevékenységére vonatkozó valamennyi repülési és szolgálati időkorlátra (FTL) és pihenőidőre vonatkozó előírást;

5. amennyiben egynél több üzemben tartónál teljesít szolgálatot:

i. naprakész egyéni nyilvántartást vezet a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti repült, szolgálati és pihenőidőről;

ii. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat; valamint

iii. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a több típuson vagy változaton való repüléshez szükséges adatokat.

▼M21

c) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

1. amennyiben pszichoaktív anyagok hatása alatt áll, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlan;

2. mélyvízi búvárkodást vagy véradást követően észszerű idő elteltéig;

3. amennyiben nem felel meg a vonatkozó repülőorvosi előírásoknak;

4. amennyiben kétely merül fel benne arra vonatkozóan, hogy képes feladatai ellátására; vagy

5. amennyiben tudja vagy sejti, hogy az (EU) 2018/1139 rendelet V. melléklete 7.5. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon olyan mértékben alkalmatlannak érzi magát, hogy az a repülést veszélyeztetheti.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 A parancsnok feladatai

a) A CAT.GEN.MPA.100 bekezdés előírásainak betartásán kívül a parancsnok:

1. felelős a fedélzeten tartózkodó személyzet, az utasok és a teheráru biztonságáért attól a pillanattól fogva, hogy a parancsnok a légi jármű fedélzetére lép, egészen addig a pillanatig, amíg parancsnok a repülés befejeztével elhagyja a légi járművet;

2. felelős a légi jármű üzemben tartásáért és biztonságáért:

i. repülőgépek esetében attól a pillanattól fogva, hogy a repülőgép képessé válik a felszállás előtti guruláshoz, addig a pillanatig, amikor a repülés végén megáll, és az elsődleges meghajtásra szolgáló hajtóműveket leállítják;

ii. helikopterek esetében amikor a rotorok forognak;

3. a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.c. pontja alapján jogosult utasítások kiadására és megfelelő cselekvésre a légi jármű és a fedélzeten található személyek és vagyontárgyak biztonságának védelme érdekében;

4. jogosult eltávolítani a fedélzetről bármely személyt vagy a rakomány bármely részét, aki vagy amely veszélyt jelenthet a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságára;

5. megtiltja azon személyek szállítását a fedélzeten, aki olyan mértékben tűnnek alkohol vagy kábítószerek befolyása alatt állónak, hogy az valószínűleg veszélyeztetné a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságát;

6. jogosult megtagadni a nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levők szállítását, amennyiben szállításuk veszélyezteti a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságát;

▼B

7. gondoskodik arról, hogy minden utast tájékoztassanak a vészkijáratok helyéről, valamint a megfelelő biztonsági és vészhelyzeti berendezések helyéről és használatáról;

8. biztosítja, hogy betartásra kerüljön valamennyi műveleti eljárás és ellenőrző lista az üzembentartási kézikönyv előírásainak megfelelően;

9. megtiltja, hogy a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet bármely tagja a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatok kivételével bármilyen egyéb tevékenységet végezzen;

▼M8

10. biztosítja, hogy:

i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva;

ii. olyan, ORO.GEN.160.a) pont szerint jelentésköteles esemény bekövetkezése esetén, amely nem baleset vagy váratlan esemény, a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan; és

iii. baleset vagy különleges esemény bekövetkeztekor, vagy ha a vizsgáló hatóság elrendeli a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzését:

A) a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan;

B) a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; és

C) a pilótafülke elhagyása előtt meghozatalra kerüljenek a szükséges biztosítási intézkedések a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzésére;

▼B

11. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy a minimális felszerelésjegyzék (MEL) alapján;

▼M15

12. gondoskodik arról, hogy a repülés előtti ellenőrzés az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M rész) előírásai szerint kerüljön elvégzésre;

13. megbizonyosodik arról, hogy a szükséges vészhelyzeti berendezések könnyen hozzáférhetőek és azonnal használatba vehetők;

14. a repülés végén – a repülésbiztonság fenntartása érdekében – bejegyzi a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a használattal kapcsolatos adatokat, valamint az összes ismert vagy feltételezett hibát.

▼B

b) A parancsnoknak vagy a művelet elvégzésével megbízott pilótának azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetben meg kell hoznia minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében eltérhet az előírásoktól, műveleti eljárásoktól és módszerektől.

c) Amennyiben a légi jármű repülés közben a levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS) által adott elkerülési javaslat (RA) miatt végzett manővert, a parancsnoknak ACAS-jelentést kell tennie az illetékes hatóság felé.

d) Madarak jelentette veszélyek és madárral ütközés:

1. Madarak jelentette veszély észlelésekor a parancsnoknak azonnal tájékoztatnia kell a légiforgalmi szolgálat (ATS) illetékes egységét, amint a hajózószemélyzet munkaterhelése ezt lehetővé teszi.

▼B

2. Amennyiben a parancsnok felelőssége alá tartozó légi jármű madárral ütközik, és ennek eredményeképpen a légi jármű jelentős sérülést szenved, illetve bármely létfontosságú rendszere leáll vagy rendellenesen működik, a parancsnoknak a leszállást követően írásbeli jelentést kell benyújtania az illetékes hatóságnak a madárral történt ütközésről.

▼M15

e) A kapitánynak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálatnak (ATS), ha olyan veszélyt jelentő időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 A parancsnok jogköre

Az üzemben tartónak meg kell hoznia minden ésszerűen elvárható lépést annak biztosítására, hogy a légi járművön szállított valamennyi személy engedelmeskedjen a parancsnok által a légi jármű, valamint a fedélzetén szállított személyek vagy vagyontárgyak biztonságának védelme érdekében adott minden törvényes utasításnak.

CAT.GEN.MPA.115 A légiutas-kísérőkön kívüli személyzeti tagok az utastérben

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzetnek az utastérben feladatukat végző, szolgálatot teljesítő légiutas-kísérőktől eltérő tagjai megfeleljenek az alábbi előírásoknak:

a) az utasok számára egyértelműen megkülönböztethetők a szolgálatot teljesítő légiutas-kísérőktől;

b) nem foglalnak el olyan szolgálati helyet, amely a légiutas-kísérők munkájához szükséges;

c) nem akadályozzák munkájuk végzésében a szolgálatot teljesítő légiutas-kísérőket.

CAT.GEN.MPA.120 Közös nyelv

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai képesek legyenek egymással valamely közös nyelven kommunikálni.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 A légi járművek gurulása

A biztonságos üzemeltetés biztosítása és a futópálya biztonságának javítása érdekében az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a légi járművek gurulására vonatkozóan.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülőgép csak akkor kezdjen gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányszerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

a) megfelelően képesített pilóta; vagy

b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és:

1. ki van képezve a repülőgép gurulásának végrehajtására;

2. ki van képezve a rádióberendezés használatára;

3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelöléseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően;

4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges műveleti előírásokat.

CAT.GEN.MPA.130 Rotor működtetése – helikopterek

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad működtetni, és csak akkor, ha a kormányszerveknél megfelelően képesített pilóta tartózkodik.

▼B

CAT.GEN.MPA.135 A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a hajózószemélyzet repülésre kijelölt tagjai kivételével egyetlen személy se léphessen be a pilótafülkébe, illetve tartózkodhasson ott, kivéve, ha az illető:

1. a szolgálatot teljesítő személyzet tagja;

2. az illetékes vagy ellenőrzést végző hatóság képviselője, amennyiben jelenléte feladatai ellátásához szükséges; vagy

3. belépése és ott tartózkodása az üzembentartási kézikönyvben meghatározott utasításoknak megfelelően engedélyezett.

b) A parancsnoknak biztosítania kell, hogy:

1. a pilótafülkébe adott belépési engedély ne zavarja meg a művelet végzését, és ne vonja el attól a figyelmet; valamint

2. a pilótafülkében tartózkodó valamennyi személyt előzetesen tájékoztassák a vonatkozó biztonsági eljárásokról.

c) A pilótafülkébe történő belépésről a parancsnoknak kell meghoznia a végső döntést.

CAT.GEN.MPA.140 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését, és minden indokolt intézkedést meghoz az ilyen eszközök használatának megakadályozására.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

a) Ha egy légi jármű fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a légi jármű rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a légi járművet.

b) Az üzemeltető csak akkor használhat B típusú EFB-alkalmazást, ha azt az V. melléklet (SPA rész) M. alrésze szerint hagyták jóvá.

▼B

CAT.GEN.MPA.145 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélőfelszerelések listája mindenkor elérhető legyen valamennyi légi járműve fedélzetén a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Vízre szállás – repülőgépek

Az üzemben tartó csak akkor tarthat üzemben 30-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépet olyan víz felett történő repülés végrehajtására, amelynek távolsága a kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő szárazföldtől több mint 400 tengeri mérföld (NM), vagy amely utazósebességgel több mint 120 perces repülést igényel (attól függően, hogy melyik a kisebb érték), ha a repülőgép megfelel a vonatkozó típusalkalmassági előírásban vagy előírásokban a vízre történő kényszerleszállásra meghatározott követelményeknek.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Hadi fegyverek és lőszerek szállítása

a) Az üzemben tartó csak abban az esetben szállíthat légi úton hadi fegyvereket és lőszereket, ha ehhez valamennyi olyan állam hozzájárulását beszerezte, amelyek légterét a repülés során igénybe kívánja venni.

b) Jóváhagyás esetén az üzemben tartó biztosítja, hogy a hadi fegyverek és lőszerek:

1. a légi járművön olyan helyen kerülnek elhelyezésre, ahol repülés közben az utasok nem férhetnek hozzájuk; és

▼B

2. ha lőfegyverek, nincsenek megtöltve.

c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a parancsnokot a repülés megkezdése előtt részletesen tájékoztassák a szállítani kívánt harceszközök és hadianyagok adatairól és a légi jármű fedélzetén történő elhelyezéséről.

CAT.GEN.MPA.160 Sportfegyverek és lőszerek szállítása

a) Az üzemben tartónak minden elvárható intézkedést meg kell tennie annak biztosítására, hogy a légi úton szállítani kívánt sportfegyverekről és lőszerekről tájékoztassák a parancsnokot.

b) A sportfegyverek szállítását elvállaló üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a fegyverek:

1. a légi járművön olyan helyen lesznek elhelyezve, ahol repülés közben az utasok nem férhetnek hozzájuk; és

2. ha lőfegyverek vagy lőszerrel feltölthető egyéb fegyverek, nincsenek megtöltve.

c) Sportfegyverekbe való lőszerek bizonyos korlátozások mellett és a műszaki utasítás betartásával szállíthatók az utasok feladott, ellenőrzött poggyászában.

CAT.GEN.MPA.161 Sportfegyverek és lőszerek szállítása – könnyítések

A CAT.GEN.MPA.160 pont b) bekezdése ellenére a nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon repülő, 3 175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek esetében a sportfegyverek szállíthatók repülés közben elérhető helyen is, amennyiben az üzemben tartó megfelelő eljárásokat dolgozott ki erre vonatkozóan, és nem oldható meg a fegyverek repülés közben el nem érhető helyen történő tárolása.

CAT.GEN.MPA.165 Személyek szállítása

Az üzemben tartónak meg kell hoznia minden intézkedést annak biztosítására, hogy repülés közben a légi jármű egyetlen olyan részén se tartózkodjon senki, amelyet nem személyek elhelyezésére alakítottak ki, kivéve, ha a parancsnok ideiglenes belépést engedélyez:

a) az említett részekbe a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodó bármely személy, állat vagy teheráru biztonsága érdekében történő intézkedés céljából; vagy

b) a légi jármű azon részébe, ahol teherárut vagy ellátmányt szállítanak, amennyiben azt úgy tervezték, hogy oda személyek repülés közben beléphessenek.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Pszichoaktív anyagok

a) Az üzemben tartónak meg kell tennie minden észszerűen elvárható intézkedést annak biztosítására, hogy ne szálljanak fel a légi jármű fedélzetére, illetve ne tartózkodjanak ott olyan személyek, akik olyan mértékben állnak pszichoaktív anyagok hatása alatt, hogy az a légi jármű vagy a fedélzetén tartózkodók biztonságát veszélyeztetheti.

b) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia és végre kell hajtania egy, a pszichoaktív anyagoknak a hajózó személyzet, a légiutas-kísérő személyzet és az üzemben tartó közvetlen irányítása alatt álló, a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló egyéb személyzet tagjai általi helytelen használatának megelőzésére és felderítésére vonatkozó politikát annak biztosítása érdekében, hogy a légi jármű vagy az azon tartózkodó személyek biztonsága ne kerüljön veszélybe.

▼M12

c) A személyek vizsgálatával kapcsolatos adatvédelemre vonatkozó, alkalmazandó nemzeti jogszabályok sérelme nélkül, az üzemben tartónak ki kell dolgoznia és végre kell hajtania egy objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárást a pszichoaktív anyagoknak a hajózó személyzet, a légiutaskísérő személyzet és a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló egyéb személyzet tagjai általi helytelen használatának megelőzésére és felderítésére.

d) Megerősített pozitív vizsgálati eredmény esetén az üzemben tartónak tájékoztatnia kell illetékes hatóságát és az érintett személyzetért felelős hatóságot, például az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjét.

CAT.GEN.MPA.175 A repülésbiztonság veszélyeztetése

a) Az üzemben tartónak minden észszerűen elvárható intézkedést meg kell tennie annak biztosítására, hogy egyetlen személy se kövessen el gondatlanságból, szándékosan vagy hanyagságból olyan cselekedetet vagy mulasztást:

1. amely veszélyezteti a légi jármű vagy a rajta tartózkodók biztonságát; vagy

2. amely miatt a légi jármű bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztet vagy veszélyeztethet.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a hajózó személyzetet az útvonalrepülés megkezdése előtt pszichológiai vizsgálat alá vonják annak érdekében, hogy:

1. megállapításra kerüljenek a hajózó személyzet tagjainak pszichológiai jellemzői és alkalmassága a munkakörnyezet tekintetében; valamint

2. csökkenjen a légi jármű biztonságos üzemeltetésével való negatív interferencia valószínűsége.

c) Az üzemben tartó tevékenységének méretére, jellegére és összetettségére tekintettel az üzemben tartó a b) bekezdésben említett pszichológiai vizsgálatot helyettesítheti a hajózó személyzet tagjai pszichológiai jellemzőinek és alkalmasságának belső vizsgálatával.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

a) Eltérő rendelkezés hiányában az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a repülőgép fedélzetén kell tartani:

1. a légi jármű repülési kézikönyve (AFM) vagy azzal egyenértékű dokumentum(ok);

2. eredeti lajstromozási bizonyítvány;

3. eredeti légialkalmassági tanúsítvány (CofA);

4. zajbizonyítvány – annak angol nyelvű fordításával együtt –, amennyiben a zajbizonyítványok kiállításáért felelős hatóság kiállított ilyet;

▼M4

5. a légijármű-üzembentartási engedély (AOC) hiteles másolata, és amennyiben az engedélyt nem angol nyelven adták ki, az engedély angol fordítása;

6. a légijármű-típusra vonatkozó, a légijármű-üzembentartási engedéllyel együtt kiadott üzembentartási előírások, és amennyiben az üzembentartási előírásokat nem angol nyelven adták ki, azok angol fordítása;

▼B

7. a légi jármű eredeti rádióengedélye (megfelelő esetben);

8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);

9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;

▼M15

10. a légi járműnek az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelő műszaki naplója;

▼B

11. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv részletes adatai;

12. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;

13. elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;

14. az átrepülni tervezett területen működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó információk, amelyeket a pilótafülkében könnyen hozzáférhető helyen kell tartani;

15. az üzembentartási kézikönyvnek a személyzet feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;

16. a MEL;

17. a hajózószemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;

18. vonatkozó meteorológiai tájékoztatások;

19. a teherárura és az utasokra vonatkozó jegyzékek (megfelelő esetben);

20. tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció;

21. operatív repülési terv (megfelelő esetben);

22. a különleges kategóriájú utasokra (SCP) és különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások (megfelelő esetben); valamint

23. a repüléssel kapcsolatos vagy a repüléssel érintett állam által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) Az a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére a látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő, 24 órán belül ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszálló vagy az üzembentartási kézikönyvben meghatározott helyi légtéren belül maradó légi járművel végzett repülések esetében az alábbi dokumentumok és tájékoztatók a repülőtéren vagy műveleti területen is tarthatók:

1. zajbizonyítvány;

2. a légi jármű rádióengedélye;

3. a fedélzeti napló vagy azzal egyenértékű dokumentum;

4. a légi jármű műszaki naplója;

5. NOTAM-ok és AIS eligazító dokumentáció;

6. meteorológiai tájékoztatás;

7. a különleges kategóriájú utasokra és különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások (megfelelő esetben); valamint

8. tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció;

▼B

c) Az a) bekezdés ellenére az a) bekezdés 2–8. pontjában meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemben tartás mindaddig folytatható, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

CAT.GEN.MPA.185 A földön őrizendő információk

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy legalább egy repülés vagy repülések sorozata időtartamáig:

1. a földön rendelkezésre álljanak a repülésre, valamint a tevékenységtípusra vonatkozó információk;

2. az információkat mindaddig megőrizzék, ameddig tárolási helyén le nem másolják azokat; vagy ha ez nem megvalósítható

3. ugyanezeket az információkat a légi járművön, tűzálló tárolóban tárolják.

b) Az a) bekezdésben meghatározott információk közé a következők tartoznak:

1. az operatív repülési terv másolata (megfelelő esetben);

2. a légi jármű műszaki naplója vonatkozó résznek/részeinek másolata;

3. az útvonalra vonatkozó NOTAM-dokumentáció, amennyiben azt az üzemben tartó egyedileg állította össze;

4. szükség esetén a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció; és

5. a különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások.

CAT.GEN.MPA.190 Dokumentációk és nyilvántartások átadása

A parancsnoknak az erre a célra hatóság által felhatalmazott személy kérésére ésszerű időn belül át kell adnia a fedélzeten tartandó dokumentációt.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás

a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő által eredetileg rögzített adatokat.

b) Az e rendelet értelmében előírt fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzembiztosságának biztosítása érdekében az üzemben tartó elvégzi a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.

c) Az üzemben tartó gondoskodik a fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az említett fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából azonban a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.

d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt készít és vezet, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

▼M16

e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.

f) A 996/2010/EU és az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) sérelme nélkül:

1. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által készített hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átirata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;

iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

1a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által rögzített felvételeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezelését, valamint azt, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításán kívül más célra ne használják fel.

2. A fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló üzenetekről rögzített felvételek csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:

i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja fel;

ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;

iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

3. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében készített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;

iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

3a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőrzik, akkor:

i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő célokra;

ii. amennyiben a személyzet tagjainak testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Veszélyes áruk szállítása

a) Amennyiben ez a melléklet másképp nem rendelkezik, a veszélyes áruk légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény a *Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához* (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.

b) Veszélyes árukat csak az V. melléklet (SPA rész) G. alrésze rendelkezéseinek megfelelően engedélyezett üzemben tartó szállíthat, kivéve, ha:

1. az áruk nem esnek a műszaki utasítás hatálya alá annak 1. része szerint; vagy

2. a műszaki utasítás 8. része alapján az árukat utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy poggyászban vannak.

c) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.

d) Az üzemben tartónak el kell látnia a személyzetet a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a műszaki utasításban előírt feladataik ellátására.

e) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően haladéktalanul jelentenie kell az alábbi eseteket az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelyben azok történtek:

1. veszélyes árukkal kapcsolatos bármilyen baleset vagy esemény;

2. be nem jelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes áru felfedezése a rakományban vagy a szállított postai küldemények között; vagy

3. az utasok vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt vagy a poggyászban tárolt veszélyes áru felfedezése, amennyiben az nem felel meg a műszaki utasítás 8. része előírásainak.

f) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes árukról.

g) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a műszaki utasításnak megfelelően a teheráru-fogadóállomások rendelkezzenek a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat tartalmazó tájékoztató anyaggal.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Légijármű-követő rendszer – Repülőgépek

a) Az üzemben tartó 2018. december 16-ig köteles – a repülések műveleti irányítására szolgáló rendszerének részeként – létrehozni és fenntartani egy légijármű-követő rendszert, amely a b) pont szerinti repüléseket foglalja magában, ha azokat a következő légi járművekkel végzik:

(1) 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2018. december 16. előtt láttak el, és fel vannak szerelve a másodlagos légtérellenőrző radaron kívül más, helyzetjelentéseket továbbító rendszerrel;

(2) 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2018. december 16-án vagy az után láttak el; és

(3) 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2018. december 16-án vagy az után láttak el.

b) Az üzemben tartónak a felszállástól a leszállásig nyomon kell követnie a repüléseket, kivéve, ha a tervezett útvonal és a tervezett kitérő útvonalak teljes egészükben olyan légtérblokkokon belül húzódnak, ahol:

▼M8

(1) általában olyan ATS-légtérellenőrző szolgálat működik, amelyet a légi jármű helyzetét rendszeres időközönként meghatározó légiforgalom-irányítási megfigyelőrendszer támogat; és

(2) az üzemben tartó megadta a szükséges kapcsolattartási információkat az illetékes léginavigációs szolgáltatóknak.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210 Vészhelyzetben lévő légi jármű helyének meghatározása – repülőgépek

2025. január 1-jétől az alábbi repülőgépeket robusztus és automatikus rendszerrel kell felszerelni a repülés végpontjának egy, a repülőgép súlyos sérülésével járó baleset utáni pontos meghatározására:

a) valamennyi 27 000 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú olyan repülőgép, amelyet először 2024. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal (CofA); és

b) valamennyi 45 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgép, amelyet először 2024. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Támogatási program

a) Az üzemben tartónak lehetővé kell tennie, meg kell könnyítenie és biztosítania kell az olyan proaktív és nem büntető támogatási programhoz való hozzáférést, amely segíti és támogatja a hajózó személyzet tagjait olyan problémák felismerésében, kezelésében és leküzdésében, amelyek kedvezőtlenül befolyásolhatják azt a képességüket, hogy biztonságosan gyakorolják a szakszolgálati engedélyük biztosította jogosultságaikat. Ezt a hozzáférést a hajózó személyzet valamennyi tagja számára hozzáférhetővé kell tenni.

b) Az egyéneknek a személyes adatok feldolgozása tekintetében való védelmére és az ilyen adatok szabad áramlására vonatkozó alkalmazandó nemzeti jogszabályok sérelme nélkül, a hatékony támogatási program előfeltétele az adatok titkosságának védelme, amely ösztönzi egy ilyen program alkalmazását, és biztosítja annak integritását.

▼M14

———————

▼B

B. ALRÉSZ

MŰVELETI ELJÁRÁSOK

1. SZAKASZ

Hajtóművel rendelkező légi járművek

CAT.OP.MPA.100 A légiforgalmi szolgálatok igénybevétele

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy:

1. amennyiben rendelkezésre állnak, valamennyi repülés során igénybe veszik a légtérnek és a vonatkozó repülési szabályoknak megfelelő légiforgalmi szolgálatokat (ATS);

2. az ATS-nek átadott repülési terv változásával járó, repülés közbeni műveleti utasításokat, ha csak lehetséges, a légi járműnek történő átadás előtt egyeztetik a megfelelő ATS-egységgel.

b) Az a) bekezdés ellenére az ATS igénybevétele – amennyiben a légtérre vonatkozó követelmények nem írják elő – nem kötelező az alábbi esetekben:

1. hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgéppel VFR szerint, nappal végzett repülések során;

2. 3 175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterrel nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon; vagy

▼M20

3. helikopterrel végzett helyi műveletek,

▼B

feltéve, hogy a kutató-mentő szolgálatra vonatkozó előírások betarthatók.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.

b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, adott esetben figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

a) Az üzemben tartó csak az érintett légijármű-típus(ok)nak és az adott művelet(ek) jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

b) A műveleti területek csak az alábbi légi járművek esetében használhatók:

1. hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek; és

2. helikopterek.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Megfelelő repülőtér

Az üzemben tartó akkor tekinthet egy repülőteret megfelelőnek, ha az igénybevétel várható idejében a repülőtér rendelkezésre áll, és rendelkezik a szükséges kiegészítő szolgáltatásokkal, úgymint légiforgalmi szolgáltatásokkal, megfelelő világítással, kommunikációs eszközökkel, meteorológiai jelentésekkel, navigációs eszközökkel és sürgősségi szolgálatokkal.

CAT.OP.MPA.110 Repülőtér-használati minimumok

a) Az üzemben tartónak minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.

b) A repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszernek figyelembe kell vennie a következő elemeket:

1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;

2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;

3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;

4. az üzemben tartó releváns üzemeltetési tapasztalata;

▼M21

5. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

6. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;

7. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez);

8. az emelkedési területeken található akadályok és a szükséges biztonsági távolságok;

9. a hajózó személyzet összetétele, szakértelme és tapasztalata;

10. az IAP;

11. a repülőtér jellemzői és a rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok (ANS);

12. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;

13. az üzembentartási előírásokban előírt feltételek, beleértve a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó egyedi jóváhagyásokat is;

14. a repülőtér, az IAP vagy a környezet nem szokatlan jellemzői.

c) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben rögzítenie kell a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.

d) Az üzemben tartó által a repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszert, valamint e módszer bármilyen módosítását az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

CAT.OP.MPA.115 A megközelítés során használt repülési mód – repülőgépek

a) Minden megközelítési műveletet stabilizált megközelítési műveletként kell végrehajtani, kivéve, ha az illetékes hatóság egy meghatározott futópálya meghatározott megközelítése tekintetében másként rendelkezett.

b) A nem precíziós megközelítési (NPA) eljárások alkalmazásával végzett megközelítési műveleteknél folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikát kell alkalmazni, kivéve azon kifutópályák esetében, amelyek tekintetében az illetékes hatóság más repülési technikát hagyott jóvá.

▼M9

———————

▼B

CAT.OP.MPA.125 Műszeres felszállási és megközelítési eljárások

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy az azon állam által előírt műszeres felszállási és megközelítési eljárásokat alkalmazzák, amelyben a repülőtér található.

▼B

b) Az a) bekezdés ellenére a parancsnok elfogadhat olyan légiforgalmi irányítói (ATC) engedélyt, amellyel eltér a kiadott indulási vagy érkezési útvonaltól, feltéve, hogy ez az engedély figyelembe veszi az akadálymentességre vonatkozó kritériumokat, és maradéktalanul figyelembe veszi a műveleti körülményeket. A végső megközelítést minden esetben látás szerint vagy az előírt műszeres megközelítési eljárás szerint kell végrehajtani.

c) Az üzemben tartó az a) bekezdés ellenére alkalmazhat az a) bekezdésben említettektől eltérő eljárásokat, feltéve, hogy azokat jóváhagyta az az állam, amelyben a repülőtér található, és szerepelnek az üzembentartási kézikönyvben.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Teljesítményalapú navigáció

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

a) a teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepeljen a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és

b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációs előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek

a) A hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgéppel végzett VFR szerinti repülések kivételével az üzemben tartónak megfelelő felszállási és érkezési/megközelítési eljárásokat kell meghatároznia minden egyes légijármű-típusra, figyelembe véve a légi járművek által keltett zaj minimálisra csökkentésének igényét.

b) Az eljárásoknak:

1. biztosítaniuk kell, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvezzen a zajcsökkentéssel szemben; és

2. egyszerűeknek és biztonságosaknak kell lenniük annak érdekében, hogy használatuk ne okozza a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet munkaterhelésének jelentős növekedését.

CAT.OP.MPA.131 Zajcsökkentő eljárások – helikopterek

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a fel- és leszállási eljárások figyelembe vegyék a helikopterek által keltett zaj minimálisra csökkentésének igényét.

b) Az eljárásoknak:

1. biztosítaniuk kell, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvezzen a zajcsökkentéssel szemben; és

2. egyszerűeknek és biztonságosaknak kell lenniük annak érdekében, hogy használatuk ne okozza a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet munkaterhelésének jelentős növekedését.

CAT.OP.MPA.135 Repülési útvonalak és területek – általános rendelkezések

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléseket kizárólag olyan útvonalakon, illetve területek fölött hajtsák végre, amelyek esetében:

▼M9

1. rendelkezésre állnak a tervezett repülésnek megfelelő világűrbe telepített létesítmények, földi létesítmények és szolgáltatások, a meteorológiai szolgáltatásokat is beleértve;

▼B

2. a légi jármű teljesítménye megfelelő a legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságra vonatkozó előírások teljesítéséhez;

3. a légi jármű berendezései megfelelnek a tervezett repülésre előírt minimumkövetelményeknek; és

4. rendelkezésre állnak a megfelelő térképek.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülést a repülési útvonalon vagy területen illetékes hatóság által meghatározott korlátozásoknak megfelelően hajtsák végre.

c) Az a) bekezdés 1. pontja nem vonatkozik a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel nappal, VFR szerint végrehajtott olyan repülésekre, amelyek esetében az indulási és érkezési repülőtér, illetve műveleti terület megegyezik.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Repülési útvonalak és műveleti területek – egyhajtóműves repülőgépek

Hacsak nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) megfelelő jóváhagyásával, az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy egyhajtóműves repülőgépekkel csak olyan útvonalakon vagy területek fölött repüljenek, ahol találhatók biztonságos kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő felületek.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Repülési útvonalak és területek – helikopterek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy:

a) 3. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterek esetében hozzáférhetők olyan felületek, amelyek lehetővé teszik biztonságos kényszerleszállás végrehajtását, kivéve, ha a helikopter engedéllyel rendelkezik a CAT.POL.H.420 pont szerinti üzemben tartásra;

b) 3. teljesítményosztályban üzemben tartott, part menti repülést végző helikopterek esetében az üzembentartási kézikönyv eljárásokat tartalmaz annak biztosítására, hogy a tengerparti sáv szélessége, valamint a fedélzeten található berendezések megfelelnek az adott időpontban fennálló repülési körülményeknek.

CAT.OP.MPA.140 A megfelelő repülőtértől való maximális távolság az ETOPS jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves repülőgépek esetében

▼M16

a) Az üzemben tartó – amennyiben nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) F. alrésze szerinti ettől eltérő jóváhagyásával – nem tarthat üzemben két hajtóműves repülőgépet olyan útvonalon, amelynek bármely pontja szélcsendben, normál légköri viszonyok között nagyobb távolságra van egy megfelelő repülőtértől, mint az adott típusú repülőgépekre vonatkozóan az alábbiak szerint megállapított megfelelő távolság:

1. a 20 vagy annál nagyobb maximális utasülésszám-konfigurációjú „A” teljesítményosztályú repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel (OEI) tartható, a b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 60 perc alatt lerepülhető távolság;

2. a 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú „A” teljesítményosztályú repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc – illetve sugárhajtóműves repülőgépek esetében az illetékes hatóság jóváhagyásától függően akár 180 perc – alatt lerepülhető távolság;

▼M16

3. a „B” vagy „C” teljesítményosztályú repülőgépek esetében attól függően, hogy melyik kevesebb:

i. az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a (b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc alatt lerepülhető távolság;

ii. 300 tengeri mérföld.

▼B

b) Az üzemben tartónak minden két hajtóműves repülőgéptípusra vagy -változatra meg kell határoznia a megfelelő repülőtértől való legnagyobb megengedett távolság kiszámításához szükséges, a maximális műszer szerinti sebességet (V_{MO}) meg nem haladó sebességet a repülőgéppel egy üzemképtelen hajtóművel folyamatosan tartható tényleges sebesség (TAS) alapján.

c) Az üzemben tartónak minden típus és változat esetében fel kell tüntetnie az alábbi adatokat az üzembentartási kézikönyvben:

1. a meghatározott, egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebesség; és

2. a megfelelő repülőtértől meghatározott legnagyobb megengedett távolság.

▼M16

d) Az a) 2. pontban feltüntetett jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

1. megtörtént a repülések megtervezésére és a repülőgép útnak indítására alkalmazandó eljárások meghatározása;

2. a repülőgép és hajtóművei folyamatos légialkalmasságának és megbízhatóságának tervezett szintjét biztosító speciális karbantartási utasításokat és eljárásokat az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelően kidolgozták és feltüntették az üzemben tartó légijármű-karbantartási programjában, beleértve a következőket:

i. a hajtómű olajfogyasztási programja;

ii. a hajtómű állapotmegfigyelési programja;

▼B

CAT.OP.MPA.145 Minimális tengerszint feletti repülési magasságok meghatározása

a) Az üzemben tartónak minden teljesítendő útvonalszakasz tekintetében meg kell határoznia a következőket:

1. a terep felett a szükséges akadálymentességet biztosító legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok, figyelembe véve a C. alrész előírásait; és

2. azt a módszert, amelynek segítségével a hajózószemélyzet meghatározza ezeket a tengerszint feletti magasságok.

b) A legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásának módszerét az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

c) Amennyiben az üzemben tartó és a repüléssel érintett állam által meghatározott legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok eltérnek, a magasabb értéket kell alkalmazni.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Különleges kategóriájú utasok (SCP-k) szállítása

a) A légi szállítás során különleges körülményeket, segítséget és/vagy eszközöket igénylő utasok különleges kategóriájú utasoknak (SCP-k) minősülnek. Ilyen utasnak minősülnek legalább az alábbi személyek:

1. csökkent mozgásképességű személyek (PRM), azaz – az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül – olyan személyek, akiknek a mozgásképessége csökkent valamilyen múló vagy maradandó fizikai – érzék- vagy mozgásszervi – fogyatékosság, szellemi fogyatékosság vagy károsodás, illetve bármely egyéb fogyatékosság vagy az előrehaladott életkor miatt;

2. csecsemők vagy kísérő nélküli gyermekek; valamint

3. kitoloncolt személyek, nem befogadható utasok vagy őrizetben levő rabok.

b) A különleges kategóriájú utasokat olyan körülmények között kell szállítani, amelyek – az üzemben tartó által kidolgozott eljárásokkal összhangban – biztosítják a légi jármű és a fedélzeten tartózkodók biztonságát.

c) A különleges kategóriájú utasok nem ültethetők olyan ülésekbe és nem foglalhatnak el olyan üléseket, amelyekből közvetlenül elérhetők a vészkijáratok, illetve ahol jelenlétük:

1. akadályozhatja a személyzetet feladatainak ellátásában;

2. akadályozhatja a vészhelyzeti berendezésekhez történő hozzáférést; vagy

3. akadályozhatja a légi jármű vészkiürítését.

d) A parancsnokot előzetesen tájékoztatni kell, ha különleges kategóriájú utasokat terveznek a fedélzeten szállítani.

CAT.OP.MPA.160 Poggyász és teheráru elhelyezése

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy:

a) az utastérbe csak biztonságosan rögzíthető és megfelelően tárolható kézipoggyászt lehessen vinni; és

b) a fedélzeten minden olyan poggyászt és teherárut, amely elmozdulása esetén sérülést vagy kárt okozhat vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy kijáratokat, úgy tároljanak, hogy ne mozdulhasson el.

CAT.OP.MPA.165 Az utasok ültetése

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy az utasok úgy foglaljanak helyet, hogy amennyiben vészkiürítés válik szükségessé, segítsék, és ne akadályozzák a légi jármű kiürítését.

CAT.OP.MPA.170 Az utasok tájékoztatása

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy az utasok:

a) olyan repülésbiztonsági tájékoztatásban és bemutatóban részesüljenek, amely elősegíti a vészhelyzet során alkalmazandó eljárások végrehajtását; és

▼M15

b) kapjanak olyan utasbiztonsági tájékoztató lapokat, amelyeken képes utasítások szemléltetik az utasok által használható vészhelyzeti berendezések működtetését és a vészkijáratokat.

▼B

CAT.OP.MPA.175 A repülés előkészítése

a) Minden tervezett repülésre operatív repülési tervet kell benyújtani a légi jármű teljesítménye, az egyéb műveleti korlátozások, valamint a repülni kívánt útvonalon és az érintett repülőtereken vagy műveleti területeken várt mérvadó körülmények figyelembevételével.

b) A repülés csak akkor kezdhető meg, ha a parancsnok meggyőződött az alábbiakról:

1. a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában előírt, a légi jármű légialkalmasságára és lajstromozására, műszereire és berendezéseire, tömegére és tömegközéppont-helyzetére, a poggyászra és a teherárura, valamint a légi jármű műveleti korlátozásaira vonatkozó minden követelmény teljesül;

2. a légi járművet nem a konfigurációeltérési lista (CDL) rendelkezéseitől eltérően tartják üzemben;

3. rendelkezésre állnak az üzembentartási kézikönyvnek a művelet elvégzéséhez szükséges részei;

4. a CAT.GEN.MPA.180 pontban előírt dokumentumok, kiegészítő információk és űrlapok a fedélzeten vannak;

5. rendelkezésre állnak a légi jármű tervezett repüléséhez – ideértve az ésszerűen várható kitéréseket is – szükséges naprakész térképek és kapcsolódó dokumentumok vagy az azokkal egyenértékű adatok;

▼M9

6. a tervezett repüléshez szükséges, világűrbe telepített létesítmények, földi létesítmények és szolgáltatások rendelkezésre állnak, és megfelelőek;

▼M20

7. a tervezett repüléssel kapcsolatban teljesíthetők az üzembentartási kézikönyvben a tüzelőanyagra/energiára, olajra, oxigénre, a legkisebb biztonságos tengerszint feletti magasságokra, a repülőtér-használati minimumokra és szükség esetén a kitérő repülőterek elérhetőségére vonatkozó előírások;

▼M9

7a. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek; és

▼B

8. teljesíthető minden kiegészítő műveleti korlátozás.

c) Az a) bekezdés ellenére nem szükséges operatív repülési tervet benyújtani az alábbi légi járművekkel végzett VFR szerinti repülések esetében:

1. ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszálló, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek; vagy

2. nappal, az üzembentartási kézikönyvben meghatározott helyi légtérben, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással teljesítendő útvonalakon repülő, 3 175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 ATS repülési terv benyújtása

a) Amennyiben a légiforgalmi szolgálatokhoz (ATS) nem került benyújtásra repülési terv, mert azt a repülési szabályok nem írják elő, elegendő információt kell letétbe helyezni, hogy szükség esetén lehetőség legyen a riasztó szolgálatok aktiválására.

b) Amennyiben olyan helyszínről tartják üzemben a légi járművet, ahonnan nem lehet repülési tervet benyújtani a légiforgalmi szolgálatnak, a repülési tervet a parancsnoknak vagy az üzemben tartónak a felszállást követően a lehető leghamarabb továbbítania kell a légiforgalmi szolgálat felé.

CAT.OP.MPA.180 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőgépek

a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely:

1. megfelel az elvégzett művelet típusának (típusainak);

2. megfelel az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását; valamint

3. vagy

i. egy alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, amely egy változatokkal rendelkező alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, valamint egy egyedi tüzelőanyag-/energiaterv alapját képezi; az alapvető tüzelőanyag-/energiaterv az ipar korábbi teljesítményéből és tapasztalataiból származó biztonsági és működési adatok széles körű, tudományos elvek alkalmazásával készült elemzéséből származik; az alapvető tüzelőanyag-/energiatervnek biztosítania kell a légi jármű biztonságos, eredményes és hatékony – ebben a sorrendben – üzemeltetését; vagy

ii. egy változatokkal rendelkező alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, amely egy olyan alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, amely esetében az i. pontban említett elemzés az alapvető tüzelőanyag-/energiaterv egy olyan változatának kialakítására szolgál, amely biztosítja a légi jármű biztonságos, eredményes és hatékony – ebben a sorrendben – üzemeltetését; vagy

iii. egy egyedi tüzelőanyag-/energiaterv, amely az üzemben tartó biztonsági és működési adatainak tudományos elvek alkalmazásával készült összehasonlító elemzéséből származik; az elemzést olyan tüzelőanyag-/energiaterv létrehozására használják, amely nagyobb vagy azzal egyenértékű biztonsági szintet biztosít, mint az alapvető tüzelőanyag-/energiaterv, és amely biztosítja a repülőgép biztonságos, eredményes és hatékony – ebben a sorrendben – üzemeltetését.

b) Valamennyi tüzelőanyag-/energiatervnek tartalmaznia kell a következőket:

1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia;

2. repülőtér-kiválasztási stratégia; valamint

3. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.

c) A tüzelőanyag-/energiatervet és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

d) Amikor az üzemben tartó egyedi tüzelőanyag-/energiatervet szeretne kérelmezni:

1. meg kell állapítania a jelenlegi tüzelőanyag-/energiaterv repülésbiztonsági alapteljesítményét;

▼M20

2. igazolnia kell, hogy képes támogatni a javasolt egyedi tüzelőanyag-/energiaterv végrehajtását, beleértve a megfelelő műveleti irányítás gyakorlását és a repülésbiztonságra vonatkozó információk műveleti irányító személyzet és a hajózószemélyzet közötti cseréjének biztosítását; valamint

3. biztonsági kockázatértékelést kell készítenie, amely bemutatja, hogyan érhető el a jelenlegi tüzelőanyag-/energiatervvel azonos biztonsági szint.

CAT.OP.MPA.181 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – repülőgépek

a) Az üzemben tartónak:

1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia;

2. biztosítania kell, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez;

3. ki kell dolgoznia az üzembentartási kézikönyvben foglalt, a tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiára vonatkozó eljárásokat;

4. biztosítania kell, hogy a repülés tüzelőanyag-/energiatervezése a következőkön alapul:

i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből származó, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok, vagy, ha ezek nem állnak rendelkezésre;

ii. a repülőgépgyártó által megadott adatok.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülések tervezése magában foglalja a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülményeket; az üzembentartási körülmények legalább a következőket foglalják magukban:

1. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;

2. a várt tömegek;

3. az előre jelzett időjárási viszonyok;

4. az elhalasztott karbantartási elemek és/vagy a konfigurációeltérések hatásai;

5. a várható indulási és érkezési útvonal és futópályák; valamint

6. a várható késések.

c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;

2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a célrepülőtéren való leszállásig repülhessen;

3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia, amely az előre nem látott tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;

▼M20

4. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia:

i. ha egy járatot legalább egy kitérő célrepülőtérrel üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtértől a kitérő célrepülőtérig repüljön; vagy

ii. ha a járatot kitérő célrepülőtér nélkül üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely a célrepülőtéren való várakozáshoz szükséges, lehetővé téve a repülőgép biztonságos leszállását, és lehetővé téve a tervezett feladattól való eltéréseket; ennek minimális mennyisége a célrepülőtér felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, 15 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, a célrepülőtérre történő érkezés idejére becsült repülőgéptömeggel számítva;

5. vésztartalék tüzelőanyag/energia, amelynek mennyiségét a célrepülőtér felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, várakozási sebességgel történő repüléshez, a kitérő célrepülőtérre vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtér kiválasztása) a célrepülőtérre történő érkezés idejére becsült repülőgéptömeghez számítják, és amely nem lehet kevesebb, mint:

i. dugattyús motorokkal hajtott repülőgépek esetén 45 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy

ii. gázturbinás repülőgépek esetén 30 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

6. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi; az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely lehetővé teszi az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtéren történő leszállást (fuel/energy ERA repülőtér kritikus forgatókönyv) a repülőgép olyan meghibásodása esetén, amely jelentősen növeli a tüzelőanyag-/energiafogyasztást az útvonal legkritikusabb pontján; erre a kiegészítő tüzelőanyagra/energiára csak akkor van szükség, ha a c) bekezdés 2–5. pontja szerint számított minimális tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő egy ilyen eseményhez;

7. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint

8. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.

d) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi jármű az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy célrepülőtérig repül tovább, a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások magukban foglalják a c) bekezdés 2–7. pontját.

CAT.OP.MPA.182 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőtér-kiválasztási stratégia – repülőgépek

a) A tervezési fázisban az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülés megkezdése után elfogadható bizonyosság van arra, hogy a repülőtér várható használatának időpontjában rendelkezésre áll egy olyan repülőtér, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.

b) A tervezési fázisban a felszállást követő rendkívüli vagy vészhelyzet esetén történő biztonságos leszállás érdekében az üzemben tartónak ki kell választania és az operatív repülési tervben meg kell határoznia egy felszálló kitérő repülőteret, ha:

1. a kiindulási repülőtér időjárási körülményei rosszabbak, mint az üzemben tartó által az adott műveletre megállapított repülőtér-leszállási minimumok; vagy

▼M20

2. egyéb okok miatt lehetetlen lenne visszatérni a kiindulási repülőtérre.

c) A felszálló kitérő repülőtérnek olyan távolságra kell elhelyezkednie a kiindulási repülőtértől, amely a minimálisra csökkenti a lehetséges rendkívüli vagy vészhelyzeteknek való kitettség kockázatát. A felszálló kitérő repülőtér kiválasztásakor az üzembentartónak legalább a következőket figyelembe kell vennie:

1. tényleges és előre jelzett időjárási viszonyok;

2. a repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állása és minősége;

3. a repülőgép navigációs és leszállási képességei rendkívüli vagy vészhelyzetek során, figyelembe véve a kritikus rendszerek redundanciáját; valamint

4. a jóváhagyások (pl. megnövelt hatótávolságú műveletek két hajtóműves repülőgépekkel (ETOPS), kis látótávolságú (LVO) műveletek stb.).

d) A tervezési fázisban az üzemben tartónak minden műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülés esetén a légiforgalmi szolgálatoknak (ATS) leadott repülési tervben ki kell választania és meg kell határoznia egy vagy több repülőteret, hogy normál működés közben két biztonságos leszállási lehetőség álljon rendelkezésre:

1. a célrepülőtér elérésekor; vagy

2. az elhatározási pont (PNR) elérésekor, bármely, az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtérhez, elszigetelt repülőtéri műveletek közben; elszigetelt repülőtérre történő repülést nem szabad folytatni az elhatározási ponton túl, kivéve, ha az időjárási viszonyok, a forgalom és az egyéb üzembentartási körülmények aktuális értékelése azt jelzi, hogy a célrepülőtéren a várható használat idején biztonságos leszállás hajtható végre.

Az üzemben tartónak előzetes jóváhagyást kell szereznie az illetékes hatóságtól az elszigetelt repülőtér célrepülőtérként történő igénybevételéhez.

e) Az üzemben tartónak megfelelő biztonsági tartalékokat kell biztosítania a repülés tervezésekor az előre jelzett időjárási viszonyok a leszállás várható időpontjában történő lehetséges romlásának figyelembevétele érdekében.

f) Az üzemben tartónak minden egyes IFR-repülés esetén biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőtéren való leszálláshoz.

CAT.OP.MPA.185 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia – repülőgépek

a) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell kidolgoznia a repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiához, amelyek biztosítják a következőket:

1. a tervezési fázisban tett feltételezések folyamatos ellenőrzése (repülés előtt vagy repülés közben végzett újratervezés, vagy mindkettő);

2. ismételt elemzés és szükség esetén módosítás;

3. a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének védettsége, amely mennyiség nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre; valamint

4. a tüzelőanyagra/energiára vonatkozó, az 1., 2. és 3. pont szempontjából lényeges adatok feljegyzése.

▼M20

b) Az üzemben tartónak rendelkeznie kell olyan eljárásokkal, amelyek előírják a parancsnok számára, hogy a késésekkel kapcsolatos információkat megbízható forrásból szerezze be, amennyiben előre nem látható körülmények azt eredményezhetik, hogy a célrepülőtéren kevesebb tüzelőanyaggal/energiával kell leszállást végrehajtani, mint a vésztartalék tüzelőanyag/energia plusz:

1. szükség esetén egy kitérő repülőtérig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy

2. egy elszigetelt repülőtérig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia.

c) A parancsnok tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a „minimális tüzelőanyag/energia” állapotról a „MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG” bejelentésével, amikor a parancsnok:

1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren; valamint

2. számításai szerint az adott repülőtértől mért meglévő távolság bármilyen változása a tervezettnél kevesebb vésztatalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhet.

d) A parancsnok a „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” üzenet sugárzásával jelzi a „tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet”, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a számítások szerint a legközelebbi olyan repülőtérre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.

———————

CAT.OP.MPA.190 Tüzelőanyag-/energiaterv – helikopterek

a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely a következőket foglalja magában:

1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia; valamint

2. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.

b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:

1. meg kell felelnie az elvégzett művelet típusának (típusainak); valamint

2. meg kell felelnie az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.

c) A tüzelőanyag-/energiatervet és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

CAT.OP.MPA.191 Tüzelőanyag-/energiaterv – Tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – helikopterek

a) A tüzelőanyag-/energiaterv részeként az üzemben tartónak tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia annak érdekében, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tüzelőanyag-/energiatervezése legalább az alábbi elemek alapján történjen:

1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, valamint:

i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből nyert, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok; vagy

ii. a légi jármű gyártója által megadott adatok; valamint

▼M20

2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:

i. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;

ii. a várt tömegek;

iii. az előre jelzett időjárási viszonyok;

iv. az elhalasztott karbantartási elemek vagy a konfigurációeltérések, illetve mindkettő hatásai; valamint

v. a léginavigációs szolgáltatók által bevezetett eljárások és korlátozások.

c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;

2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia;

4. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia az esetleg szükséges kitérő célrepülőtér eléréséhez;

5. vésztartalék tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb, mint:

i. látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással történő repülés esetén 20 percnyi, a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy

ii. látvarepülési szabályok (VFR) szerint, de nem a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással vagy éjszaka történő repülés esetén 30 percnyi, a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy

iii. műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerinti repülés esetén a célrepülőtér felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, 30 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, a kitérő célrepülőtérre vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtér kiválasztása) a célrepülőtérre történő érkezés idejére becsült helikoptertömeggel számítva;

6. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint

7. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.

d) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi járműnek az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy célrepülőtérig kell továbbrepülnie, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások tartalmazzák a következőket:

1. a hátralevő útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

2. tartalék tüzelőanyag/energia, amely az alábbiakból tevődik össze:

i. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia;

ii. kitérő tartalék tüzelőanyag/energia az esetleg szükséges kitérő célrepülőtér eléréséhez;

iii. vésztartalék tüzelőanyag/energia; valamint

iv. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi;

▼M20

3. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint

4. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.

e) A b)–d) pontok alternatívájaként a 3 175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterrel nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon történő repülések, illetve helikopterrel végzett helyi műveletek esetén a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiának biztosítania kell, hogy a repülésnek vagy repülések sorozatának a befejezésekor a vésztartalék tüzelőanyag/energia elegendő legyen az alábbiakhoz:

1. 30 percig tartó repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel; vagy

2. 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel, amennyiben a repülés olyan területen történik, ahol folyamatosan rendelkezésre áll megfelelő műveleti terület.

CAT.OP.MPA.192 A repülőterek és műveleti területek kiválasztása – helikopterek

a) Műszeres időjárási körülmények (IMC) közötti repülések esetében, amennyiben időjárási okokból nem lehetséges az indulási helyszínre történő visszatérés, az üzemben tartónak olyan felszálló kitérő repülőteret kell választania, amely normál utazósebességen történő repüléssel egyórányi repülési időn belüli távolságra esik.

b) A tervezési fázisban az üzemben tartónak minden, a műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülés esetén a légiforgalmi szolgálatoknak (ATS) leadott repülési tervben ki kell választania és meg kell határoznia egy vagy több repülőteret vagy műveleti területet, hogy normál működés közben két biztonságos leszállási lehetőség álljon rendelkezésre, az SPA.HOFO.120 pont b) bekezdésében előírtak kivételével.

c) Az üzemben tartónak megfelelő biztonsági tartalékokat kell biztosítania a repülés tervezésekor az előre jelzett időjárási viszonyok a leszállás várható időpontjában történő lehetséges romlásának figyelembevétele érdekében.

d) Minden egyes IFR-repülés esetén az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőtéren való leszálláshoz.

CAT.OP.MPA.195 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia – helikopterek

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyaggal/energiával való gazdálkodás.

b) A parancsnoknak figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.

c) A parancsnok tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a „minimális tüzelőanyag/energia” állapotról a „MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG” bejelentésével, amikor a parancsnok:

1. úgy határozott, hogy leszáll egy repülőtéren vagy műveleti területen; valamint

2. számításai szerint az adott repülőtértől vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztatalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetik.

▼M20

d) A parancsnok a „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” üzenet sugárzásával jelzi a „tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet”, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérre vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.

CAT.OP.MPA.200 A légi jármű különleges tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése

a) Különleges tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés kizárólag akkor végezhető, ha az üzemben tartó:

1. kockázatértékelést végzett;

2. eljárásokat dolgozott ki; valamint

3. képzési programot dolgozott ki az ilyen műveletekben részt vevő személyzet számára.

b) A különleges tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés következőket jelenti:

1. járó hajtóművel vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltés;

2. tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten; valamint

3. kerozin feltöltése és leeresztése.

c) Repülőgépek esetén bármilyen különleges tüzelőanyag-feltöltési vagy -leeresztési eljáráshoz és azok bármilyen változtatáshoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

d) Helikopterek esetén a forgó rotorral végzett tüzelőanyag-feltöltési eljárásokhoz és azok bármilyen változtatáshoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Hátratolás és vontatás – repülőgépek

Az üzemben tartó által kidolgozott hátratolási és vontatási eljárásokat a bevezetett repülési szabályok és eljárások szerint kell végrehajtani.

CAT.OP.MPA.210 A személyzet tagjai szolgálati helyükön

a) *A hajózószemélyzet tagjai*

1. Fel- és leszállás közben a hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles a számára kijelölt szolgálati helyen tartózkodni.

2. A repülés minden egyéb szakaszában a hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott tagjai kötelesek a számukra kijelölt szolgálati helyen tartózkodni, kivéve, ha távollétük a művelet végrehajtásával kapcsolatos feladatok ellátásához vagy élettani szükségleteik kielégítéséhez szükséges, feltéve, hogy a kormányszerveknél mindig tartózkodik legalább egy megfelelően képzett pilóta.

3. A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagjának ébernek kell maradnia a repülés valamennyi szakaszában. Az éberség lankadásának felfedezésekor megfelelő ellenintézkedéseket kell tenni. Ha nem várt fáradtság jelentkezik, a parancsnok szervezésében szabályozott pihenés tartható, amennyiben azt a munkaterhelés lehetővé teszi. Az ilyen szabályozott pihenés a repülési időkorlátok kiszámításánál nem számítható bele a pihenőidőbe, és nem használható a szolgálati idő semmiféle meghosszabbításának indoklásaként sem.

▼B

b) *Légiutas-kísérők*

A repülés kritikus szakaszai során minden légiutas-kísérő köteles a számára kijelölt szolgálati helyen ülni, és a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükségeseken kívül semmilyen tevékenységet nem folytathat.

CAT.OP.MPA.215 Fejhallgató használata – repülőgépek

a) A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles gémes mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy azzal egyenértékű felszerelést viselni. A fejhallgatót a légiforgalmi szolgálattal történő szóbeli kommunikáció elsődleges eszközeként kell használni:

1. a földön:

i. a légiforgalmi irányítástól kapott indulási engedély szóbeli kommunikációval történő fogadásánál; és

ii. amikor a hajtóművek működnek;

2. repülés közben:

i. az átváltási magasság alatt; vagy

ii. 10 000 láb alatt, attól függően, hogy melyik érték magasabb;

valamint

3. amikor a parancsnok szükségesnek ítéli.

b) Az a) bekezdésben meghatározott esetekben az gémes mikrofonnak vagy azzal egyenértékű felszerelésnek olyan helyzetben kell lennie, amely lehetővé teszi annak kétirányú kommunikációra történő használatát.

CAT.OP.MPA.216 Fejhallgató használata – helikopterek

A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles gémes mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy azzal egyenértékű felszerelést viselni, és azt használni a légiforgalmi szolgálattal történő szóbeli kommunikáció elsődleges eszközeként.

CAT.OP.MPA.220 Vészkiürítést segítő eszközök

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint amikor ez biztonságos és megvalósítható, a vészkiürítést segítő, automatikusan bekapcsoló összes eszköz készenléti állapotban legyen.

CAT.OP.MPA.225 Ülések, biztonsági övek és rögzítőhevederek

a) *A személyzet tagjai*

1. Fel- és leszállás során, valamint amikor a parancsnok a repülésbiztonság érdekében úgy határoz, a személyzet valamennyi tagjának megfelelően rögzítenie kell magát a rendelkezésre álló valamennyi biztonsági övvel vagy rögzítőhevederrel.

2. A repülés egyéb szakaszaiban a pilótafülkében a hajózószemélyzet valamennyi tagja köteles a kijelölt szolgálati helyhez tartozó biztonsági övet becsatolni, amikor a szolgálati helyén tartózkodik.

b) *Utasok*

1. Fel- és leszállás előtt, valamint gurulás során és amikor a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, a parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy a fedélzeten minden utas ülésben ül vagy fekhelyen fekszik, és a biztonsági öve vagy rögzítőhevedere megfelelően be van csatolva.

▼B

2. Az üzemben tartónak rendelkezéseket kell hoznia a légi jármű üléseinek egyszerre több személy általi használatáról, amely csak különleges üléseken engedélyezhető. A parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy egy ülést nem foglal el több személy, kivéve, amikor egy felnőtt és egy csecsemő osztozik az ülésen, és a csecsemőt megfelelően rögzítik kiegészítő biztonsági övvel vagy egyéb rögzítőeszközzel.

CAT.OP.MPA.230 Az utastér és a konyhák védelme

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy gurulás, felszállás és leszállás előtt minden kijárat és menekülési útvonal akadálymentes legyen.

b) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint amikor a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, minden berendezést és poggyászt megfelelően rögzítsenek.

CAT.OP.MPA.235 Mentőmellények – helikopterek

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a 3. teljesítményosztályba tartozó helikopterek víz feletti műveletei közben figyelembe vegyék a repülés időtartamát és várható körülményeit annak eldöntésekor, hogy valamennyi fedélzeten tartózkodó személy viseljen-e mentőmellényt.

CAT.OP.MPA.240 Dohányzás a fedélzeten

A parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten:

a) amikor a repülésbiztonság érdekében ezt szükségesnek ítéli;

b) a légi jármű tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése során;

c) amikor a légi jármű a földön vagy vízfelszínen tartózkodik, kivéve, ha az üzemben tartó eljárásokat dolgozott ki a földi tevékenység kockázatainak csökkentésére;

d) a kijelölt dohányzóhelyeken kívül, valamint a folyosó(ko)n és a mellékhelyiség(ek)ben;

e) a tehertérben és/vagy olyan helyeken, ahol nem tűzálló konténerekben vagy tűzálló vászon alatt tárolt rakomány van elhelyezve; valamint

f) az utastér azon területein, ahol oxigénbetáplálás folyik.

▼M21

CAT.OP.MPA.245 Meteorológiai körülmények – minden légi jármű

a) IFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor:

1. kezdheti meg a repülést; vagy

2. hagyhatja el azt a pontot, amely után repülés közbeni újratervezés esetén a légiforgalmi szolgálatnak leadott frissített repülési tervet kell alkalmazni,

ha információ áll rendelkezésére arról, hogy a célrepülőtérre és/vagy a szükséges kitérő repülőtérre érkezés idején az adott repülőtéren a várható meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a tervezési minimumokat.

b) IFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor folytathatja a repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésére álló legfrissebb információ arra utal, hogy a célrepülőtérre vagy legalább az egyik kitérő repülőtérre érkezés idején az adott repülőtéren a várható meteorológiai körülmények elérik a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat, vagy meghaladják azokat.

▼M21

c) VFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, ha a megfelelő meteorológiai jelentések és/vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a meteorológiai körülmények a VFR szerint repülendő útszakaszon az adott időben elérik vagy meghaladják a VFR szerinti repüléshez szükséges minimumokat.

CAT.OP.MPA.246 Meteorológiai körülmények – repülőgépek

Repülőgéppel végzett IFR szerinti repülések esetén a CAT.OP.MPA.245 pont rendelkezésein kívül a parancsnok csak akkor hagyhatja el:

a) a csökkentett mennyiségű váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagra/energiára (RCF) vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az elhatározási pontot; vagy

b) elszigetelt repülőtéri műveletek alkalmazása esetén az elhatározási pontot,

ha információ áll rendelkezésére arról, hogy a célrepülőtérre vagy a szükséges kitérő repülőtérre érkezés idején a célrepülőtéren és/vagy a szükséges kitérő repülőtéren a várható meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Meteorológiai körülmények – helikopterek

A CAT.OP.MPA.245 pont rendelkezésein felül:

▼M21

a) Víz feletti, a szárazfölddel tartott vizuális kapcsolat elvesztésével járó, VFR szerinti helikopteres repülések esetén a parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a megfelelő meteorológiai jelentések és/vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a felhőalap nappal 600 láb, éjjel 1 200 láb felett lesz.

▼M9

_____

▼B

c) Helikopterrel helikopterleszálló platformra vagy megemelt végső megközelítési és felszállási területre csak akkor végezhető repülés, ha ott a jelentett átlagos szélsebesség kevesebb mint 60 csomó.

CAT.OP.MPA.250 Jég és egyéb szennyeződések – földi eljárások

a) Az üzemben tartónak követendő eljárásokat kell kidolgoznia olyan esetekre, amikor a légi jármű biztonságos üzemben tartásához a légi jármű földi jégtelenítésére, jégmegelőzésre és ezekhez kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.

b) A parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű teljesítményét vagy irányíthatóságát, kivéve az a) bekezdés szerinti, illetve a légi jármű repülési kézikönyvével összhangban megengedett eseteket.

CAT.OP.MPA.255 Jég és egyéb szennyeződések – repülés közbeni eljárások

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési körülmények között történő repülésre.

b) A parancsnok várható vagy tényleges jegesedési körülmények között csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülhet be szándékosan jegesedési zónába, ha a légi jármű a típusalkalmassági bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közötti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel.

c) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű típusalkalmassági bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező tanúsítással nem rendelkező légi jármű jegesedési zónába kerül, a parancsnoknak a repülési szint és/vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légiforgalmi irányításnak.

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Tüzelőanyag-/energia- és olajellátás

A parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön – a várható repülési körülményeket figyelembe véve – legalább a repülés biztonságos befejezéséhez elegendő felhasználható tüzelőanyag/energia és olaj található.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Felszállási körülmények

A felszállás megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok

A parancsnok vagy a repülés végrehajtásával megbízott pilóta nem repülhet a meghatározott legkisebb tengerszint feletti magasságok alatt, kivéve, ha:

a) ez szükséges a fel- és leszálláshoz; vagy

b) az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárások szerint süllyed.

CAT.OP.MPA.275 Repülés közben szimulált rendkívüli helyzetek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy utas- és teherszállítás során az alábbi eseményekre ne kerüljön sor:

a) a rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő rendkívüli vagy vészhelyzetek; vagy

b) mesterségesen előidézett műszeres meteorológiai körülmények (IMC) szerinti repülés szimulációja.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 ***[SZÁNDÉKOSAN ÜRES OLDAL].***

_____

▼B

CAT.OP.MPA.285 Kiegészítő oxigén használata

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Földközelség észlelése

Amennyiben a hajózószemélyzet valamelyik tagja vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a pilótának azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

▼M9

CAT.OP.MPA.295 A levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS) használata

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.

▼M21

CAT.OP.MPA.300 A megközelítés és a leszállás feltételei

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota az üzembentartási kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevétele mellett nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést, leszállást vagy átstartolást; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren tapasztalható időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota – az üzembentartási kézikönyvben található teljesítményadatok figyelembevételével – nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

CAT.OP.MPA.303 Az érkezés időpontjára vonatkoztatott leszállási úthossz repülés közbeni ellenőrzése – repülőgépek

a) A leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az érkezés időpontjára vonatkoztatott leszállási úthossz (LDTA) értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a, és ha a leszállás előtti megközelítést olyan „A” teljesítményosztályú repülőgéppel hajtják végre, amely a típusalkalmassági bizonyítványában foglaltak szerint rendelkezik az alábbi légialkalmassági előírásoknak megfelelő tanúsítással:

▼**M16**

(1) CS-25 vagy azzal egyenértékű tanúsítás;

(2) CS-23 – 4. szint, „Nagy sebesség” vagy azzal egyenértékű tanúsítás.

b) Az a) pontban említettektől eltérő „A” teljesítményosztályú repülőgépek esetében a leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:

(1) a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a;

(2) amennyiben nem áll rendelkezésre az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformáció, a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) az esettől függően legalább a CAT.POL.A.230 vagy a CAT.POL.A.235 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz.

c) „B” teljesítményosztályú repülőgépek esetében a leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:

(1) a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a;

(2) amennyiben nem áll rendelkezésre az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformáció, a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) az esettől függően legalább a CAT.POL.A.330 vagy a CAT.POL.A.335 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz.

d) „C” teljesítményosztályú repülőgépek esetében a leszállás előtti megközelítés csak akkor folytatható, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:

(1) a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) legalább az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkkal összhangban meghatározott, a leszállás becsült időpontjában várható leszállási úthossz 115 %-a;

(2) amennyiben nem áll rendelkezésre az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformáció, a használni kívánt futópályán rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) az esettől függően legalább a CAT.POL.A.430 vagy a CAT.POL.A.435 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz.

e) Az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációknak az AFM-ben található jóváhagyott adatokon kell alapulniuk. Amennyiben a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő jóváhagyott adatok nem elégségesek az LDTA értékeléséhez, akkor azokat ki kell egészíteni más olyan adatokkal, amelyeket vagy a repülőgépekre vonatkozó tanúsítási szabványoknak vagy az Ügynökség által kibocsátott elfogadható megfelelési módozatoknak (AMC) megfelelően határoztak meg.

▼M16

f) Az üzemben tartó az üzembentartási kézikönyvben megadja az LDTA értékelésére vonatkozó teljesítményinformációkat és a kidolgozásukhoz használt feltevéseket, ideértve az egyéb olyan adatokat is, amelyeket az e) pontnak megfelelően az AFM-ben foglaltak kiegészítéseként fel lehet használni.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 A megközelítés megkezdése és folytatása

a) Repülőgépek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett látótávolság (VIS) vagy az irányadó RVR kisebb az alkalmazandó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:

1. azon ponton túl, ahol a repülőgép 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

b) Helikopterek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett RVR kisebb mint 550 m vagy az irányadó RVR kisebb a vonatkozó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:

1. azon ponton túl, ahol a helikopter 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

c) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.

d) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal átstartolást kell végezni.

e) Az a) pont ellenére, abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre jelentés az RVR-ről, és a jelentett VIS kisebb az alkalmazandó minimumnál, de az átszámított meteorológiai látótávolság (CMV) eléri vagy meghaladja az alkalmazandó minimumot, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig.

CAT.OP.MPA.310 Műveleti eljárások – felszín feletti magasság a pályaküszöb átrepülésekor – repülőgépek

Az üzemben tartónak műveleti eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a háromdimenziós műszeres megközelítési műveleteket végző repülőgép a futópálya küszöbét biztonságos ráhagyással repülje át, miközben leszállási konfigurációban és helyzetben van.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Jelentéstétel a futópályán fellépő fékhatásról

Ha a landolás utáni gurulás során a futópályán fellépő fékhatás nem olyan jó, mint amilyet a repülőtér üzemben tartója jelentett a futópálya állapotáról szóló jelentésben (RCR), a parancsnoknak külön légijelentésben (AIREP) haladéktalanul értesítenie kell a légiforgalmi szolgálatot (ATS).

▼M21

CAT.OP.MPA.312 EFVS 200 műveletek

a) Annak az üzemben tartónak, amely EFVS 200 műveleteket kíván végrehajtani, biztosítania kell, hogy:

1. a légi jármű rendelkezzen a tervezett műveletekre vonatkozó tanúsítvánnyal;

2. csak az EFVS-műveletekre alkalmas futópályák, végső megközelítési és felszállási területek (FATO) és műszeres megközelítési eljárások (IAP) használatára kerüljön sor;

3. a hajózó személyzet tagjai rendelkezzenek a szükséges képesítéssel a tervezett művelet lebonyolításához, hozzanak létre egy képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;

4. határozzák meg a műveleti eljárásokat;

5. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);

6. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a karbantartási programban;

7. végezzenek biztonsági értékeléseket végeznek, és határozzanak meg teljesítménymutatókat a művelet biztonsági szintjének nyomon követése érdekében; valamint

8. a repülőtér-üzemeltetési minimumok vegyék figyelembe az alkalmazott rendszer képességeit.

b) Az üzemben tartó LVO-k végzése közben nem végezhet EFVS 200 műveleteket.

c) Az a) 1. pont ellenére, az üzemben tartó EFVS 200 műveletek végzéséhez használhat a minimumkövetelményeknek megfelelő EVS-eket, feltéve, hogy ezt az illetékes hatóság jóváhagyta.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Repült órák jelentése – helikopterek

Az üzemben tartónak jelentenie kell az illetékes hatóságnak az előző naptári évben üzemben tartott valamennyi helikopter repült óráit.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Repülőgép-kategóriák

a) A repülőgép-kategóriák a pályaküszöbnél mért műszer szerinti sebességen (V_{AT}) alapulnak, amely a leszállási konfiguráció és legnagyobb engedélyezett leszállótömeg melletti átesési sebesség (V_{SO}) 1,3-del szorzott értékeként vagy a leszállási konfiguráció és legnagyobb engedélyezett leszállótömeg mellett 1 G-nél (gravitációs gyorsulásnál) érvényes átesési sebesség (V_{S1G}) 1,23-dal szorzott értékeként számítható ki. Amennyiben mind a V_{SO}, mind a V_{S1G} ismert, a kettő közül a nagyobb alkalmazandó V_{AT} sebességként.

b) Az alábbi táblázatban meghatározott repülőgép-kategóriák alkalmazandók.

1. táblázat:

A V_{AT}-értékeknek megfelelő repülőgép-kategóriák

Repülőgép-kategória	V_{AT}
A	91 csomónál kevesebb
B	91–120 csomó között
C	121–140 csomó között
D	141–165 csomó között
E	166–210 csomó között

c) A figyelembe veendő leszállási konfigurációt az üzembentartási kézikönyvben kell meghatározni.

d) Amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyja, az üzemben tartó a V_{AT} meghatározásához alacsonyabb leszállótömeget is alkalmazhat. Az ilyen alacsonyabb leszállótömegnek a napi szintű üzemben tartás változó körülményeitől független, állandó értéknek kell lennie.

▼M14

———————

▼B

C. ALRÉSZ

LÉGI JÁRMŰVEK TELJESÍTMÉNY- ÉS MŰVELETI KORLÁTOZÁSAI

1. SZAKASZ

Repülőgépek

1. FEJEZET

Általános előírások

CAT.POL.A.100 Teljesítményosztályok

a) A repülőgépet a vonatkozó teljesítményosztály előírásainak megfelelően kell üzemben tartani.

b) Amennyiben az e szakasz vonatkozó előírásainak történő teljes megfelelés különleges tervezési jellemzők miatt nem bizonyítható, az üzemben tartónak a vonatkozó fejezetnek megfelelő szintű repülésbiztonságot biztosító jóváhagyott teljesítménynormákat kell alkalmaznia.

▼B

CAT.POL.A.105 Általános rendelkezések

a) A repülőgép tömege:

1. a felszállás megkezdésekor; vagy

2. repülés közbeni újratervezés során azon a ponton, ahonnan a módosított operatív repülési tervet kell alkalmazni,

nem lehet több, mint az a tömeg, amellyel a végrehajtani kívánt repülésre vonatkozó fejezet előírásai teljesíthetők. A repülés folytatásával, illetve tüzelőanyag-eldobás során bekövetkező tömegcsökkenés beszámítható.

b) A vonatkozó fejezet előírásainak való megfelelés meghatározásához a légi jármű repülési kézikönyvében található jóváhagyott teljesítményadatokat kell használni, szükség esetén kiegészítve a vonatkozó fejezetben előírt egyéb adatokkal. Az üzemben tartónak az egyéb adatokat az üzembentartási kézikönyvben kell meghatároznia. A vonatkozó fejezetben előírt tényezők alkalmazása során a tényezők kétszeri alkalmazásának elkerülése érdekében figyelembe lehet venni a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő teljesítményadatokba már belefoglalt minden üzembentartási tényezőt.

c) Megfelelően figyelembe kell venni a repülőgép konfigurációját, a környezeti feltételeket, valamint a teljesítményt hátrányosan befolyásoló rendszerek működését.

▼M16

d) A vonatkozó fejezetek felszállásra vonatkozó előírásainak felmérése során az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a térképek pontosságát.

———————

▼B

2. FEJEZET

„A” teljesítményosztály

CAT.POL.A.200 Általános előírások

a) A légi jármű repülési kézikönyvében szereplő jóváhagyott teljesítményadatokat szükség esetén ki kell egészíteni egyéb adatokkal, amennyiben elégtelenek olyan esetekre, mint:

1. ésszerűen várható kedvezőtlen üzembentartási körülmények – például szennyezett futópályán történő fel- és leszállás – figyelembevétele; és

2. hajtómű-meghibásodás figyelembevétele a repülés valamennyi szakaszában.

b) Nedves vagy szennyezett futópályák esetében a nagy testű repülőgépek minősítéséhez alkalmazott előírások alapján meghatározott teljesítményadatokat vagy azokkal egyenértékű adatokat kell alkalmazni.

c) Az a) bekezdésben említett egyéb adatok és a b) bekezdésben használt egyenértékű előírások használatát az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetni.

▼B

CAT.POL.A.205 Felszállás

a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű repülési kézikönyvében az induló repülőtér barometrikus magasságára és külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb megengedett felszállótömeget.

b) A legnagyobb megengedett felszállótömeg meghatározásakor be kell tartani az alábbi előírásokat:

1. a gyorsulási-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot (ASDA);

2. a felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot (TODA), és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA) fele;

3. a felszállási nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt;

4. azonos V_1 értéket kell használni a megszakított és a megszakítás nélküli felszálláshoz; és

5. nedves vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.

c) A b) bekezdés előírásainak történő megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az alábbiakat:

1. a repülőtéren mért barometrikus magasság;

2. a repülőtéren mért külső hőmérséklet;

3. a futópálya felületének állapota és típusa;

4. a futópálya lejtése a felszállás irányába;

5. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszél-összetevő legalább 150 %-a; és

6. a repülőgép felszállás előtti kigurulásával esetlegesen elvesztegetett futópályahossz.

CAT.POL.A.210 Felszállási akadálymentesség

a) A nettó felszállási repülési profilt úgy kell meghatározni, hogy a repülőgép minden akadályt függőlegesen legalább 35 láb, vízszintesen legalább 90 m plusz 0,125 × D távolságban elkerüljön, ahol D a repülőgép által a rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA) végétől megtett vízszintes távolság, illetve ha a rendelkezésre álló felszállási távolság vége előtt forduló szerepel a repülési tervben, akkor a felszállási távolság vége. A 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetében a repülőgép szárnyfesztávolságának fele plusz 60 m plusz 0,125 × D méretű vízszintes akadálymentesség is használható.

▼B

b) Az a) bekezdés előírásainak történő megfelelés igazolásakor:

1. Figyelembe kell venni az alábbiakat:

i. a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;

ii. a repülőtéren mért barometrikus magasság;

iii. a repülőtéren mért külső hőmérséklet; és

iv. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150 %-a.

2. Addig a pontig, amíg a nettó felszállási repülési profil el nem éri a szárnyfesztávolság felének megfelelő – de a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA) végpontjának tengerszint feletti magassága plusz 50 lábnál nem kisebb – magasságot, a nyomvonal nem módosítható. Ezt követően 400 láb felszín feletti magasságig a repülőgéppel 15°-nál nagyobb szögű bedöntés nem tervezhető. 400 láb felszín feletti magasság felett 15°-nál nagyobb, de 25°-ot meg nem haladó bedöntés is tervezhető.

3. A nettó felszállási repülési profil bármely olyan részén, ahol a repülőgépet 15°-nál nagyobb szögben döntik be, az a) bekezdésben, a b) bekezdés 6. pontjában és a b) bekezdés 7. pontjában előírt vízszintes távolságokon belüli akadályokat függőlegesen legalább 50 láb távolságban el kell kerülni.

4. 200 láb és 400 láb közötti magasságban a 20°-ot meg nem haladó, illetve 400 láb fölött a 30°-ot meg nem haladó bedöntéssel végzett manővereket a CAT.POL.A.240 pont előírásai szerint kell végrehajtani.

5. Kellő mértékben figyelembe kell venni a bedöntési szög hatását a repülési sebességre és a repülési profilra, beleértve a megnövelt repülési sebességből adódó távolságnövekedést is.

6. Olyan esetekben, amikor a tervezett repülési profil tartása nem igényel 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:

i. 300 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy

ii. 600 m egyéb körülmények között végzett repülés esetén.

7. Olyan esetekben, amikor a tervezett repülési profil tartása 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:

i. 600 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy

▼B

ii. 900 m egyéb körülmények között végzett repülés esetén.

c) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia váratlan helyzetekre az a) és b) bekezdésben megszabott előírások teljesítésének és a biztonságos útvonal biztosításának, valamint az akadályok elkerülésének és annak érdekében, hogy a repülőgép teljesíteni tudja a CAT.POL.A.215 pontnak az útvonalrepülésre vonatkozó előírásait, vagy le tudjon szállni az induló repülőtéren vagy egy felszálló kitérő repülőtéren.

CAT.POL.A.215 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtóművel

a) Az egy üzemképtelen hajtóművel végrehajtott útvonalrepülés nettó repülési profilját leíró, a repülés során várható meteorológiai körülményeknek megfelelő, a légi jármű repülési kézikönyvében feltüntetett adatoknak olyanoknak kell lenniük, amelyek segítségével bizonyítható, hogy az útvonal minden pontján teljesülnek a b) vagy a c) bekezdés előírásai. A nettó repülési profil meredekségének azon repülőtér fölött 1 500 láb magasságban, ahová a hajtóműleállást követően a leszállást tervezik, emelkedőnek kell lennie. Jégtelenítő rendszer üzemeltetését igénylő meteorológiai körülmények esetén az ilyen rendszer használatának a nettó repülési profilra kifejtett hatását is figyelembe kell venni.

▼M16

b) Az útvonalrepülés nettó repülési profilja meredekségének emelkedőnek kell lennie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgy és akadály fölött legalább 1 000 lábbal az útvonal teljes hosszában.

c) Az útvonalrepülés nettó repülési profiljának lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép folytathassa útját az utazómagasságról egy olyan repülőtérig, ahol a CAT.POL.A.230 vagy megfelelő esetben a CAT.POL.A.235 pont szerinti leszállás hajtható végre. Az útvonalrepülés nettó repülési profiljának függőlegesen legalább 2 000 láb távolságban el kell kerülnie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában, figyelemmel az alábbiakra:

1. a hajtómű meghibásodását az útvonal legkritikusabb pontján kell feltételezni;

2. figyelembe kell venni a szél hatását a repülési profilra;

▼M26

3. A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a CAT.OP.MPA.181 pont szerint előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni azt a repülőteret, amelyen a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, illetve egy kitérő repülőteret;

▼M16

4. az a repülőtér, amelyen a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, megfelel az alábbi követelményeknek:

i. teljesülnek a várható leszállótömegre vonatkozó teljesítmény-előírások;

ii. az időjárás-jelentések vagy -előrejelzések és a futópálya állapotára vonatkozó jelentések arra utalnak, hogy a leszállás becsült időpontjában biztonságos leszállást lehet végrehajtani;

5. ha az AFM nem tartalmaz az útvonalrepülés nettó repülési profiljára vonatkozó adatokat, az egy üzemképtelen hajtóművel végzett útvonalrepülés bruttó repülési profilját kéthajtóműves repülőgépek esetében 1,1 %-os, három hajtóműves repülőgépek esetében 1,4 %-os, négy hajtóműves repülőgépek esetében pedig 1,6 %-os emelkedési meredekséggel kell csökkenteni.

d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, az üzemben tartónak a b) és c) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.

▼M16

CAT.POL.A.220 Útvonalrepülés – három vagy több hajtóműves repülőgépek két üzemképtelen hajtóművel

a) Három vagy több hajtóműves repülőgép tervezett nyomvonalának egyetlen pontja sem lehet nagyobb távolságra az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelő utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál egy olyan repülőtértől, ahol a várt leszállótömeg tekintetében teljesülnek a CAT.POL.A.230 vagy a CAT.POL.A.235 a) pontban foglalt követelmények, kivéve, ha megvalósulnak a b)–f) pontban foglaltak.

b) A két üzemképtelen hajtóművel végrehajtott útvonalrepülés nettó repülési profilját leíró adatoknak lehetővé kell tenniük, hogy a repülőgép folytassa útját a várt meteorológiai körülmények között attól a ponttól, ahol a két hajtómű együttes leállását feltételezik, egy olyan repülőtérig, ahol a két üzemképtelen hajtóművel végrehajtott leszállásra előírt eljárást alkalmazva lehetséges a leszállás és teljes megállás. Az útvonalrepülés nettó repülési profiljának függőlegesen legalább 2 000 láb távolságban el kell kerülnie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában. Jégtelenítő rendszer üzemeltetését igénylő magasságokon és meteorológiai körülmények esetén az ilyen rendszer használatának az útvonalrepülés nettó repülési profiljára kifejtett hatását is figyelembe kell venni. Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, az üzemben tartónak a második mondatban meghatározott előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.

c) A két hajtómű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelően utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál nagyobb távolságra van az a) pontban említett repülőtértől.

d) A nettó repülési profil meredekségének a fölött a repülőtér fölött 1 500 láb magasságban, ahová két hajtómű leállását követően a leszállást tervezik, emelkedőnek kell lennie.

e) Engedélyezni kell a tüzelőanyag-eldobást olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az f) pontban említett előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni.

▼M20

f) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállásának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely magában foglalja a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 1 500 lábon (450 méteren) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi, utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel történő repüléshez elegendő tüzelőanyagot/energiát.

▼B

CAT.POL.A.225 Leszállás – célrepülőterek és kitérő repülőterek

a) A repülőgép CAT.POL.A.105 pont a) bekezdése alapján meghatározott leszállótömege nem haladhatja meg a célrepülőtér és a kitérő repülőtér tengerszint feletti magasságára és a leszállás becsült időpontjában várt külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

▼M16

CAT.POL.A.230 Leszállás – száraz futópálya

a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 a) pont alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást:

(1) sugárhajtóműves repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60 %-án belül;

(2) légcsavaros gázturbinás repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 70 %-án belül;

(3) az a) 1. és 2. ponttól eltérve a CAT.POL.A.255 pont értelmében csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek céljára jóváhagyott repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 80 %-án belül.

b) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemben tartónak az esettől függően az a) 1. vagy az a) 2. pont alapján számított leszállási úthosszt kell alkalmaznia 60 lábnál alacsonyabb, de legalább 35 lábas ablakmagasságot véve alapul, és be kell tartania a CAT.POL.A.245 pont előírásait.

c) Rövid pályás leszállások esetén az üzemben tartónak az esettől függően az a) 1. vagy az a) 2. pont alapján kiszámított leszállási úthosszt kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.250 pont előírásait.

d) A leszállótömeg meghatározásánál az üzemben tartónak figyelembe kell vennie az alábbiakat:

(1) a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a hátszél-összetevő legalább 150 %-a;

(2) az AFM-ben megadottak szerinti kiigazítások.

▼M26

e) A repülőgép útnak indításához az alábbiakat kell feltételezni:

(1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le, valamint

(2) a repülőgép a valószínű szélsebesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.

▼M16

f) Amennyiben az üzemeltető nem képes az e) 2. pontnak a célrepülőtérre vonatkozó előírásait teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha egy olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amely lehetővé teszi a következők valamelyikének maradéktalan teljesítését:

(1) az a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya száraz;

(2) a CAT.POL.A.235 a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya nedves vagy szennyezett.

CAT.POL.A.235 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:

(1) az AFM-ben meghatározott leszállási úthossz az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, de az esettől függően legalább a CAT.POL.A.230 a) 1. vagy a) 2. pontban előírt távolság;

(2) ha az AFM nem határozza meg leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, az esettől függően legalább a CAT.POL.A.230 a) 1. vagy a) 2. pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-a;

▼M16

(3) az a) 2. pontban előírtnál rövidebb, de az esettől függően legalább a CAT.POL.A.230 a) 1. vagy a) 2. pontjában előírt leszállási úthossz, amennyiben a futópálya konkrét súrlódásjavító jellemzőkkel rendelkezik, és az AFM külön kiegészítő információkat tartalmaz az adott futópálya-típusra alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozóan;

(4) az a) 1., 2. és 3. ponttól eltérve a CAT.POL.A.255 pont értelmében csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek céljára jóváhagyott repülőgépeknél a CAT.POL.A.255 b) 2. v. B pont alapján meghatározott leszállási úthossz.

b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:

(1) legalább az a) pont alapján meghatározott leszállási úthossz, vagy legalább a szennyezett futópályára való leszállás jóváhagyott úthosszának adatai, vagy azzal egyenértékű adatok alapján meghatározott leszállási úthossz 115 %-a, attól függően, hogy melyik érték a nagyobb;

(2) különlegesen előkészített téli futópályán a b) 1. pontban előírtnál rövidebb, de az a) pontban előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha az AFM külön kiegészítő információkat tartalmaz a szennyezett futópályán alkalmazandó leszállási úthosszakra vonatkozóan. A szóban forgó leszállási úthossznak legalább az AFM-ben foglalt leszállási úthossz 115 %-ának kell megfelelnie.

c) A b) ponttól eltérve a 15 %-os növekedést nem szükséges alkalmazni, ha azt már a leszállási úthosszra vonatkozóan jóváhagyott vagy azokkal egyenértékű adatok magukban foglalják.

d) Az a) és b) pont esetében a CAT.POL.A.230 b), c) és d) pontban foglalt kritériumok alkalmazandók.

▼M26

e) A repülőgép útnak indításához az alábbiakat kell feltételezni:

(1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le, valamint

(2) a repülőgép a valószínű szélsebesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.

▼M16

f) Amennyiben az üzemeltető nem képes az e) 1. pont előírásainak megfelelni egy olyan célrepülőtér esetében, ahol a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, és ahol a leszállás egy meghatározott szélösszetevőtől függ, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha két kitérő repülőteret jelölnek ki.

g) Amennyiben az üzemeltető nem képes az e) 2. pont előírásainak megfelelni egy olyan célrepülőtér esetében, ahol a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves vagy szennyezett lehet, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha kijelölnek egy kitérő repülőteret.

h) Az f) és g) pont esetében a kijelölt kitérő repülőtérnek vagy repülőtereknek lehetővé kell tenniük az alábbiak valamelyikének való megfelelést:

(1) a CAT.POL.A.230 a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya száraz;

(2) a CAT.POL.A.235 a)–d) pont, amennyiben a becsült érkezési időben a futópálya nedves vagy szennyezett.

▼B

CAT.POL.A.240 Megnövelt bedöntési szöggel végrehajtott manőverek jóváhagyása

a) Megnövelt bedöntési szöggel végrehajtott manőverekhez az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a légi jármű repülési kézikönyve tartalmaz a repülési sebesség szükséges megnövelésére vonatkozó jóváhagyott adatokat, valamint a repülési profilnak a megnövelt bedöntési szögek és sebességek figyelembevételével történő megszerkesztését lehetővé tevő adatokat;

2. a navigációs pontossághoz látás szerinti tájékozódás áll rendelkezésre;

3. minden egyes futópályára meg vannak határozva az időjárási minimumok és a szélre vonatkozó korlátozások; és

▼M9

4. a hajózószemélyzet az ORO rész FC alrészével összhangban megfelelő ismeretekkel rendelkezik a teljesítendő útvonalról és az alkalmazandó eljárásokról.

▼B

CAT.POL.A.245 Meredek megközelítési eljárások jóváhagyása

a) A 4,5°-os vagy annál meredekebb siklópályát és 60 lábat meg nem haladó, de 35 lábnál nem kisebb ablakmagasságot használó meredek megközelítési eljárásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a légi jármű repülési kézikönyve feltünteti a legnagyobb jóváhagyott siklópályaszöget, minden egyéb korlátozást, a meredek megközelítésre vonatkozó rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat, valamint a meredek megközelítési feltételek használata esetén a módosított futópályahosszra vonatkozó adatokat;

2. minden olyan repülőtér esetében, ahol meredek megközelítési manővert terveznek végrehajtani:

i. rendelkezésre áll egy legalább a siklópályát vizuálisan szemléltető kijelzőrendszert tartalmazó megfelelő siklópálya-referenciarendszer;

ii. meg kell határozni az időjárási minimumokat; és

iii. figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:

A) az akadályok elhelyezkedése;

B) a siklópálya-referencia és futópálya-iránymutató típusa;

C) az elhatározási magasságon és a legkisebb tengerszint feletti süllyedési magasságon előírt minimálisan látható tereptárgyak;

D) a fedélzeten rendelkezésre álló berendezések;

E) a pilóta képesítése és repülőtérhez való speciális szoktatása;

F) a légi jármű repülési kézikönyvében található korlátozások és eljárások; és

G) a megszakított megközelítésre vonatkozó előírások.

▼B

CAT.POL.A.250 Rövid pályás leszállások jóváhagyása

a) A rövid pályás leszállásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a megengedett leszállótömeg kiszámításához használt távolság a bejelentett biztonsági terület használható hosszának és a bejelentett rendelkezésre álló leszállási úthossznak az összege lehet;

2. az az állam, amelynek területén a repülőtér található, közérdekkel vagy üzembentartási kényszerűséggel indokolja a műveletet a repülőtér távoli elhelyezkedése vagy a futópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt;

3. amikor a repülőgép normál siklópályán repül, a pilóta szemének látósugara és a kerekek legalsó része közötti függőleges távolság nem haladja meg a 3 m-t;

4. a futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS) minimuma nem lehet kevesebb mint 1 500 m, és a szélre vonatkozó korlátozások meg vannak határozva az üzembentartási kézikönyvben;

5. a pilóták minimális gyakorlatára, képzésére és repülőtérhez való speciális szoktatására vonatkozó előírásokat meghatározták és teljesítették;

6. a bejelentett biztonsági terület használható hosszának kezdőpontja feletti átrepülés felszín feletti magassága 50 láb;

7. a bejelentett biztonsági terület használatát jóváhagyta az az állam, amelynek területén a repülőtér található;

8. a bejelentett biztonsági terület használható hossza nem haladja meg a 90 m-t;

9. a bejelentett biztonsági terület szélessége nem kevesebb, mint a futópálya szélességének vagy a szárny fesztávolságának kétszerese (a nagyobb értéke alkalmazandó), és középvonala egybeesik a futópálya meghosszabbított középvonalával;

10. a bejelentett biztonsági terület mentes minden olyan akadálytól és mélyedéstől, amely veszélyeztetné a rövidre szálló repülőgép biztonságát, és amikor a futópályát rövid pályás leszállásokra használják, a bejelentett biztonsági területen nem engedélyezik mozgó tárgyak jelenlétét;

11. a bejelentett biztonsági terület lejtése a leszállás irányában nem haladja meg az 5 %-ot felfelé, illetve a 2 %-ot lefelé; és

▼M16

11a. a CAT.POL.A.255 pont szerinti csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek nem engedélyezettek;

▼B

12. egyéb feltételek, amennyiben az illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület domborzati jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított megközelítés vagy megszakított leszállás szempontjait.

▼M16

CAT.POL.A.255 Csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek jóváhagyása

a) A repülőgép üzemeltetője végezhet a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 80 %-án belüli leszállási műveleteket, ha teljesülnek a következő feltételek:

1. a repülőgép 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációval rendelkezik;

▼M16

2. a repülőgép rendelkezik az AFM-ben előírt csökkentett leszállási úthosszra vonatkozó jogosultsági nyilatkozattal;

3. a repülőgépet a nem menetrend szerinti, rendelésre történő kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek során használják;

4. a repülőgép leszállótömege lehetővé teszi a szóban forgó csökkentett leszállási úthosszon belüli teljes megállást;

5. az üzemben tartó rendelkezik az illetékes hatóság előzetes jóváhagyásával.

b) Az a) 5. pontban feltüntetett jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiak valamelyikét:

1. elvégezték a kockázatértékelést annak bizonyítására, hogy a biztonsági szint egyenértékű az esettől függően a CAT.POL.A.230 a) 1. vagy 2. pont szerinti biztonsági szinttel;

2. teljesülnek a következő feltételek:

i. a különleges megközelítési eljárások, mint például a meredek megközelítések, a 60 lábnál magasabb vagy 35 lábnál alacsonyabb tervezett ablakmagasságok, a kis látótávolságú műveletek, valamint a CAT.OP.MPA.115 a) pont alapján jóváhagyott, a stabilizált megközelítésre vonatkozó kritériumoknak meg nem felelő megközelítések nem engedélyezettek;

ii. a CAT.POL.A.250 pont szerinti rövid pályás leszállások nem engedélyezettek;

iii. a szennyezett futópályán történő leszállás nem engedélyezett;

iv. megfelelő képzési, ellenőrzési és nyomonkövetési eljárás áll rendelkezésre a hajózó személyzet számára;

v. az üzemben tartó létrehozott egy repülőtéri leszállás-elemzési programot (ALAP) a következő feltételek teljesülésének biztosítására:

A) a várható érkezési időpontban nincs előrejelzett hátszél;

B) amennyiben a futópálya az előrejelzés szerint a várható érkezési időpontban nedves lesz, akkor a leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában a CAT.OP.MPA.303 a) vagy b) pontnak megfelelően kell meghatározni, vagy a száraz futópályákra meghatározott leszállási úthossz 115 %-ában kell megállapítani, attól függően, hogy melyik a hosszabb;

C) nincs szennyezett futópályára vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;

D) nincs kedvezőtlen meteorológiai körülményekre vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;

vi. a leszállási teljesítményt befolyásoló valamennyi berendezés működik a repülés megkezdése előtt;

vii. a hajózó személyzet legalább két olyan, megfelelően képzett pilótából áll, akik friss tapasztalattal rendelkeznek a csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek terén;

viii. a tervezett repülés tekintetében fennálló feltételek alapján a végső döntést a csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek végzéséről a parancsnok hozza meg, aki dönthet ezek mellőzéséről is, ha úgy véli, hogy az jobban szolgálja a biztonságot;

ix. a repülőtérhez kapcsolódó egyéb feltételek, amennyiben a repülőtér tanúsítását kiállító illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított leszállás szempontjait.

▼B

3. FEJEZET

„B” teljesítményosztály

CAT.POL.A.300 Általános előírások

▼M10

a) Hacsak nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) megfelelő jóváhagyásával, az üzemben tartó nem üzemeltethet egyhajtóműves repülőgépet:

1. éjjel; vagy

2. műszeres időjárási körülmények között, kivéve a különleges VFR szerinti repüléseket.

▼B

b) Az üzemben tartónak a CAT.POL.A.340 pontban meghatározott emelkedési előírásokat nem teljesítő két hajtóműves repülőgépeket egy hajtóművesként kell kezelnie.

CAT.POL.A.305 Felszállás

a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű repülési kézikönyvében az induló repülőtér barometrikus magasságára és külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb felszállótömeget.

b) A légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott, együtthatók nélküli felszállási úthossz nem haladhatja meg:

1. 1,25 együtthatóval szorozva a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt (TORA); vagy

2. amennyiben rendelkezésre áll végbiztonsági pálya és/vagy felszállási biztonsági sáv, az alábbiakat:

i. rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA);

ii. 1,15 együtthatóval szorozva a rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA); vagy

iii. 1,3 együtthatóval szorozva a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolság (ASDA).

c) A b) bekezdés előírásainak történő megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az alábbiakat:

1. a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;

2. a repülőtéren mért barometrikus magasság;

3. a repülőtéren mért külső hőmérséklet;

4. a futópálya felületének állapota és típusa;

5. a futópálya lejtése a felszállás irányába; és

6. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszél-összetevő legalább 150 %-a.

▼B

CAT.POL.A.310 Felszállási akadálymentesség – több hajtóműves repülőgépek

a) A két vagy több hajtóműves repülőgépek felszállási repülési profilját úgy kell meghatározni, hogy a repülőgép minden akadályt függőlegesen legalább 50 láb vagy vízszintesen 90 m plusz 0,125 × D távolságban elkerüljön, ahol D a repülőgép által a rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA) végétől megtett vízszintes távolság, illetve ha a rendelkezésre álló felszállási távolság vége előtt forduló szerepel a repülési tervben, akkor a felszállási távolság vége, kivéve a b) és c) bekezdésben meghatározott eseteket. A 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetében a repülőgép szárnyfesztávolságának fele plusz 60 m plusz 0,125 × D méretű vízszintes akadálymentesség is használható. Feltételezni kell az alábbiakat:

1. a felszállási repülési profil a CAT.POL.A.305 pont b) bekezdésében előírt felszállási úthossz végének felszíne felett 50 lábbal kezdődik, és a felszín felett 1 500 lábbal ér véget;

2. a repülőgépet nem döntik be, mielőtt elérné a felszín feletti 50 láb magasságot, ezt követően pedig a bedöntési szög nem haladja meg a 15°-ot;

3. a kritikus hajtómű meghibásodása az összes hajtóművel végzett felszállási repülési profilnak azon a pontján következik be, ahol várhatóan megszűnnek az akadályok elkerüléséhez szükséges látási viszonyok;

4. a felszállási repülési profil meredeksége 50 lábtól a feltételezett hajtómű-leállás felszín feletti magasságáig egyenlő az összes hajtóművel végzett felszállás emelkedés közbeni, valamint útvonal-repülési konfigurációba történő átváltási meredekségét 0,77-dal szorozva kapott eredménnyel; és

5. a felszállási repülési profil meredeksége az a) bekezdés 4. pontjával összhangban elért felszín feletti magasságtól a felszállási repülési profil végéig egyenlő az egy üzemképtelen hajtóművel végrehajtott, útvonalrepülés közbeni emelkedésnek a légi jármű repülési kézikönyvében feltüntetett meredekségével.

b) Olyan esetekben, amikor a tervezett repülési profil tartása nem igényel 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:

1. 300 m, ha a repülést látás szerinti útirány-navigációt lehetővé tevő körülmények között végzik, vagy ha rendelkezésre állnak olyan navigációs eszközök, amelyek lehetővé teszik, hogy a pilóta ugyanolyan pontossággal tartsa a tervezett repülési profilt; vagy

2. 600 m egyéb körülmények között végzett repülés esetén.

c) Olyan esetekben, amikor a tervezett repülési profil tartása 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:

1. 600 m látás szerinti útirány-navigációt lehetővé tevő körülmények között végzett repülések esetén; vagy

2. 900 m egyéb körülmények között végzett repülés esetén.

d) Az a)–c) bekezdés előírásainak történő megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az alábbiakat:

1. a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;

2. a repülőtéren mért barometrikus magasság;

3. a repülőtéren mért külső hőmérséklet; és

▼B

4. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszél-összetevő legalább 150 %-a.

▼M4

e) Az a)3., a)4., a)5., b)2. és c)2. pontok előírásai nem vonatkoznak a VFR szerint nappal végrehajtott műveletekre.

▼B

CAT.POL.A.315 Útvonalrepülés – több hajtóműves repülőgépek

a) A repülőgépnek a repülés során várt meteorológiai körülmények között az egyik hajtómű meghibásodása esetén a még működő hajtóműveket legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve képesnek kell lennie a repülést az üzembentartási kézikönyvben meghatározott legkisebb biztonságos tengerszint feletti magasságokon vagy azok felett folytatni egy olyan, repülőtér fölött 1 000 lábbal található pontig, amelyen teljesíthetők a teljesítményre vonatkozó előírások.

b) Feltételezni kell, hogy a hajtómű meghibásodásának pontján:

1. a repülőgép nem repül olyan magasságon, amely meghaladja azt, ahol a valamennyi hajtóművet legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve elérhető legnagyobb emelkedési sebesség 300 láb/perc; és

2. az egy üzemképtelen hajtóművel való útvonalrepülés meredekségének a süllyedés vagy – megfelelő esetben – emelkedés 0,5 %-kal növelt, illetve 0,5 %-kal csökkentett teljes értékének kell lennie.

▼M10

CAT.POL.A.320 Útvonalrepülés – egy hajtóműves repülőgépek

a) A repülés során várható időjárási körülmények között a repülőgépnek hajtómű-meghibásodás esetén képesnek kell lennie elérni egy olyan helyet, ahol biztonságos kényszerleszállás hajtható végre, hacsak az üzemben tartó nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az V. melléklet (SPA rész) L. alrészének – EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC) megfelelő jóváhagyásával, és kockázati időszakot vesz igénybe.

b) Az a) pont alkalmazásában feltételezni kell, hogy a hajtómű meghibásodásának pontján:

1. a repülőgép nem repül olyan magasságon, amely meghaladja azt, ahol a hajtóművet legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve elérhető legnagyobb emelkedési sebesség 300 láb/perc; és

2. az útvonalrepülés meredeksége a süllyedés teljes meredekségének 0,5 %-kal megnövelt értéke.

▼B

CAT.POL.A.325 Leszállás – célrepülőterek és kitérő repülőterek

A repülőgépnek a CAT.POL.A.105 pont a) bekezdése alapján meghatározott leszállótömege nem haladhatja meg a célrepülőtér és a kitérő repülőtér tengerszint feletti magasságára és a leszállás becsült időpontjában várt külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

▼M16

CAT.POL.A.330 Leszállás – száraz futópálya

a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 a) pont alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül.

b) Az a) ponttól eltérve, és amennyiben teljesülnek a CAT.POL.A.355 pontban foglaltak, a repülőgép a CAT.POL.A.105 a) pont alapján a célrepülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 80 %-án belül.

c) A leszállótömeg meghatározásánál az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie az alábbiakat:

1. a repülőtér tengerszint feletti magassága;

2. a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a hátszél-összetevő legalább 150 %-a;

3. a futópálya felületének típusa;

4. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.

d) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemeltetőnek az a) pont alapján számított leszállási úthosszt kell alkalmaznia 60 lábnál alacsonyabb, de 35 lábnál nem alacsonyabb ablakmagasságot véve alapul, és be kell tartania a CAT.POL.A.345 pont előírásait.

e) Rövid pályás leszállásoknál az üzemben tartónak az a) pont alapján kiszámított leszállási úthosszt kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.350 pont előírásait.

f) A repülőgép útnak indításához az alábbiak valamelyikét kell feltételezni:

1. a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le;

2. a repülőgép a valószínű szélsebesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.

g) Amennyiben az üzemeltető nem képes az f) 2. pontnak a célrepülőtérre vonatkozó előírásait teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amely lehetővé teszi az a)–f) pont előírásainak maradéktalan teljesítését.

CAT.POL.A.335 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:

(1) az AFM-ben meghatározott leszállási úthossz az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, de legalább a CAT.POL.A.330 pontban előírt távolság;

▼M16

(2) ha az AFM nem határozza meg leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, legalább a CAT.POL.A.330 a) pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-a;

(3) az a) 2. pontban előírtnál rövidebb, de legalább a CAT.POL.A.330 a) pontban előírt leszállási úthossz, amennyiben a futópálya konkrét súrlódásjavító jellemzőkkel rendelkezik, és az AFM külön kiegészítő információkat tartalmaz az adott futópályatípusra alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozóan;

(4) az a) 1., 2. és 3. ponttól eltérve a CAT.POL.A.355 pont értelmében csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek céljára jóváhagyott repülőgépeknél a CAT.POL.A.355 b) 7. pont iii. alpontja alapján meghatározott leszállási úthossz.

b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a leszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszt. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell adnia az alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozó adatokat.

▼B

CAT.POL.A.340 A felszállás és a megszakított megközelítés közbeni emelkedésre vonatkozó előírások

A két hajtóműves repülőgép üzemben tartójának meg kell felelnie a felszállás és leszállás közbeni emelkedésre vonatkozó alábbi előírásoknak.

a) *Felszállást követő emelkedés*

1. Minden hajtómű üzemel

i. A felszállást követő emelkedésnek legalább 4 %-os állandó meredekségűnek kell lennie az alábbiak mellett:

A) minden hajtómű felszállóteljesítményen üzemel;

B) a futómű ki van bocsátva, kivéve, ha legfeljebb 7 másodperc alatt behúzható, ez esetben azt kell feltételezni, hogy be van húzva;

C) a fékszárnyak felszállási helyzetben vannak; és

D) az emelkedés sebessége nem kevesebb, mint az alábbi értékek közül a nagyobb: a V_{MC} (legkisebb irányíthatósági sebesség földközelben vagy a földön) 1,1-szerese, illetve a V_{S1} (átesési sebesség vagy leszállási konfigurációban a stabil repüléshez szükséges legkisebb repülési sebesség) 1,2-szerese.

2. Egy hajtómű üzemképtelen

i. Az emelkedésnek a felszállófelület felett 400 láb magasságban mérhetően pozitív állandó meredekségűnek kell lennie az alábbiak mellett:

A) a kritikus hajtómű üzemképtelen, és légcsavarja a legkisebb légellenállást keltő helyzetben áll;

B) a másik hajtómű felszállóteljesítményen üzemel;

C) a futómű be van húzva;

D) a fékszárnyak felszállási helyzetben vannak; és

E) az emelkedési sebesség megegyezik az 50 lábon elért értékkel.

▼B

ii. A felszállást követő emelkedésnek legalább 0,75 %-os állandó meredekségűnek kell lennie a felszállófelület felett 1 500 láb magasságban az alábbiak mellett:

A) a kritikus hajtómű üzemképtelen, és légcsavarja a legkisebb légellenállást keltő helyzetben áll;

B) a másik hajtómű legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemel;

C) a futómű be van húzva;

D) a fékszárnyak be vannak húzva; és

E) az emelkedési sebesség legalább a V_{S1} 1,2-szerese.

b) *Emelkedés leszállás során*

1. Minden hajtómű üzemel

i. Az emelkedésnek legalább 2,5 %-os állandó meredekségűnek kell lennie az alábbiak mellett:

A) a gázkarok alapjáratról történő elmozdításától számított 8 másodperc alatt elérhető teljesítménynél vagy tolóerőnél nem nagyobb érték;

B) a futómű ki van engedve;

C) a fékszárnyak leszállási helyzetben vannak; és

D) az emelkedési sebesség egyenlő a V_{REF} (leszállási referenciasebesség) értékkel.

2. Egy hajtómű üzemképtelen

i. Az emelkedésnek legalább 0,75 %-os állandó meredekségűnek kell lennie a leszállófelület felett 1 500 láb magasságban az alábbiak mellett:

A) a kritikus hajtómű üzemképtelen, és légcsavarja a legkisebb légellenállást keltő helyzetben áll;

B) a másik hajtómű legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemel;

C) a futómű be van húzva;

D) a fékszárnyak be vannak húzva; és

E) az emelkedési sebesség legalább a V_{S1} 1,2-szerese.

CAT.POL.A.345 Meredek megközelítési eljárások jóváhagyása

a) A 4,5°-os vagy annál meredekebb siklópályát és 60 lábat meg nem haladó, de 35 lábnál nem kisebb ablakmagasságot használó meredek megközelítési eljárásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a légi jármű repülési kézikönyve feltünteti a legnagyobb jóváhagyott siklópályaszöget, minden egyéb korlátozást, a meredek megközelítésre vonatkozó rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat, valamint a meredek megközelítési feltételek használata esetén a módosított futópályahosszra vonatkozó adatokat; és

▼B

2. minden olyan repülőtér esetében, ahol meredek megközelítési manővert terveznek végrehajtani:

i. rendelkezésre áll egy legalább a siklópályát vizuálisan szemléltető kijelzőrendszert tartalmazó megfelelő siklópálya-referenciarendszer;

ii. meg vannak határozva az időjárási minimumok; és

iii. figyelembe veszik az alábbi szempontokat:

A) az akadályok elhelyezkedése;

B) a siklópálya-referencia és futópálya-iránymutató típusa;

C) az elhatározási magasságon és a legkisebb tengerszint feletti süllyedési magasságon előírt minimálisan látható tereptárgyak;

D) a rendelkezésre álló fedélzeti berendezések;

E) a pilóta képesítése és repülőtérhez való speciális szoktatása;

F) a légi jármű repülési kézikönyvében található korlátozások és eljárások; és

G) a megszakított megközelítésre vonatkozó előírások.

CAT.POL.A.350 Rövid pályás leszállások jóváhagyása

a) A rövid pályás leszállásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a megengedett leszállótömeg kiszámításához használt távolság a bejelentett biztonsági terület használható hosszának és a bejelentett rendelkezésre álló leszállási úthossznak az összege lehet;

2. a bejelentett biztonsági terület használatát jóváhagyta az az állam, amelynek területén a repülőtér található;

3. a bejelentett biztonsági terület mentes minden olyan akadálytól és mélyedéstől, amely veszélyeztetné a rövidre szálló repülőgép biztonságát, és amikor a futópályát rövid pályás leszállásokra használják, a bejelentett biztonsági területen nem engedélyezik mozgó tárgyak jelenlétét;

4. a bejelentett biztonsági terület dőlése a leszállás irányában nem haladja meg az 5 %-ot felfelé, illetve a 2 %-ot lefelé;

5. a bejelentett biztonsági terület használható hossza nem haladja meg a 90 m-t;

6. a bejelentett biztonsági terület szélessége nem kevesebb, mint a futópálya szélességének kétszerese, és középvonala egybeesik a futópálya meghosszabbított középvonalával;

7. a bejelentett biztonsági terület használható hosszának kezdőpontja feletti átrepülés felszín feletti magassága nem kevesebb mint 50 láb;

8. valamennyi használt futópályára meghatároztak időjárási minimumokat, és azok nem rosszabbak, mint a VFR szerinti vagy a nem precíziós megközelítési (NPA) minimumok közül a nagyobb;

▼B

9. a pilóták gyakorlatára, képzésére és repülőtérhez való speciális szoktatására vonatkozó előírásokat meghatározták és teljesítették;

10. egyéb feltételek, amennyiben az illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított megközelítés vagy megszakított leszállás szempontjait.

▼M16

CAT.POL.A.355 Csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek jóváhagyása

a) Az olyan leszállótömegű repülőgépekkel végzett műveletekhez, amely lehetővé teszi a leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 80 %-án belül, az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges. A szóban forgó jóváhagyást minden olyan futópályára be kell szerezni, amelyen csökkentett leszállási úthossz melletti műveleteket végeznek.

b) Az a) pontban említett jóváhagyás megszerzése érdekében az üzemben tartónak kockázatértékelést kell végeznie annak bizonyítására, hogy a biztonsági szint egyenértékű a CAT.POL.A.330 a) pont szerinti biztonsági szinttel, és legalább a következő feltételek teljesülnek:

1. az az állam, amelynek területén a repülőtér található, közérdekkel vagy üzembentartási kényszerűséggel indokolja a műveletet a repülőtér távoli elhelyezkedése vagy a futópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt;

2. a CAT.POL.A.350 pont szerinti rövid pályás leszállások, valamint a CAT.OP.MPA.115 a) pont alapján jóváhagyott, a stabilizált megközelítésre vonatkozó kritériumoknak meg nem felelő megközelítések nem engedélyezettek;

3. a szennyezett futópályán történő leszállás nem engedélyezett;

4. az üzembentartási kézikönyv (OM) meghatároz egy, a földetérési területre vonatkozó speciális ellenőrzési eljárást, és azt végrehajtják; a szóban forgó eljárás megfelelő utasításokat tartalmaz az átstartolásra és a megszakított leszállásra vonatkozóan arra az esetre, ha a meghatározott területen nem kivitelezhető a földetérés;

5. megfelelő, repülőterekkel kapcsolatos képzési és ellenőrzési program áll rendelkezésre a hajózó személyzet számára;

6. a hajózószemélyzet képesítéssel rendelkezik, és friss tapasztalattal rendelkeznek a csökkentett leszállási úthossz melletti műveletek terén az érintett repülőtéren;

7. az üzemben tartó létrehozott egy repülőtéri leszállás-elemzési programot (ALAP) a következő feltételek teljesülésének biztosítására:

i. a várható érkezési időpontban nincs előrejelzett hátszél;

ii. amennyiben a futópálya az előrejelzés szerint a várható érkezési időpontban nedves lesz, akkor a leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában a CAT.OP.MPA.303 c) pontnak megfelelően kell meghatározni, vagy a száraz futópályákra meghatározott leszállási úthossz 115 %-ában kell megállapítani, attól függően, hogy melyik a hosszabb;

iii. nincs szennyezett futópályára vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;

iv. nincs kedvezőtlen meteorológiai körülményekre vonatkozó előrejelzés az érkezés várható időpontjára;

▼M16

8. műveleti eljárások annak biztosítására, hogy:

   i. a leszállási teljesítményt és a leszállási úthosszt befolyásoló valamennyi berendezés működik a repülés megkezdése előtt;

   ii. a hajózó személyzet megfelelően használja a lassító eszközöket;

9. egyedi karbantartási utasításokat és műveleti eljárásokat határoznak meg a repülőgép lassító eszközeihez az ilyen rendszerek megbízhatóságának növelése érdekében;

10. a végső megközelítést és a leszállást csak látás utáni időjárási körülmények (VMC) között végzik;

11. a repülőtérhez kapcsolódó egyéb feltételek, amennyiben a repülőtér tanúsítását kiállító illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított leszállás szempontjait.

▼B

4. FEJEZET

„C” teljesítményosztály

CAT.POL.A.400 Felszállás

a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű repülési kézikönyvében az induló repülőtér barometrikus magasságára és külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb felszállótömeget.

b) Olyan repülőgépek esetében, amelyek repülési kézikönyve olyan felszállási-úthossz-adatokat tartalmaz, amelyeknél nem vették figyelembe a hajtóművek meghibásodását, a repülőgép által a felszállási nekifutás kezdetétől az 50 láb felszín feletti magasság eléréséhez az összes hajtómű maximális előírt felszállási teljesítményen üzemelése mellett szükséges távolság a következő együtthatók egyikével megszorozva:

   1. 1,33 két hajtóműves repülőgépeknél;

   2. 1,25 három hajtóműves repülőgépeknél; vagy

   3. 1,18 négy hajtóműves repülőgépeknél,

   nem haladhatja meg az azon a repülőtéren rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt (TORA), amelyen a felszállást végre kívánják hajtani.

c) Olyan repülőgépek esetében, amelyek üzembentartási kézikönyve olyan felszállásiúthossz-adatokat tartalmaz, amelyeknél figyelembe vették a hajtómű-meghibásodást, a következő követelményeknek kell teljesülniük a légi jármű repülési kézikönyvében foglalt előírásokkal összhangban:

   1. a gyorsulási-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot (ASDA);

   2. a felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot (TODA), és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA) fele;

   3. a felszállási nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt;

   4. azonos V_1 értéket kell használni a megszakított és a megszakítás nélküli felszálláshoz; és

   5. nedves vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.

d) Figyelembe kell venni az alábbiakat:

   1. a repülőtéren mért barometrikus magasság;

   2. a repülőtéren mért külső hőmérséklet;

▼B

3. a futópálya felületének állapota és típusa;

4. a futópálya lejtése a felszállás irányába;

5. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150 %-a; és

6. a repülőgép felszállás előtti kigurulásával esetlegesen elvesztegetett futópályahossz.

CAT.POL.A.405 Felszállási akadálymentesség

a) Az egy üzemképtelen hajtóművel teljesített felszállások repülési profilját úgy kell meghatározni, hogy a repülőgép minden akadályt függőlegesen legalább 50 láb + 0,01 × D vagy vízszintesen 90 m plusz 0,125 × D távolságban elkerüljön, ahol D a repülőgép által a rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA) végétől megtett vízszintes távolság. A 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetében a repülőgép szárnyfesztávolságának fele plusz 60 m plusz 0,125 × D méretű vízszintes akadálymentesség is használható.

b) A felszállási repülési profil a ►M4 CAT.POL.A.400 pont b) bekezdésében vagy megfelelő esetben c) bekezdésében ◄ előírt felszállási úthossz végének felszíne felett 50 lábbal kezdődik, és a felszín felett 1 500 lábbal ér véget.

c) Az a) pont előírásainak történő megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az alábbiakat:

1. a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;

2. a repülőtéren mért barometrikus magasság;

3. a repülőtéren mért külső hőmérséklet; és

4. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150 %-a.

d) A felszállási repülési profil azon pontjáig, ahol a repülőgép eléri a felszín feletti 50 láb magasságot, a nyomvonal nem módosítható. Ezt követően 400 láb felszín feletti magasságig a repülőgéppel 15°-nál nagyobb szögű bedöntés nem tervezhető. 400 láb felszín feletti magasság felett 15°-nál nagyobb, de 25°-ot meg nem haladó bedöntés is tervezhető. Kellő mértékben figyelembe kell venni a bedöntési szög hatását a repülési sebességre és a repülési profilra, beleértve a megnövelt repülési sebességből adódó távolságnövekedést is.

e) Olyan esetekben, amelyek nem igényelnek 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:

1. 300 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy

2. 600 m egyéb körülmények között végzett repülés esetén.

▼B

f) Olyan esetekben, amelyek 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást igényelnek, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:

1. 600 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy

2. 900 m egyéb körülmények között végzett repülés esetén.

g) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia váratlan helyzetek esetére az a)–f) bekezdésben megszabott előírások teljesítésének és a biztonságos útvonal biztosításának, valamint az akadályok elkerülésének és annak érdekében, hogy a repülőgép teljesíteni tudja a CAT.POL.A.410 pontnak az útvonalrepülésre vonatkozó előírásait, vagy le tudjon szállni az induló repülőtéren vagy egy felszálló kitérő repülőtéren.

CAT.POL.A.410 Útvonalrepülés – valamennyi hajtómű üzemel

a) A repülőgépnek a repülés során várt meteorológiai körülmények között, ha valamennyi hajtómű legfeljebb maximális üzemi teljesítményen üzemel, az útvonal vagy bármely kitérő manőver bármely pontján képesnek kell lennie legalább 300 láb/perc emelkedési sebesség elérésére:

1. a teljesítendő útvonal és minden kitérő manőver bármely szakaszán a repülőgépre vonatkozó üzembentartási kézikönyvben meghatározott vagy az abban szereplő információk alapján kiszámított, a biztonságos repüléshez szükséges legkisebb tengerszint feletti magasságokon; és

2. a CAT.POL.A.415 és megfelelő esetben a CAT.POL.A.420 pontban meghatározott feltételek teljesítéséhez szükséges legkisebb tengerszint feletti magasságokon.

CAT.POL.A.415 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtóművel

a) A repülés során várt meteorológiai körülmények között repülve, az egyik hajtóműnek az útvonal vagy bármely tervezett kitérő manőver bármely pontján történő meghibásodása esetén a még működő hajtóműveket legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve a repülőgépnek képesnek kell lennie az utazómagasságról egy olyan repülőtérig folytatni a repülést, amelyen végrehajtható a CAT.POL.A.430 pont vagy megfelelő esetben a CAT.POL.A.435 pont szerinti leszállás. A repülőgépnek a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő akadályokat legalább az alábbi függőleges távolságban kell elkerülnie:

1. 1 000 láb, ha az emelkedési sebesség nulla vagy nagyobb; vagy

2. 2 000 láb, ha az emelkedési sebesség kisebb mint nulla.

b) A repülési profilnak pozitív meredekségűnek kell lennie 450 m-rel (1 500 lábbal) a fölött repülőtér fölött, ahol az egyik hajtómű meghibásodása után leszállást terveznek végrehajtani.

c) A repülőgéppel elérhető emelkedési sebességként a megadott legnagyobb emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbel kell számolni.

▼M16

d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, az a) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.

▼M26

e) A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a CAT.OP.MPA.181 pont szerint előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni azt a repülőteret, amelyen a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, illetve egy kitérő repülőteret.

▼M16

CAT.POL.A.420 Útvonalrepülés – három vagy több hajtóműves repülőgépek két üzemképtelen hajtóművel

a) Három vagy több hajtóműves repülőgép tervezett nyomvonalának egyetlen pontja sem lehet nagyobb távolságra az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelően utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál egy olyan repülőtértől, ahol a várt leszállótömeg tekintetében teljesülnek a CAT.POL.A.430 pontban foglalt követelmények, kivéve, ha megvalósulnak a b)–e) pontban foglaltak.

b) A két üzemképtelen hajtóművel teljesített repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép a várt meteorológiai körülmények között, a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden akadályt legalább 2 000 láb függőleges távolságban elkerülve folytassa útját egy olyan repülőtérig, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások.

c) A két hajtómű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép az összes működő hajtóművel, az adott esetnek megfelelően utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtehető távolságnál nagyobb távolságra van az a) pontban említett repülőtértől.

▼M20

d) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállásának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely magában foglalja a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 1 500 lábon (450 méteren) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi, utazóteljesítménnyel vagy tolóerővel történő repüléshez elegendő tüzelőanyagot/energiát.

▼M16

e) A repülőgéppel elérhető emelkedési sebességnek a megadott legnagyobb emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kisebbnek kell lennie.

f) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNAV 5 navigációs előírás szintjét, a b) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.

g) A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret a d) pontnak megfelelően előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni.

▼B

CAT.POL.A.425 Leszállás – célrepülőterek és kitérő repülőterek

A repülőgépnek a CAT.POL.A.105 pont a) bekezdése alapján meghatározott leszállótömege nem haladhatja meg a célrepülőtér és a kitérő repülőtér tengerszint feletti magasságára és – ha számolnak vele a légi jármű repülési kézikönyvében – a leszállás becsült időpontjában várt külső hőmérsékletére a légi jármű üzemben-tartási kézikönyvében meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

CAT.POL.A.430 Leszállás – száraz futópálya

a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 pont a) bekezdése alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a pályaküszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül, az alábbiak figyelembevételével:

1. a repülőtér tengerszint feletti magassága;

2. a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a hátszél-összetevő legalább 150 %-a;

3. a futópálya felületének típusa; és

▼M16

4. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.

▼B

b) A repülőgép útnak indításakor az alábbiakat kell feltételezni:

1. a repülőgép a legelőnyösebb futópályán, szélcsendben száll majd le; és

2. a repülőgép a valószínű szélsebesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.

c) Amennyiben az üzemben tartó nem képes a b) bekezdés 2. pontjának a célrepülőtérre vonatkozó előírásait maradéktalanul teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha egy olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amely lehetővé teszi az a) és b) bekezdés előírásainak maradéktalan teljesítését.

CAT.POL.A.435 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

▼M16

a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések arra utalnak, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak meg kell felelnie az alábbiak valamelyikének:

1. az AFM-ben meghatározott leszállási úthossz az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, de legalább a CAT.POL.A.430 pontban előírt távolság;

2. ha az AFM nem határozza meg leszállási úthosszt az útnak indítás időpontjában nedves futópálya esetére, legalább a CAT.POL.A.430 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-a.

▼B

b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a leszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszt. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell adnia az alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozó adatokat.

2. SZAKASZ

Helikopterek

1. FEJEZET

Általános előírások

CAT.POL.H.100 Alkalmazhatóság

a) A helikoptereket a megfelelő teljesítményosztályra vonatkozó előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani.

b) Az 1. teljesítményosztályban kell üzemben tartani a helikoptert:

1. ha beépített kedvezőtlen környezetben lévő repülőtérre/repülőtérről vagy műveleti területre/területről repülnek vele, kivéve, ha a repülés a CAT.POL.H.225 pont alapján közérdekű helyszínre/helyszínről történik; vagy

2. ha 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációval rendelkezik, kivéve, ha a repülés a CAT.POL.H.305 bekezdés alapján kiadott jóváhagyás alapján a 2. teljesítményosztályba tartozó helikopterleszálló platformról/platformra történik.

c) Amennyiben arról a b) bekezdés másképp nem rendelkezik, a 19-et meg nem haladó, de kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban kell üzemben tartani.

d) Amennyiben arról a b) bekezdés másképp nem rendelkezik, a 9-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket az 1., a 2. vagy a 3. teljesítményosztályban kell üzemben tartani.

CAT.POL.H.105 Általános követelmények

a) A helikopter tömege:

1. a felszállás megkezdésekor; vagy

▼B

2. repülés közbeni újratervezés során azon a ponton, ahonnan a módosított operatív repülési tervet kell alkalmazni,

nem lehet nagyobb, mint az a tömeg, amellyel a végrehajtandó repülés teljesíteni tudja e szakasz vonatkozó előírásait, tekintetbe véve a repülés előrehaladtával vagy a vonatkozó előírásban engedélyezett tüzelőanyag-eldobás során bekövetkező tömegcsökkenést is.

b) E szakasz előírásainak való megfelelés meghatározásához a légi jármű repülési kézikönyvében található jóváhagyott teljesítményadatokat kell használni, szükség esetén kiegészítve a vonatkozó követelményekben előírt egyéb adatokkal. Az üzemben tartónak az ilyen egyéb adatokat az üzembentartási kézikönyvben kell meghatároznia. Az e szakaszban előírt tényezők alkalmazása során a tényezők kétszeri alkalmazásának elkerülése érdekében figyelembe kell venni a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő teljesítményadatokba már belefoglalt minden műveleti tényezőt.

c) Az e szakasz előírásainak történő megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az alábbi paramétereket:

1. a helikopter tömege;

2. a helikopter konfigurációja;

3. a környezeti viszonyok, nevezetesen:

i. a barometrikus magasság és a hőmérséklet;

ii. szél:

A) a C) alpont rendelkezéseinek kivételével a felszállásra, a felszállási repülési profilra és a leszállásra vonatkozó követelményeket illetően az 5 csomós vagy azt meghaladó jelentett egyenletes szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a vehető figyelembe;

B) amennyiben a légi jármű repülési kézikönyvében engedélyezik a hátszélösszetevővel végrehajtott fel- és leszállást, valamint a felszállási repülési profil esetében minden esetben figyelembe kell venni a jelentett hátszélösszetevő legalább 150 %-át; és

C) ahol a fel- és leszállópont felett pontos szélerősségmérő berendezés lehetővé teszi a szélsebesség pontos mérését, az üzemben tartó 50 %-ot meghaladó szélösszetevőket is megállapíthat, feltéve, ha bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy a szélerősségmérő berendezésnek a végső megközelítési és felszállási területhez való közelsége és megnövelt pontossága azonos értékű repülésbiztonsági szintet nyújt;

4. az üzembentartási technikák; valamint

5. a teljesítményt hátrányosan befolyásoló bármely rendszer üzemeltetése.

CAT.POL.H.110 Akadályok számításba vétele

a) Az akadálymentességre vonatkozó előírások teljesítéséhez figyelembe kell venni a végső megközelítési és felszállási területen túl, a felszállás vagy a megszakított megközelítés repülési profiljában elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:

1. VFR szerinti műveletek esetében:

▼B

i. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott legkisebb szélesség fele – vagy ha nincs meghatározva semmilyen szélesség, 0,75 × D, ahol D a helikopternek a rotorok forgása közbeni legnagyobb kiterjedése;

ii. plusz a következő értékek közül a nagyobb: 0,25 × D vagy 3 m;

iii. plusz:

A) 0,10 × DR-távolság VFR szerinti nappali műveleteknél; vagy

B) 0,15 × DR-távolság VFR szerinti éjjeli műveleteknél.

2. IFR szerinti műveletek esetében:

i. 1,5 × D vagy 30 m, attól függően, hogy melyik magasabb, plusz:

A) 0,10 × DR-távolság IFR szerinti, pontos útirány-navigációval végzett műveleteknél;

B) 0,15 × DR-távolság IFR szerinti, normál útirány-navigációval végzett műveleteknél; vagy

C) 0,30 × DR-távolság IFR szerinti, útirány-navigáció nélkül végzett műveleteknél.

ii. A megszakított megközelítés repülési profiljának felmérésekor az akadály számításbavételi körzetétől történő eltérés csak a rendelkezésre álló felszállási távolság végét követően alkalmazható.

3. A felszállás látás szerint végrehajtott első szakaszát követően egy átváltási ponton IFR vagy műszeres időjárási körülmények (IMC) szerinti repülésre történő átváltással végrehajtott műveleteknél az 1. pontban meghatározott követelményeket az átváltási pontig, a 2. pontban meghatározott követelményeket pedig az átváltási pont után kell alkalmazni. Az átváltási pont nem lehet az 1. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterek esetében a szükséges felszállási távolság (TODRH) végpontja, a 2. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterek esetében pedig a felszállás utáni meghatározott pont (DPATO) előtt.

b) Hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállás esetében az akadálymentességre vonatkozó előírásokat illetően akkor kell figyelembe venni a hátrafelé vagy oldalirányba történő átváltási területen elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:

1. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott legkisebb szélesség fele, illetve ha nincs meghatározva semmilyen szélesség, 0,75 × D;

2. plusz a következő értékek közül a nagyobb: 0,25 × D vagy 3 m;

3. plusz:

i. VFR szerinti nappali műveleteknél, 0,10 × a végső megközelítési és felszállási terület végétől megtett távolság; vagy

ii. VFR szerinti éjjeli műveleteknél 0,15 × a végső megközelítési és felszállási terület végétől megtett távolság.

c) Az akadályok figyelmen kívül hagyhatók, ha messzebb helyezkednek el, mint:

1. nappali műveleteknél a rotorsugár (R) hétszerese, amennyiben feltételezhető, hogy az emelkedés során megfelelő látható tereptárgyak segítségével elérhető a szükséges navigációs pontosság;

▼B

2. éjjeli műveleteknél a rotorsugár (R) tízszerese, amennyiben feltételezhető, hogy az emelkedés során megfelelő látható tereptárgyak segítségével elérhető a szükséges navigációs pontosság;

3. 300 m, ha megfelelő navigációs eszközökkel érhető el a szükséges navigációs pontosság; vagy

4. 900 m minden egyéb esetben.

2. FEJEZET

1. teljesítményosztály

CAT.POL.H.200 Általános előírások

Az 1. teljesítményosztályban üzemben tartott helikoptereket „A” vagy az Ügynökség által azzal egyenértékűnek minősített kategóriában kell tanúsítani.

CAT.POL.H.205 Felszállás

a) A felszállótömeg nem haladhatja meg az alkalmazandó eljárásra a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott legnagyobb felszállótömeget.

b) A felszállótömegnek akkorának kell lennie, hogy:

1. a kritikus hajtóműnek a felszállási elhatározási ponton (TDP) vagy az előtt észlelt meghibásodása esetén lehetővé tegye a felszállás megszakítását és a végső megközelítési és felszállási területen történő leszállást;

2. a szükséges megszakított felszállási távolság (RTODRH) ne haladja meg a megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló távolságot (RTODAH); és

3. a szükséges felszállási távolság (TODRH) ne haladja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot (TODAH);

4. a szükséges felszállási távolság a b) bekezdés 3. pontja ellenére meghaladhatja a rendelkezésre álló felszállási távolságot, ha a kritikus hajtómű meghibásodásának a felszállási elhatározási ponton történő felismerését követően a helikopter a felszállás folytatása során képes a szükséges felszállási távolság végéig valamennyi akadályt legalább 10,7 m (35 láb) függőleges távolságban elkerülni.

c) Az a) és b) bekezdés előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 pont c) bekezdésének vonatkozó paramétereit az indulási repülőtéren vagy műveleti területen.

d) A felszállásnak a felszállási elhatározási pontig tartó részét a talajt látva kell végezni úgy, hogy végre lehessen hajtani az esetleges megszakított felszállást.

e) Hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállás esetén a kritikus hajtómű meghibásodásának a felszállási elhatározási ponton vagy az előtt történő észlelésekor a hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállási területen lévő valamennyi akadályt megfelelő távolságban el kell kerülni.

CAT.POL.H.210 Felszállási emelkedési profil

a) A kritikus hajtóműnek a felszállási elhatározási ponton észlelt meghibásodása esetén a szükséges felszállási távolság végétől:

1. A felszállótömegnek akkorának kell lennie, hogy lehetővé tegye, hogy a felszállási repülési profil az emelkedési útvonalon található minden akadálytól biztonságos függőleges távolságot nyújtson. Ez VFR szerinti repülések esetén legalább 10,7 m (35 láb), IFR szerinti repülések esetén pedig 10,7 m (35 láb) + 0,01 × DR-távolság. Csak a CAT.POL.H.110 pontban leírt akadályokat kell figyelembe venni.

▼B

2. Ha a repülés irányát 15°-ot meghaladóan megváltoztatják, megfelelő ráhagyást kell tartani a bedöntési szögnek az akadálymentességi előírások betartásának képességére való hatása miatt. Ilyen forduló nem kezdhető a felszállófelület feletti 61 m (200 láb) magasság elérése előtt, kivéve, ha az a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő jóváhagyott eljárás része.

b) Az a) bekezdés előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 pont c) bekezdésének vonatkozó paramétereit az indulási repülőtéren vagy műveleti területen.

CAT.POL.H.215 Útvonalrepülés – a kritikus hajtómű üzemképtelen

▼M27

a) A helikopter tömegének és repülési profiljának a kritikus hajtómű üzemképtelensége esetén és a repülés során várt meteorológiai körülmények között az útvonal bármely pontján lehetővé kell tennie az alábbi pontok bármelyikének való megfelelést:

1. amennyiben a repülés bármely szakaszát a talaj látása nélkül tervezik végrehajtani, a helikopter tömegének a kritikus hajtómű üzemképtelensége esetén lehetővé kell tennie legalább 50 láb/perc emelkedési sebességet minden releváns tereptárgy és akadály fölött legalább 300 m (1 000 láb), illetve hegyvidéki területen 600 m (2 000 láb) magassággal az útvonal teljes hosszában.

2. amennyiben a repülést a talaj látása nélkül tervezik végrehajtani, a repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a helikopter folytathassa a repülést az utazómagasságról egy olyan leszállóhely feletti 300 m (1 000 láb) magasságig, ahol a CAT.POL.H.220 pont szerinti leszállás elvégezhető; a repülési profilnak legalább 300 m (1 000 láb), illetve hegyvidéki területen 600 m (2 000 láb) függőleges távolságban el kell kerülnie minden releváns tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában. Süllyedési (drift-down) technikák alkalmazhatók;

3. amennyiben a repülést látva repülésre alkalmas meteorológiai körülmények között, a talajt látva tervezik végrehajtani, a repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a helikopter folytathassa a repülést az utazómagasságról egy olyan leszállóhely feletti 300 m (1 000 láb) magasságig, ahol a CAT.POL.H.220 pont szerinti leszállás elvégezhető anélkül, hogy a helikopter bármikor a vonatkozó legkisebb tengerszint feletti repülési magasság alá süllyedne. Az útvonal mindkét oldalán meghatározott távolságon belül lévő akadályokat figyelembe kell venni a VFR szerinti legkisebb repülési magasság meghatározásához.

▼B

b) Az a) bekezdés 2. pontja vagy 3. pontja előírásainak történő megfelelés igazolásakor:

1. azt kell feltételezni, hogy a kritikus hajtómű az útvonal legkritikusabb szakaszán válik üzemképtelenné;

2. figyelembe kell venni a szél hatását a repülési profilra;

3. csak olyan mértékű tüzelőanyag-eldobást lehet tervezni, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret vagy műveleti területet az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni; és

4. a felszín felett 1 000 lábnál alacsonyabb magasság alatt nem szabad tüzelőanyag-eldobást tervezni.

▼M27

_____

▼B

CAT.POL.H.220 Leszállás

a) A helikopter leszállótömege a leszállás becsült időpontjában nem haladhatja meg az alkalmazandó eljárásra a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

▼B

b) Ha a kritikus hajtómű meghibásodását a leszállási elhatározási ponton (LDP) vagy az előtt észlelik, lehetőség van a végső megközelítési és felszállási területen belüli leszállásra és megállásra, vagy megszakított leszállás végrehajtására és a repülési profilon lévő minden akadály legalább 10,7 m (35 láb) függőleges távolságban történő elkerülésére. Csak a CAT.POL.H.110 pontban leírt akadályokat kell figyelembe venni.

c) Amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodását a leszállási elhatározási ponton vagy bármikor azt követően észlelik, lehetőség van:

1. a megközelítési útvonalon lévő minden akadály elkerülésére; és

2. a végső megközelítési és felszállási területen belüli leszállásra és megállásra.

d) Az a)–c) bekezdés előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 pont c) bekezdésének vonatkozó paramétereit a célrepülőtéren vagy műveleti területen, illetve szükség esetén bármely kitérő repülőtéren vagy műveleti területen történő leszállás becsült idejére.

e) A leszállásnak a leszállási elhatározási ponttól a földet érésig tartó részét a talajjal vizuális kapcsolatot tartva kell végrehajtani.

CAT.POL.H.225 Közérdekeket szolgáló helyszínre/helyszínről végrehajtott helikopteres műveletek

a) A közérdekű helyszínre/helyszínről (PIS) végrehajtott helikopteres repülések végezhetők a 2. teljesítményosztályban, a CAT.POL.H.310 pont b) bekezdése vagy a CAT.POL.H.325 pont b) bekezdése előírásainak teljesítése nélkül, amennyiben valamennyi alábbi feltétel teljesül:

▼M27

1. a helyszínt 2002. július 1. előtt hozták létre közérdekű helyszínként, vagy 2014. október 28. előtt hozták létre közérdekű helyszínként, és 2023. június 14. előtt értesítették a Bizottságot és az Ügynökséget az e ponttól való, a 6. cikk (6) bekezdése alapján engedélyezett eltérésről;

▼B

2. a közérdekű helyszín mérete vagy a környezetében található akadályok nem teszik lehetővé az 1. teljesítményosztály előírásainak teljesítését;

3. a repülést hatot meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterrel végzik;

4. az üzemben tartó teljesíti a CAT.POL.H.305 pont b) bekezdése 2. és 3. pontjának előírásait;

5. a helikopter tömege nem haladja meg a légi jármű repülési kézikönyvében szélcsendben, a megfelelő biztonságos felszállósebességen (V_{TOSS}), üzemképtelen kritikus hajtóművel és a még működő hajtóművek megfelelő teljesítményen történő üzemelése mellett 8 %-os emelkedési meredekségre meghatározott legnagyobb tömeget; és

6. az üzemben tartó az illetékes hatóságtól előzetes jóváhagyást kapott a műveletre. Ilyen műveleteknek másik államban való végrehajtásához az üzemben tartónak meg kell szereznie az adott állam illetékes hatóságának előzetes jóváhagyását.

b) Az üzembentartási kézikönyvben a helyszínnek megfelelő eljárásokat kell kialakítani annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni azt az időt, amikor a kritikus hajtómű fel- vagy leszállás során bekövetkező meghibásodása veszélyt jelent a helikopter fedélzetén vagy a talajon tartózkodókra.

▼M27

c) Az üzembentartási kézikönyvnek minden közérdekű helyszín tekintetében tartalmaznia kell egy helyszínrajzot vagy magyarázattal ellátott fényképet, amely bemutatja a fő nézeteket és a méreteket, az 1. teljesítményosztály követelményeinek történő meg nem felelés okait, a legfontosabb veszélyeket és egy esetleges esemény bekövetkezése esetén alkalmazandó kényszerhelyzeti tervet.

d) Az üzemben tartó a c) pontban megadott információkat naprakészen tartja, és azok bármilyen változásáról értesíti az illetékes hatóságot. Amennyiben a műveletekre egy másik tagállamban kerül sor, az üzemben tartónak az adott állam hatóságát is értesítenie kell.

▼B

3. FEJEZET

2. teljesítményosztály

CAT.POL.H.300 Általános előírások

A 2. teljesítményosztályban üzemben tartott helikoptereket „A” vagy az Ügynökség által azzal egyenértékűnek minősített kategóriában kell tanúsítani.

CAT.POL.H.305 Biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli repülések

a) A fel- és leszállás során biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli repülések csak akkor hajthatók végre, ha az üzemben tartó beszerezte az illetékes hatóság jóváhagyását.

b) Az üzemben tartó kötelezettségei a jóváhagyás beszerzése és megtartása érdekében:

1. kockázatelemzést végez megadva az alábbiakat:

i. a helikopter típusa; és

ii. a műveletek típusa;

2. eleget tesz az alábbi feltételeknek:

i. végrehajtja és fenntartja a gyártó által meghatározott helikopter-/hajtómű-módosítási előírásokat;

ii. elvégzi a helikopter vagy a hajtómű gyártója által javasolt megelőző karbantartási munkálatokat;

iii. az üzembentartási kézikönyvet kiegészíti a fel- és leszállási eljárásokkal, amennyiben azok még nem szerepelnek a légi jármű repülési kézikönyvében;

iv. meghatározza a hajózószemélyzet számára előírt képzést; és

v. felállít egy rendszert a hajtómű teljesítménykimaradásainak, leállásainak és meghibásodásainak a gyártó részére történő jelentésére;

valamint

3. bevezet egy használatot nyomon követő rendszert (UMS).

CAT.POL.H.310 Felszállás

a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a repülőtér vagy az műveleti terület szintje felett 300 m (1 000 láb) magasságon, üzemképtelen kritikus hajtómű és a többi hajtómű megfelelő teljesítménytartományban történő üzemeltetése esetén 150 láb/perc emelkedési sebesség eléréséhez meghatározott legnagyobb tömeget.

b) A CAT.POL.H.305 pontban meghatározott repülések kivételével a felszállást úgy kell végezni, hogy addig a pontig, ahonnan a repülés biztonságosan folytatható, lehetőség legyen biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

c) A CAT.POL.H.305 pont szerint végrehajtott repüléseknél az a) bekezdés előírásain felül:

1. a felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű repülési kézikönyvében a valamennyi hajtómű üzemképes állapotában, párnahatás nélkül (AEO OGE), szélcsendben, valamennyi hajtóművet a meghatározott teljesítménytartományban üzemeltetve végrehajtott függeszkedéshez meghatározott legnagyobb tömeget; vagy

2. helikopterleszálló platformról végrehajtott felszállásoknál:

i. 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter; vagy

▼B

ii. minden kedvezőtlen környezetben elhelyezkedő helikopterleszálló platformról felszálló helikopter

esetében a felszállótömeg meghatározásánál figyelembe kell venni: az alkalmazandó eljárást; a helikopterleszálló platform szélének elvétését és a helikopterleszálló platform magasságának megfelelő süllyedést egy vagy több üzemképtelen kritikus hajtóművel, az üzemképes hajtóművek megfelelő teljesítménytartományban való üzemelése mellett.

d) Az a)–c) bekezdés előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 pont c) bekezdése vonatkozó paramétereit az indulási ponton.

e) A felszállásnak a CAT.POL.H.315 pont előírásainak teljesítése előtti szakaszát a talajjal vizuális kapcsolatot tartva kell végrehajtani.

CAT.POL.H.315 Felszállási repülési profil

A felszállás utáni meghatározott ponttól (DPATO) kezdve vagy másik lehetőségként legkésőbb a felszállási felület fölötti 200 láb magasság elérésétől fogva a kritikus hajtómű üzemképtelensége esetén meg kell felelni a CAT.POL.H.210 pont a) bekezdésének 1. és 2. pontja és b) bekezdése előírásainak.

CAT.POL.H.320 Útvonalrepülés – a kritikus hajtómű üzemképtelen

Meg kell felelni a CAT.POL.H.215 pont előírásainak.

CAT.POL.H.325 Leszállás

a) A leszállás becsült időpontjában a leszállótömeg nem haladhatja meg a repülőtér vagy a műveleti terület szintje felett 300 m (1 000 láb) magasságon, üzemképtelen kritikus hajtómű és a többi hajtómű megfelelő teljesítménytartományban történő üzemeltetése esetén 150 láb/perc emelkedési sebesség eléréséhez meghatározott legnagyobb tömeget.

b) Amennyiben a kritikus hajtómű a megközelítési útvonal valamely pontján hibásodik meg:

1. a CAT.POL.H.315 pont előírásainak megfelelő megszakított leszállás hajtható végre; vagy

2. a CAT.POL.H.305 pontban meghatározottaktól eltérő repüléseknél a helikopter képes biztonságos kényszerleszállást végrehajtani.

c) A CAT.POL.H.305 pont szerint végrehajtott repüléseknél az a) bekezdés előírásain felül:

1. a leszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű repülési kézikönyvében a valamennyi hajtómű üzemképes állapotában, párnahatás nélkül (AEO OGE), szélcsendben, valamennyi hajtóművet a meghatározott teljesítménytartományban üzemeltetve végrehajtott függeszkedéshez meghatározott legnagyobb tömeget; vagy

2. helikopterleszálló platformra végrehajtott leszállásoknál:

i. 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter; vagy

ii. minden kedvezőtlen környezetben elhelyezkedő helikopterleszálló platformra leszálló helikopter

esetében a leszállótömeg meghatározásánál figyelembe kell venni az eljárást és a süllyedést a helikopterleszálló platform magasságától függően, üzemképtelen kritikus hajtóműve(kke)l, a többi hajtóművet a megfelelő teljesítménytartományban üzemeltetve.

d) Az a)–c) bekezdés előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 pont c) bekezdésének vonatkozó paramétereit a célrepülőtéren, illetve szükség esetén bármely kitérő repülőtéren.

▼B

e) A leszállás azon szakaszát, amely után nem teljesíthető a b) bekezdés 1. pontjának előírása, a talajt látva kell végrehajtani.

4. FEJEZET

3. teljesítményosztály

CAT.POL.H.400 Általános előírások

a) A 3. teljesítményosztályban üzemben tartott helikoptereket „A” vagy az Ügynökség által azzal egyenértékűnek minősített kategóriában, vagy „B” kategóriában kell tanúsítani.

b) Repülések kizárólag nem kedvezőtlen környezetben hajthatók végre, kivéve:

1. a CAT.POL.H.420 pont előírásai szerinti műveleteket; vagy

2. a fel- és leszállási szakaszban a c) bekezdés szerinti műveleteket.

c) Amennyiben az üzemben tartó a CAT.POL.H.305 pont alapján kapott jóváhagyást, a repülések beépített területen kívül található kedvezőtlen környezetben lévő, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli repülőtérre/repülőtérről vagy műveleti területre/területről is végrehajthatók az alábbi esetekben:

1. felszálláskor a V_y (a legjobb emelkedési sebességet biztosító sebesség) elérése előtt vagy a felszállási felület feletti 200 láb magasságig; vagy

2. leszálláskor a felszín feletti 200 láb magasság alatt.

d) Nem végezhetők repülések az alábbi esetekben:

1. nem látható a talaj;

2. éjjel;

3. amennyiben a felhőalap alacsonyabb mint 600 láb; vagy

4. amennyiben a látótávolság kevesebb mint 800 m.

CAT.POL.H.405 Felszállás

a) A felszállótömegnek az alábbi értékek közül a kisebbnek kell lennie:

1. a legnagyobb engedélyezett felszállótömeg; vagy

2. a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatással történő függeszkedéshez meghatározott legnagyobb felszállótömeg, vagy ha a körülmények olyanok, hogy párnahatással történő függeszkedés létrejötte nem valószínű, a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatás nélküli függeszkedéshez meghatározott legnagyobb felszállótömeg.

b) A CAT.POL.H.400 pont b) bekezdésében felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

CAT.POL.H.410 Útvonalrepülés

a) A helikopternek valamennyi hajtóművet legfeljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve képesnek kell lennie a tervezett út folytatására vagy a tervezett kitérő manőver végrehajtására anélkül, hogy bármikor is a megfelelő legkisebb tengerszint feletti repülési magasság alá süllyedne.

▼B

b) A CAT.POL.H.420 pontban felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

CAT.POL.H.415 Leszállás

a) A helikopter leszállótömegének a leszállás becsült időpontjában az alábbi értékek közül a kisebbnek kell lennie:

1. a legnagyobb engedélyezett leszállótömeg; vagy

2. a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatással történő függeszkedéshez meghatározott legnagyobb leszállótömeg, vagy ha a körülmények olyanok, hogy párnahatással történő függeszkedés létrejötte nem valószínű, a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatás nélküli függeszkedéshez meghatározott legnagyobb leszállótömeg.

b) A CAT.POL.H.400 pont b) bekezdésében felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

CAT.POL.H.420 Beépített területen kívüli kedvezőtlen környezetben végrehajtott helikopteres repülések

a) Hatot meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú gázturbinás helikopterrel csak akkor végezhetők repülések nem beépített területen lévő, a biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli kedvezőtlen környezetben, ha az üzemben tartó az általa elvégzett repülésbiztonsági kockázatelemzést követően beszerezte az illetékes hatóság jóváhagyását. Ilyen műveleteknek másik tagállamban való végrehajtásához az üzemben tartónak meg kell szereznie az adott állam illetékes hatóságának előzetes jóváhagyását.

▼M27

b) Az üzemben tartó kötelezettségei a jóváhagyás beszerzése és megtartása érdekében:

1. az a) pontban említett műveleteket kizárólag a jóváhagyásban meghatározott területeken és feltételek mellett végzi;

2. SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA

3. bizonyítja, hogy a helikopter korlátozásai vagy egyéb indokolt szempontok nem teszik lehetővé a megfelelő teljesítménykövetelmények alkalmazását;

4. a CAT.POL.H.305 pont b) bekezdése szerinti jóváhagyással rendelkezik.

▼B

c) Ilyen repülések a CAT.IDE.H.240 pont ellenére kiegészítő oxigénberendezés nélkül is végrehajthatók, amennyiben a pilótakabin barometrikus magassága nem haladja meg 30 percnél tovább a 10 000 lábat, és soha nem haladja meg a 13 000 lábat.

3. SZAKASZ

Tömeg és tömegközéppont

1. FEJEZET

Hajtóművel rendelkező légi járművek

CAT.POL.MAB.100 Tömeg- és tömegközéppont, terhelés

a) A légi jármű terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű repülési kézikönyvében – vagy ha az korlátozóbb, az üzembentartási kézikönyvében – meghatározott korlátozásoknak.

▼B

b) Az üzemben tartónak tényleges tömegméréssel kell megállapítania minden légi jármű tömegét és tömegközéppontját az első szolgálatba állítást megelőzően, majd azt követően egyedi légi járműtömeg-értékek alkalmazása esetén 4 évente, flottatömeg-értékek alkalmazása esetén 9 évente. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások összesített hatását a tömegre és tömegközéppontra. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppontra, a légi járműveket újra kell mérni.

c) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

d) Az üzemben tartónak tömegméréssel vagy szabványtömegek alkalmazásával kell megállapítania a légi jármű száraz üzembentartási tömegét, amely magában foglalja minden működő berendezésnek és a személyzet tagjainak tömegét. Meg kell határozni helyzetük hatását a légi jármű tömegközéppontjára.

e) Az üzemben tartónak a hasznos teher tömegét – az esetleges ballaszttal együtt – tényleges tömegméréssel vagy az utasokra és a poggyászra alkalmazott szabványtömegek alapján kell meghatároznia.

f) Az utasokra és a feladott poggyászra alkalmazott szabványtömegek használata mellett az üzemben tartó egyéb rakományokra is alkalmazhat szabványtömegeket, amennyiben bizonyítja az illetékes hatóság felé, hogy ezen tételek tömege megegyezik, vagy tömegük a megadott tűréshatáron belül van.

g) Az üzemben tartónak meg kell határoznia a feltöltött tüzelőanyag tömegét a tényleges sűrűséget, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben megadott módszerrel kiszámított sűrűséget használva.

h) Az üzemben tartónak biztosítania kell az alábbiakat:

1. a légi jármű rakodása megfelelően képesített személyek felügyelete mellett történik; és

2. a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezik a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-számításához használt adatokkal.

i) Az üzemben tartónak be kell tartania további szerkezeti korlátozásokat, például padlóterhelési korlátozásokat, a folyóméterenkénti legnagyobb törzsterhelést, az egyes rakterekben elhelyezhető legnagyobb tömeget és az elhelyezhető legnagyobb utasülésszámot. Helikoptereknél az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a terhelés repülés közbeni változásait is.

j) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia az a)–i) bekezdés előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Ennek a rendszernek minden tervezett műveletre ki kell térnie.

CAT.POL.MAB.105 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció

a) Az üzemben tartónak minden repülés előtt meg kell határoznia a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, és el kell készítenie a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció alapján a parancsnoknak képesnek kell lennie annak megállapítására, hogy a terhelés és annak eloszlása nem lépi-e át a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-korlátait. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

1. A légi jármű lajstromjele és típusa.

2. Járatazonosító, szám és dátum.

▼B

3. A parancsnok neve.

4. A dokumentumot készítő személy neve.

5. Száraz üzembentartási tömeg és a légi jármű ennek megfelelő tömegközéppontja.

   i. „B” teljesítményosztályú repülőgépek és helikopterek esetében a tömegközéppont-helyzetet nem szükséges feltüntetni a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációban, ha például a terhelés elosztása az előzetesen kiszámított tömegközéppont-táblázat alapján történt, vagy ha kimutatható, hogy a tervezett repüléshez a tényleges terheléstől függetlenül biztosítható a helyes tömegközéppont.

6. A tüzelőanyag tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag tömege.

7. Megfelelő esetben a tüzelőanyagtól eltérő egyéb fogyóanyagok.

8. A terhelés összetevői, ideértve az utasokat, a poggyászt, a teherárut és a ballasztot.

9. Felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag nélküli tömeg.

10. A légi jármű esetében alkalmazható tömegközéppont-helyzetek.

11. A korlátozó tömeg- és tömegközéppont-értékek.

A fenti információknak elérhetőeknek kell lenniük a repülés tervezési dokumentációjában vagy tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszereiben. Az információ egy részét tartalmazhatja más azonnal rendelkezésre álló dokumentum is.

▼M14

b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak:

   1. ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét annak biztosítása érdekében, hogy az adatok a légi jármű repülési kézikönyvében található korlátozásokon belül maradjanak; és

   2. az üzembentartási kézikönyvében meg kell határoznia a rendszer használatára vonatkozó utasításokat és eljárásokat.

▼B

c) A légi jármű rakodását felügyelő személynek aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell igazolnia, hogy a terhelés és annak eloszlása megegyezik a parancsnoknak átadott tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációval. A parancsnoknak aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell jeleznie ennek elfogadását.

d) Az üzemben tartónak meg kell határoznia a rakomány utolsó pillanatban történő változtatásának eljárásait az alábbiak biztosítása érdekében:

   1. a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció kitöltését követő minden utolsó pillanatban végrehajtott változtatásról értesítik a parancsnokot, és bevezetik a változtatást a tömeg és tömegközéppont-számítási dokumentációt tartalmazó repüléstervezési dokumentumokba;

   2. meghatározzák az utolsó pillanatban végrehajtott, az utasok számát, illetve a rakomány mennyiségét érintő változtatások megengedhető legnagyobb mértékét; valamint

   3. amennyiben ezt a legnagyobb értéket meghaladják, új tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt kell készíteni.

▼M14

———————

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK, BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

CAT.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

▼M7

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:

1. Tartalék biztosítékok;

2. Független hordozható fényforrások;

3. Pontos időmérő eszköz;

4. Térképtartó;

5. Elsősegélycsomagok;

6. Egészségügyi vészmentő dobozok;

7. Kézi hangosbeszélők;

8. Túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

9. Tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés; és

10. Gyermek biztonsági övek.

▼M15

b) Az e mellékletben (CAT rész) elő nem írt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózó személyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 és CAT.IDE.A.345 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼B

c) Amennyiben a berendezést repülés közben a hajózószemélyzet egyik tagja használja saját szolgálati helyén, a berendezésnek az adott szolgálati helyről könnyen működtethetőnek kell lennie. Amennyiben a berendezést a hajózószemélyzet egynél több tagja is használja, a berendezést úgy kell beszerelni, hogy valamennyi érintett szolgálati helyről könnyen működtethető legyen.

d) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

e) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

▼B

CAT.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a repülőgépet az üzemben tartó MEL-je szerint tartják üzemben; vagy

▼M15

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistájának (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben.

▼B

CAT.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

a) A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

b) A fedélzeten tartandó tartalék biztosítékok előírt száma az alábbi értékékek közül a magasabb:

1. a különféle áramerősségre méretezett biztosítékok mindegyikének 10 %-a; vagy

2. minden áramerősség-értékhez három megszakító.

CAT.IDE.A.115 Üzemi fények

a) A nappal repült repülőgépeket az alábbi fényekkel kell felszerelni:

1. összeütközés-védelmi fényrendszer;

2. a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

3. a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás; és

4. független hordozható fényforrás a személyzet valamennyi szükséges tagja számára, amelyet azok a szolgálati helyükön ülve könnyen elérhetnek.

b) Az éjjel repült repülőgépeket ezenfelül az alábbi fényekkel kell még felszerelni:

1. navigációs/helyzetjelző fények;

2. két leszállófény vagy két külön energiaellátású izzószálat tartalmazó egyetlen fény; és

3. amennyiben a repülőgép hidroplánként üzemel, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

CAT.IDE.A.120 Ablaktörlők

Csapadék esetén az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket mindkét pilóta-szolgálatihely tekintetében fel kell szerelni a szélvédő egy részét tisztán tartó eszközzel.

CAT.IDE.A.125 Nappali, VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket a pilóta szolgálati helyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

1. Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:

i. Mágneses irány.

ii. Az idő órában, percben, másodpercben.

▼B

iii. Barometrikus magasság.

iv. Műszer szerinti sebesség.

v. Függőleges sebesség.

vi. Fordulás és csúszás.

vii. Térbeli helyzet.

viii. Irány.

ix. Külső hőmérséklet.

x. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

2. A szükséges repülőműszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

b) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta szolgálati helyére az alábbiak kijelzésére szolgáló további különálló eszközöket kell beszerelni:

1. Barometrikus magasság.

2. Műszer szerinti sebesség.

3. Függőleges sebesség.

4. Fordulás és csúszás.

5. Térbeli helyzet.

6. Irány.

c) A sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszközt kell használni:

1. 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeken; és

2. olyan repülőgépeken, amelyeket 1999. április 1-jén vagy az után láttak el először egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal.

d) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1995. május 22. előtt ellátott egy hajtóműves repülőgépek mentesülnek az a) bekezdés 1. pontja vi–ix. alpontjának előírásai alól, ha a követelmények teljesítéséhez utólagos beszerelésre lenne szükség.

CAT.IDE.A.130 IFR szerinti vagy éjjel történő repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A VFR szerint éjjel vagy IFR szerint repült repülőgépeket a pilóta szolgálati helyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:

1. Mágneses irány.

2. Az idő órában, percben, másodpercben.

3. Műszer szerinti sebesség.

4. Függőleges sebesség.

5. Fordulás és csúszás, illetve – amennyiben a repülőgép fel van szerelve a térbeli helyzet mérésére és kijelzésére tartalék eszközzel – csúszás.

6. Térbeli helyzet.

7. Stabilizált irány.

8. Külső hőmérséklet.

9. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

▼B

b) Két eszköz a barometrikus magasság mérésére és kijelzésére.

c) A szükséges repülőműszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

d) Az a) bekezdés 3. pontjában és a h) bekezdés 2. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

e) A d) pontban előírt eszköz meghibásodását a hajózószemélyzet részére jelző eszköz olyan repülőgépeken, amelyeket:

1. egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 1998. április 1-jén vagy az után láttak el; vagy

2. egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 1998. április 1-je előtt láttak el, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszállótömege meghaladja az 5 700 kg-ot, maximális utasülésszám-konfigurációja pedig a kilencet.

f) Az 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű légcsavaros repülőgépek kivételével két független statikusnyomás-mérő rendszer.

g) 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű légcsavaros repülőgépeknél egy statikusnyomás-mérő rendszer és egy másik forrásból származó statikus nyomás.

h) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta szolgálati helyére az alábbiak kijelzésére szolgáló különálló eszközöket kell beszerelni:

1. Barometrikus magasság.

2. Műszer szerinti sebesség.

3. Függőleges sebesség.

4. Fordulás és csúszás.

5. Térbeli helyzet.

6. Stabilizált irány.

i) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeken a térbeli helyzet mérésére és kijelzésére szolgáló, mindkét pilóta szolgálati helyéről használható tartalék eszköz, amely:

1. normál működés közben folyamatos energiaellátást kap, és az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén az üzemi generátorrendszertől független áramforrásból kap táplálást;

2. az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén – a vészhelyzeti energiaellátásra háruló egyéb terheléseket és a műveleti eljárásokat is figyelembe véve – legalább 30 percig megbízhatóan működik;

3. a térbeli helyzetet mérő és kijelző minden más eszköztől függetlenül működik;

4. az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén automatikusan üzemképes marad;

5. a repülés valamennyi szakaszában megfelelően meg van világítva, kivéve az 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, valamely tagállamban 1995. április 1. előtt már lajstromozott, a bal oldali műszerfalon tartalék térbelihelyzet-jelzővel felszerelt repülőgépeket;

6. a hajózószemélyzet számára egyértelműen jelzi, hogy a tartalék térbelihelyzet-jelző mikor kap energiaellátást tartalék áramforrásból;

7. tartalék térbelihelyzet-jelző esetében, ha saját elkülönült energiaellátással rendelkezik, a műszerfalon vagy magán a műszeren valami jelzi, amikor erről az energiaforrásról működik.

▼B

j) Térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható.

CAT.IDE.A.135 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerinti műveletet végző repülőgépeket el kell látni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

CAT.IDE.A.140 Magasságfigyelmeztető rendszer

a) Az alábbi repülőgépeket magasságfigyelmeztető rendszerrel kell ellátni:

1. 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légcsavaros gázturbinás repülőgépek; és

2. sugárhajtóműves repülőgépek.

b) A magasságfigyelmeztető rendszernek képesnek kell lennie a következőkre:

1. egy előzetesen beállított magasság elérése előtt figyelmezteti a hajózószemélyzetet; és

2. legalább hangjelzéssel figyelmezteti a hajózószemélyzetet, ha eltérnek az előzetesen beállított magasságtól.

c) Az 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1972. április 1. előtt ellátott, valamely tagállamban 1995. április 1. előtt már lajstromozott repülőgépek az a) bekezdés ellenére mentesülnek a magasságfigyelmeztető rendszerrel való ellátottságra vonatkozó előírás alól.

CAT.IDE.A.150 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

a) Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légcsavaros gázturbinás repülőgépeket az „A” osztályú berendezésekre vonatkozó előírásokat teljesítő, valamely elfogadható szabvány szerinti földközelségjelző rendszerrel kell ellátni.

b) Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú dugattyús motoros repülőgépeket a „B” osztályú berendezésekre vonatkozó előírásokat teljesítő, valamely elfogadható szabvány szerinti földközelségjelző rendszerrel kell ellátni.

▼M12

c) A legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, hat és kilenc közötti maximális utasülésszám-konfigurációjú gázturbinás repülőgépeket, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2019. január 1-jét követően adták ki, a B osztályú berendezésekre vonatkozó előírásokat teljesítő, valamely elfogadható szabvány szerinti földközelségjelző rendszerrel kell ellátni.

▼B

CAT.IDE.A.155 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

Az 1332/2011/EU rendelet eltérő rendelkezésének hiányában az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légcsavaros gázturbinás repülőgépeket ACAS II kategóriájú levegőben történő összeütközést elhárító rendszerrel kell ellátni.

CAT.IDE.A.160 Fedélzeti időjárási radar berendezés

Amennyiben éjjel vagy műszeres időjárási körülmények között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radar berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók, az alábbi repülőgépeket fedélzeti időjárási radar berendezéssel kell ellátni:

a) túlnyomásos repülőgépek;

▼B

b) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, nem túlnyomásos repülőgépek; és

c) kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, nem túlnyomásos repülőgépek.

CAT.IDE.A.165 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző repülőgépeket a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel kell ellátni.

b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

CAT.IDE.A.170 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

CAT.IDE.A.175 Belső személyzeti telefonrendszer

A 15 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni belső személyzeti telefonrendszerrel, kivéve az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1965. április 1. előtt ellátott és valamely tagállamban 1995. április 1-jén már lajstromban lévő repülőgépeket.

CAT.IDE.A.180 Utastájékoztató rendszer

A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket utastájékoztató rendszerrel kell ellátni.

CAT.IDE.A.185 Pilótafülke-hangrögzítő

a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel (CVR):

1. 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek; és

2. 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú több hajtóműves gázturbinás repülőgépek, amelyeket először 1990. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal.

▼M8

b) 2018. december 31-ig a pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatok tárolására:

1. az utolsó 2 óra az a) bekezdés 1. pontjában említett azon repülőgépek esetében, amelyeket először 1998. április 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal;

2. az utolsó 30 perc az a) bekezdés 1. pontjában említett azon repülőgépek esetében, amelyeket először 1998. április 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy

3. az utolsó 30 perc az a) bekezdés 2. pontjában említett repülőgépek esetében.

c) Legkésőbb 2019. január 1-től a pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatok tárolására:

▼M18

1. az utolsó 25 óra a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében, amelyet először 2022. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy

▼M8

2. az utolsó 2 óra minden egyéb esetben.

▼M8

d) Legkésőbb 2019. január 1-től a pilótafülke-hangrögzítőnek a felvételt a mágnesszalagtól és mágneses huzaltól eltérő médiumra kell rögzítenie.

e) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a hajózó személyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren folytatott szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, többek között megszakítás nélkül az alábbiak:

i. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében minden használatban lévő állítható karos vagy maszkmikrofonból származó hangjel;

ii. az a) bekezdés 2. pontjában említett és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-je előtt ellátott repülőgépek esetében minden használatban lévő állítható karos vagy maszkmikrofonból származó hangjel, amennyiben ez megoldható;

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

f) A pilótafülke-hangrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie a rögzítést, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni. Ezenfelül az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében a pilótafülke-hangrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

g) Az f) bekezdésen felül a pilótafülke-hangrögzítőnek a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés előtti hajtóműindítást megelőzően a pilótafülkében zajló ellenőrzések közben, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig az alábbi esetekben:

1. az a) bekezdés 1. pontjában említett és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek; vagy

2. az a) bekezdés 2. pontjában említett repülőgépek.

h) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2018. június 16-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M16

i) Az olyan, 27 000 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2022. szeptember 5-én vagy az után láttak el, olyan alternatív áramforrással kell felszerelni, amelyre a CVR és a pilótafülkébe szerelt mikrofon automatikusan kapcsolódik abban az esetben, ha a CVR minden más áramforrása meghibásodik.

▼B

CAT.IDE.A.190 Fedélzeti adatrögzítő

a) Az alábbi repülőgépeket olyan fedélzeti adatrögzítővel (FDR) kell ellátni, amely digitális formában rögzíti és tárolja az adatokat, és amelyhez elérhető az adatoknak a tárolóeszközről való egyszerű beolvasására szolgáló módszer:

1. 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1990. június 1-jén vagy az után láttak el;

▼B

2. 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan gázturbinás repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1990. június 1-je előtt láttak el; és

3. 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú több hajtóműves gázturbinás repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után láttak el.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek az alábbi adatokat kell rögzítenie:

1. az a) bekezdés 2. pontjában említett és 27 000 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében: idő, tengerszint feletti magasság, sebesség, normál gyorsulás és géptengelyirány; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására;

2. az a) bekezdés 1. pontjában említett és 27 000 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-je előtt ellátott repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének és a felhajtóerőt és légellenállást befolyásoló eszközök konfigurációjának pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására;

3. az a) bekezdés 1. és 2. pontjában említett és 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-je előtt ellátott repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének, konfigurációjának és működésének pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására;

4. az a) bekezdés 3. pontjában említett és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1. előtt ellátott repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének és a felhajtóerőt és légellenállást befolyásoló eszközök konfigurációjának pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 10 órában rögzített adatok tárolására; vagy

5. az a) bekezdés 1. és 3. pontjában említett és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének, konfigurációjának és működésének pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására.

c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózószemélyzet előtt megjelenő információkkal.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie az adatok rögzítését, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és akkor kell azt abbahagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni. Ezenfelül az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. április 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében a fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép képes lenne önerejéből mozogni, és akkor kell azt automatikusan befejeznie, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

▼M8

e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2018. június 16-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás repülőgépeket és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. nem tartoznak a CAT.IDE.A.190 a) pont hatálya alá;

2. egyedi légialkalmassági bizonyítványukat először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.

c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe léptetése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.

▼B

CAT.IDE.A.195 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2014. április 8-án vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:

1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:

   i. adatkapcsolat kezdeményezése;

   ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;

   iii. célzott légtérellenőrzés;

   iv. repülési információk;

   v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;

   vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű műveleti irányítási adatai; valamint

   vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;

2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; és

3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.

b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és alkalmaznia kell egy ezen adatok beolvasására szolgáló módszert. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

▼B

c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább a CAT.IDE.A.185 bekezdésben a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.

▼M8

d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2018. június 16-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M20

e) A fedélzeti adatrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó, a CAT.IDE.A.185 pontban meghatározott követelményekkel.

▼B

CAT.IDE.A.200 Összetett adatrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre és a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbi módon is:

a) olyan repülőgépeken, amelyeket kötelező ellátni pilótafülke-hangrögzítővel vagy fedélzeti adatrögzítővel, használható egyetlen kombinált fedélzeti adatrögzítő és pilótafülke-hangrögzítő;

b) olyan 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeken, amelyeket kötelező ellátni pilótafülke-hangrögzítővel és fedélzeti adatrögzítővel, használható egyetlen kombinált fedélzeti adatrögzítő és pilótafülke-hangrögzítő; vagy

c) olyan 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeken, amelyeket kötelező ellátni pilótafülke-hangrögzítővel és fedélzeti adatrögzítővel, használható két kombinált fedélzeti adatrögzítő és pilótafülke-hangrögzítő.

CAT.IDE.A.205 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez, kivéve a 3. pontban meghatározott eseteket;

▼M15

3. az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb maximális engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2015. április 8-án vagy azt követően adták ki, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez, valamint rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

▼B

4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;

5. biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét:

i. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen;

ii. a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen;

6. a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet minden ülésén.

▼M9

b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonságiöv-rendszernek a következőkkel kell rendelkeznie:

1. egypontos kioldó;

▼M9

2. a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv; és

▼M15

3. a hajózó személyzet tagjainak ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen a következők valamelyike:

i. két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv;

ii. egy átlós vállheveder és egy attól függetlenül működtethető biztonsági öv a következő repülőgépek esetében:

A) az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb maximális engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek;

B) az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb maximális engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek, és amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2014. október 28-át megelőzően adták ki;

C) a CS-VLA vagy azzal egyenértékű engedéllyel és a CS-LSA vagy azzal egyenértékű engedéllyel rendelkező repülőgépek.

▼B

CAT.IDE.A.210 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tabló

Az olyan repülőgépeket, amelyeken a hajózószemélyzet üléseiből nem minden utasülés látható közvetlenül, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

CAT.IDE.A.215 Belső ajtók és függönyök

A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

a) a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében az utastér és a pilótafülke közötti ajtó, rajta „Csak a személyzet részére” felirattal és zárszerkezettel, amely megakadályozza, hogy az utasok a hajózószemélyzet engedélye nélkül kinyithassák az ajtót;

b) könnyen hozzáférhető nyitóeszköz minden olyan ajtóhoz, amely utastér egy részét elválasztja az utastér vészkijárattal ellátott bármely egyéb részétől;

c) minden olyan ajtó vagy függöny nyitott állásban történő rögzítését szolgáló eszköz, amely az utastér egyik részét elválasztja egy olyan területtől, amelybe be kell jutni ahhoz, hogy valamely utasülésből valamely vészkijárat elérhető legyen;

d) minden utasvészkijárathoz vezető belső ajtón vagy függöny mellett olyan felirat, amely jelzi, hogy az ajtó vagy függöny fel- és leszállás során nyitott helyzetben rögzítendő; és

e) olyan eszköz, amellyel a személyzet minden tagja kinyithat az utasok által rendes körülmények között használható és zárható minden ajtót.

CAT.IDE.A.220 Elsősegélycsomag

a) A repülőgépeket az 1. táblázatban meghatározottak szerint elsősegélycsomaggal kell ellátni.

1. táblázat

Szükséges elsősegélycsomagok száma

Beszerelt utasülések száma	Szükséges elsősegélycsomagok száma
0–100	1
101–200	2

▼B

Beszerelt utasülések száma	Szükséges elsősegélycsomagok száma
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vagy több	6

b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomagok:

1. azonnal hozzáférhetőek legyenek; és

2. legyenek naprakészen tartva.

CAT.IDE.A.225 Egészségügyi vészmentő dobozok

a) A 30-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket egészségügyi vészmentő dobozokkal kell ellátni, amennyiben a tervezett útvonal bármely pontja normál utazósebességgel 60 percnyi repülésnek megfelelő időt meghaladó távolságra van minden olyan repülőtértől, ahol megfelelő képesítésű orvosi segítségnyújtás állhat rendelkezésre.

b) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy gyógyszereket csak megfelelően képesített személyek adhassanak be.

c) Szükséges, hogy az a) pontban említett egészségügyi vészmentő doboz:

1. legyen por- és nedvességálló;

2. olyan módon kerüljön tárolásra, amely megakadályozza illetéktelen személyek hozzáférését; és

3. legyen naprakészen tartva.

CAT.IDE.A.230 Oxigén segélynyújtáshoz

a) A 25 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző, túlnyomásos repülőgépeket légiutas-kísérőt igénylő repülések során el kell látni tiszta oxigént tartalmazó tartályokkal olyan utasok részére, akiknek a kabinnyomás csökkenését követően élettani okokból oxigénre van szükségük.

▼M16

b) Az a) pontban említett oxigén mennyiségének elegendőnek kell lennie legalább a szállított utasok 2 %-a számára, de legalább egy személy számára a kabinnyomás csökkenését követően a repülés hátralevő azon időtartamára, amikor az utastér barometrikus magassága 8 000 láb és 15 000 láb között van.

▼B

c) Elegendő számú, de legalább két adagolóegység álljon rendelkezésre, olyan eszközzel felszerelve, amelynek segítségével a légiutas-kísérők használhatják az oxigénberendezést.

▼M16

d) Az elsősegélyre szolgáló oxigént adagoló berendezésnek képesnek kell lennie arra, hogy minden felhasználó számára biztosítson tömegáramot.

▼B

CAT.IDE.A.235 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

a) A 10 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző, túlnyomásos repülőgépeket az 1. táblázatban meghatározottak szerint oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel kell ellátni.

▼B

b) A 25 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző, túlnyomásos repülőgépeket az alábbiakkal kell ellátni:

1. gyorsan felvehető maszk a hajózószemélyzet részére;

2. elegendő számú tartalék oxigénkimenet és maszk vagy az utastérben egyenlően elosztott, maszkkal ellátott hordozható oxigénkészülék, hogy azonnali oxigénellátást lehessen biztosítani minden légiutas-kísérő számára;

3. oxigénellátó pontokhoz csatlakozó, minden légiutas-kísérő, a személyzet egyéb tagjai és minden utasülésben tartózkodó számára azonnal elérhető oxigénadagoló készülékek; és

4. olyan eszköz, amely figyelmezteti a hajózószemélyzetet a kabinnyomás csökkenésére.

c) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1998. november 8. után ellátott, 25 000 láb fölötti barometrikus magasságon, illetve 25 000 láb vagy az alatti barometrikus magasságon olyan körülmények között műveletet végző, túlnyomásos repülőgépek esetében, amely nem teszi lehetővé, hogy 4 percen belül biztonságosan 13 000 láb alá süllyedjenek, a b) bekezdés 3. pontjában említett egyéni oxigénadagoló készülékeknek automatikusan működésbe kell lépniük.

d) A b) bekezdés 3. pontjában és a c) bekezdésben említett adagolókészülékek és oxigénkimenetek számának legalább 10 %-kal meg kell haladnia az utasülések számát. A plusz készülékeket egyenlően kell elosztani az utastérben.

e) Az a) bekezdés ellenére, az olyan repülőgépek esetében, amelyek számára nem engedélyezett a 25 000 láb fölötti magasságon történő repülés, a légiutas-kísérők, kiegészítő személyzeti tagok és utasok oxigénellátására vonatkozó előírások az előírt számú valamennyi légiutas-kísérőre és az utasok legalább 10 %-ára nézve csökkenthetők a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülés teljes időtartamára, ha a repülőgép a tervezett útvonal bármely pontján képes 4 percen belül biztonságosan 13 000 láb barometrikus kabinmagasságra süllyedni.

f) Az 1. táblázat 1. sorának b) 1. tételében és 2. sorában meghatározott minimális oxigénmennyiségnek elegendőnek kell lennie a repülőgép engedélyezett szolgálati csúcsmagasságáról egyenletes süllyedési sebességgel 10 perc alatt 10 000 lábra süllyedéshez és azt követően 20 percen át 10 000 láb magasságon történő repüléshez.

g) Az 1. táblázat 1. sorának b) 2. tételében meghatározott minimális oxigénmennyiségnek elegendőnek kell lennie a repülőgép engedélyezett szolgálati csúcsmagasságáról egyenletes süllyedési sebességgel 10 perc alatt 10 000 lábra süllyedéshez és azt követően 110 percen át 10 000 láb magasságon történő repüléshez.

h) Az 1. táblázat 3. sorában meghatározott minimális oxigénmennyiségnek elegendőnek kell lennie a repülőgép engedélyezett szolgálati csúcsmagasságáról egyenletes süllyedési sebességgel 10 perc alatt 15 000 lábra süllyedéshez.

▼B

1. táblázat

Túlnyomásos repülőgépek esetében szükséges minimális oxigénmennyiség

Ellátandó személyek	Időtartam és barometrikus kabinmagasság
1. A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, ott szolgálatot teljesítő személyek	a) A 13 000 lábnál nagyobb barometrikus kabinmagasságon végzett repülés teljes időtartama. b) 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülésnél az első 30 percen túl a hátralevő repülési idő, de semmiképp nem kevesebb mint: 1. 25 000 lábat meg nem haladó magasságon történő repülésre engedélyezett repülőgépek esetében 30 perc; és 2. 25 000 lábat meghaladó magasságon történő repülésre engedélyezett repülőgépek esetében 2 óra.
2. Az előírt számú légiutas-kísérő	a) A 13 000 láb barometrikus kabinmagasságot meghaladó repülés teljes időtartama, de legalább 30 perc. b) 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülésnél az első 30 percen túl a hátralevő repülési idő.
3. Az utasok 100 %-a (*)	A 15 000 láb barometrikus kabinmagasságot meghaladó repülés teljes időtartama, de legalább 10 perc.
4. Az utasok 30 %-a (*)	A 14 000 láb és 15 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülés teljes időtartama.
5. Az utasok 10 %-a (*)	10 000 láb és 14 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülésnél az első 30 percen túl a hátralevő repülési idő.

(*) Az 1. táblázatban alkalmazott utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, ideértve a 24 hónapnál fiatalabb személyeket is.

CAT.IDE.A.240 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

A 10 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző, nem túlnyomásos repülőgépeket el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel az 1. táblázat szerint.

▼B

1. táblázat

Nem túlnyomásos repülőgépekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

Ellátandó személyek	Időtartam és barometrikus kabinmagasság
1. A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek és a személyzetnek a hajózószemélyzetet feladatai ellátásában segítő tagjai	A 10 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama.
2. Az előírt számú légiutas-kísérő	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama.
3. A személyzet további tagjai és az utasok 100 %-a (*)	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama.
4. Az utasok 10 %-a (*)	A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama.

(*) Az 1. táblázatban alkalmazott utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, ideértve a 24 hónapnál fiatalabb személyeket is.

CAT.IDE.A.245 A személyzet tagjainak egyéni füstvédelmi légzőkészüléke

a) Valamennyi túlnyomásos repülőgépet, valamint az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, nem túlnyomásos repülőgépet el kell látni egyéni füstvédelmi légzőkészülékkel (PBE), amely védi a szemet, az orrot és a fület, valamint legalább 15 perc időtartamig:

1. oxigént biztosít a hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő valamennyi tagja számára;

2. légzésre alkalmas gázt biztosít az előírt számú minden légiutas-kísérő számára a kijelölt szolgálati helye mellett; és

3. többfős hajózószemélyzettel, légiutas-kísérő nélkül műveletet végző repülőgépek esetében légzőgázt biztosít a hajózószemélyzet egyik tagjának annak kijelölt szolgálati helye mellett, hordozható egyéni füstvédelmi légzőkészülékből.

b) A hajózószemélyzet általi használatra szánt egyéni füstvédelmi légzőkészüléket a pilótafülkében kell elhelyezni, hogy azt a hajózószemélyzet minden szükséges tagja azonnal használhassa a szolgálati helyén.

c) Minden légiutaskísérő-szolgálatihely mellett a légiutas-kísérők általi használatra szánt egyéni füstvédelmi légzőkészüléket kell elhelyezni.

▼M15

d) A repülőgépeket további hordozható egyéni füstvédelmi légzőkészülékkel kell felszerelni a CAT.IDE.A.250 b) és c) pontban előírt kézi tűzoltó készülék mellé, vagy ha a kézi tűzoltó készülék a csomagtérben van, a csomagtér bejárata mellé elhelyezve.

▼B

e) Az egyéni füstvédelmi légzőkészülék használat közben nem akadályozhatja a CAT.IDE.A.170, a CAT.IDE.A.175, a CAT.IDE.A.270 és a CAT.IDE.A.330 pontban meghatározott kommunikációs eszközök használatát.

▼B

CAT.IDE.A.250 Kézi tűzoltó készülékek

a) A repülőgépek pilótafülkéjében el kell helyezni legalább egy kézi tűzoltó készüléket.

b) Legalább egy kézi tűzoltó készüléket kell elhelyezni vagy azonnali használatra elérhetővé tenni a nem a fő utastérben lévő valamennyi konyhában.

c) Legalább egy kézi tűzoltó készüléknek kell lennie minden „A” vagy „B” osztályú teher- vagy csomagtérben, valamint a személyzet tagjai által repülés közben elérhető minden „E” osztályú csomagtérben.

d) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

e) A repülőgépeket legalább az 1. táblázatban meghatározott számú kézi tűzoltó készülékkel kell ellátni, és a készülékeket minden utastérben úgy kell elhelyezni, hogy kényelmesen el lehessen őket érni.

1. táblázat

Kézi tűzoltó készülékek száma

Maximális utasülésszám-konfiguráció	Tűzoltó készülékek száma
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 vagy több	8

CAT.IDE.A.255 Fejsze és feszítővas

a) Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.

b) A 200-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében egy további fejszét vagy feszítővasat kell elhelyezni a leghátsó konyhában vagy annak közelében.

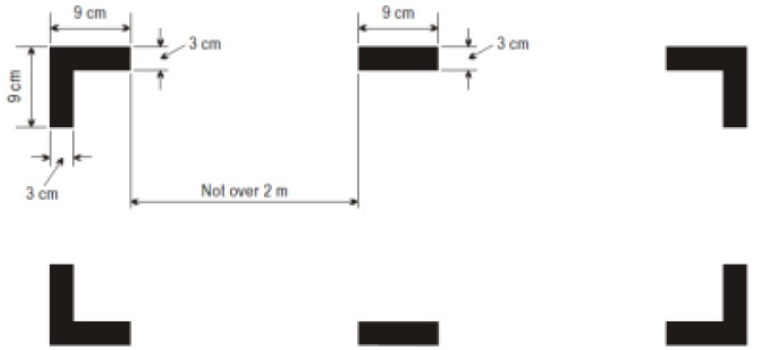
c) Az utastérben elhelyezett fejszéknek és feszítővasaknak az utasok számára nem látható helyen kell lenniük.

CAT.IDE.A.260 Áttörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

▼M4

1. ábra



▼B

CAT.IDE.A.265 Vészkiürítési eszközök

a) Azokat a repülőgépeket, amelyeken a föld felett 1,83 m (6 láb) magasságnál magasabban lévő vészkijáratok vannak, fel kell szerelni olyan eszközzel, amelyen az utasok és a személyzet vészhelyzet esetén biztonságosan földet érhetnek.

b) Az a) bekezdés ellenére, nem szükséges ilyen eszközt felszerelni a szárny feletti vészkijáratokhoz, ha a repülőgép szerkezetének azon kijelölt pontja, ahol a menekülési útvonal véget ér, kevesebb mint 1,83 m (6 láb) magasan van a földtől, amikor a repülőgép a földön áll, a futómű ki van engedve, és a fékszárnyak fel- vagy leszállóhelyzetben vannak (attól függően, hogy a fékszárnyak melyik helyzetben vannak nagyobb távolságra a földtől).

c) Az olyan repülőgépek esetében, amelyeket a hajózószemélyzet részére külön vészkijárattal kell ellátni, és ennek a vészkijáratnak a legalsó pontja több mint 1,83 m (6 láb) magasan van a földtől, a vészkijáratot el kell látni olyan eszközzel, amelynek segítségével a hajózószemélyzet vészhelyzet esetén biztonságosan földet érhet.

d) Az a) és c) bekezdésben említett magasságokat a következőképpen kell mérni:

1. kibocsátott futóművel; és

2. típusalkalmassági bizonyítvánnyal 2000. március 31. után ellátott repülőgépek esetében a futómű összecsuklása, illetve vagy egy vagy két futószár behúzott állapotban maradása mellett.

CAT.IDE.A.270 Kézi hangosbeszélők

A 60-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és legalább egy utast szállító repülőgépeket az alábbi számban kell ellátni vészkiürítés esetén azonnal a személyzet rendelkezésére álló elemes kézi hangosbeszélővel:

a) Minden egyes utasfedélzet tekintetében:

1. táblázat

Kézi hangosbeszélők száma

Utasülésszám-konfiguráció	Kézi hangosbeszélők száma
61–99	1
100 vagy több	2

▼B

b) Az egynél több utasfedélzettel rendelkező repülőgépek tekintetében minden olyan esetben, amikor a teljes utasülésszám-konfiguráció a 60-at meghaladja: legalább egy kézi hangosbeszélő.

CAT.IDE.A.275 Vészvilágítás és vészhelyzeti jelzések

a) A kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket fel kell szerelni független áramforrásról működő, a repülőgép vészkiürítését elősegítő vészvilágítás-rendszerrel.

b) A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében az a) bekezdésben említett vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell az alábbiakat:

1. fényforrások az utastér általános megvilágításához;

2. belső világítás a padlószinten a vészkijáratok környékén;

3. a vészkijáratokat és azok helyét jelölő világító jelzések;

4. azon repülőgépek esetében, amelyek típusalkalmassági bizonyítványát vagy azzal egyenértékű dokumentumot 1972. május 1-je előtt kérelmezték, éjszakai repülés esetén külső vészvilágítás minden szárnyra vezető vészkijáratnál és olyan vészkijáratnál, ahol leereszkedést segítő eszközre van szükség;

5. azon repülőgépek esetében, amelyek típusalkalmassági bizonyítványát vagy azzal egyenértékű dokumentumot 1972. április 30. után kérelmezték, éjszakai repülés esetén külső vészvilágítás minden utasvészkijáratnál; és

6. azon repülőgépek esetében, amelyek típusalkalmassági bizonyítványát először 1957. december 31-én vagy az után adták ki, az utasterekben a padló közelében elhelyezett, a vészkijárathoz vezető útvonalat jelölő fényrendszer.

▼M15

c) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és a típusalkalmassági bizonyítványt az Ügynökség típusalkalmassági előírásai alapján megkapó repülőgépek esetében az a) pontban meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a b) 1–3. pontban felsorolt berendezéseket.

d) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és a típusalkalmassági bizonyítványt nem az Ügynökség típusalkalmassági előírásai alapján megkapó repülőgépek esetében az a) pontban meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a b) 1. pontban említett berendezést.

▼B

e) A kilencet meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket éjszakai repülés esetén a repülőgép vészkiürítésének elősegítése érdekében fel kell szerelni az utastér általános megvilágítására szolgáló fényforrással.

CAT.IDE.A.280 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

▼M8

a) A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:

1. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében két vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), amelyek közül az egyiknek önműködőnek kell lennie, vagy egy vészhelyzeti helyzetjeladó és egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés; vagy

2. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vagy két bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés.

▼M8

b) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:

1. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés; vagy

2. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a CAT.GEN.MPA.210 pont követelményeinek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés.

▼B

c) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

CAT.IDE.A.285 Víz feletti repülés

a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:

1. víz felett, a parttól több mint 50 tengeri mérföldre (NM) műveletet végző, vagy olyan repülőtéren fel- vagy leszálló szárazföldi repülőgépek, amelyeknél a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy fennáll a vízre szállás esélye; és

2. víz felett műveletet végző hidroplánok.

b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

▼M15

c) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

(1) a hidroplán méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök;

(2) megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

▼B

d) A víz felett, kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől az alábbiaknál nagyobb távolságban műveletet végző repülőgépeket:

1. azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérés bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság vagy 400 tengeri mérföld (NM) (attól függően, hogy melyik kevesebb); vagy

2. minden egyéb repülőgép esetében utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság vagy 100 tengeri mérföld (NM) (attól függően, hogy melyik kevesebb),

el kell látni az e) bekezdésben felsorolt felszerelésekkel.

e) A d) bekezdésnek megfelelő repülőgépeket el kell látni az alábbi felszerelésekkel:

▼B

1. mentőtutajok olyan számban, hogy képesek legyenek befogadni a fedélzeten tartózkodó valamennyi személyt; a mentőtutajokat úgy kell tárolni, hogy vészhelyzetben azonnal rendelkezésre álljanak, és elegendő nagyságúaknak kell lenniük ahhoz, hogy a legnagyobb névleges befogadóképességű tutaj elvesztése esetén minden túlélőt a fedélzetükre lehessen venni;

2. minden mentőtutajban egy vészhelyzeti helyzetjelző lámpa;

3. életmentő felszerelés, amely tartalmazza az adott repüléshez szükséges létfenntartó eszközöket; és

4. legalább két túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)).

▼M8

f) Legkésőbb 2019. január 1-től a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, valamint a 19-et meghaladó maximális utasülésszámkonfigurációjú és 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket el kell látni biztonságosan rögzített, a 8,8 kHz ± 1 kHz frekvencián üzemelő víz alatti helyzetmeghatározó eszközzel, kivéve, ha:

1. a repülőgép olyan útvonalakon üzemel, amelyeknek egyik pontja sincs a parttól 180 tengeri mérföldnél nagyobb távolságban; vagy

2. a repülőgép robusztus és automatikus rendszerrel van felszerelve a repülés végpontjának pontos meghatározására egy, a repülőgép súlyos sérülésével járó baleset után.

▼B

CAT.IDE.A.305 Életmentő felszerelés

a) Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

1. jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

2. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

3. a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

b) Az a) bekezdés 3. pontjában leírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:

1. az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:

i. azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság; vagy

ii. minden egyéb repülőgép esetében az utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság;

2. a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében: az utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

CAT.IDE.A.325 Fejhallgató

a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózószemélyzet minden tagjának kijelölt szolgálati helyén fel kell szerelni állítható karos vagy gégemikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.

b) Az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának a repülőgép bedöntését és bólintását vezérlő kormányszervén elhelyezett rádióadógombbal.

▼B

CAT.IDE.A.330 Rádiókommunikációs berendezések

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő rádiókommunikációs berendezéssel.

b) A rádiókommunikációs berendezésnek lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

CAT.IDE.A.335 Hangcsatorna-kiválasztó pult

Az IFR szerint műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának szolgálati helyéről üzemeltethető hangcsatorna-kiválasztó pulttal.

CAT.IDE.A.340 VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való repüléshez szükséges rádióberendezések

A VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon műveletet végző repülőgépeket olyan rádióberendezéssel kell felszerelni, amelynek a rádióhullámok rendes terjedési körülményei között képesnek kell lennie az alábbiakra:

a) kommunikáció a megfelelő földi állomásokkal;

b) kommunikáció a megfelelő légiforgalmi irányító állomásokkal annak az ellenőrzött légtérnek bármely pontjáról, ahol a repülést tervezik; és

c) meteorológiai információk vétele.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezések IFR szerinti, illetve nem látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való VFR szerinti repüléshez

a) Az olyan útvonalakon IFR szerint, illetve VFR szerint műveletet végző repülőgépeket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezésekkel.

▼B

b) A rádiókommunikációs berendezésnek tartalmaznia kell legalább két független rádiókommunikációs rendszert, amelyeknek normál körülmények között képeseknek kell lenniük a megfelelő földi állomásokkal történő kommunikációra az útvonal bármely pontjáról, a kitérő manővereket is beleértve.

▼M15

c) A b) pont ellenére az észak-atlanti felső légtérben (NAT HLA) rövid távon műveletet végző, az Atlanti-óceán északi részét át nem repülő repülőgépeket fel kell szerelni legalább egy nagy hatótávolságú kommunikációs rendszerrel arra az esetre, ha az érintett légtérre vonatkozóan alternatív kommunikációs eljárásokat tesznek közzé.

▼B

d) A repülőgépeket fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé teszik a repülési terv szerinti biztonságos navigációt.

e) Azokat a repülőgépeket, amelyekkel a tervek szerint műszeres időjárási körülmények között szállnak le, fel kell szerelni olyan kielégítő berendezéssel, amely minden olyan repülőtéren, ahol a tervek szerint műszeres időjárási körülmények között történik a leszállás, valamint minden kijelölt kitérő repülőtéren képes vezérlést biztosítani egy olyan pontig, ahonnan látás szerinti leszállás hajtható végre.

▼M9

f) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼B

CAT.IDE.A.350 Válaszjeladó

A repülőgépeket el kell látni a barometrikus magasságot jelző másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérellenőrző radar válaszjeladóval.

▼M9

CAT.IDE.A.355 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.

▼B

2. SZAKASZ

Helikopterek

CAT.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

▼M15

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:

1. független hordozható világítóberendezések;

2. pontos időmérő eszköz;

3. térképtartó;

4. elsősegélycsomag;

5. kézi hangosbeszélők;

6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

7. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

8. gyermek biztonsági övek.

b) Az e mellékletben (CAT rész) nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózó személyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 és CAT.IDE.H.345 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼B

c) Amennyiben a berendezést repülés közben a hajózószemélyzet egyik tagja használja saját szolgálati helyén, a berendezésnek az adott szolgálati helyről könnyen működtethetőnek kell lennie. Amennyiben a berendezést a hajózószemélyzet egynél több tagja is használja, a berendezést úgy kell beszerelni, hogy valamennyi érintett szolgálati helyről könnyen működtethető legyen.

d) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

e) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

CAT.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a helikoptert az üzemben tartó MEL-je szerint tartják üzemben; vagy

▼M15

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően az MMEL korlátozásai szerint tartsa üzemben.

▼B

CAT.IDE.H.115 Üzemi fények

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző helikoptereket fel kell szerelni összeütközés-védelmi fényrendszerrel.

b) Az éjjel vagy IFR szerint műveletet végző helikoptereket az a) bekezdésben említetteken felül az alábbi fényekkel kell még felszerelni:

1. a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

2. a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;

3. független hordozható fényforrás a személyzet valamennyi szükséges tagja számára, amelyet az a szolgálati helyén ülve könnyen elérhet;

4. navigációs/helyzetjelző fények;

5. két leszállófény, amelyek közül legalább az egyiknek repülés közben állíthatónak kell lennie, hogy megvilágítsa a földet a helikopter alatt és előtt, valamint a helikopter két oldalán; és

6. amennyiben a helikopter kétéltű, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

CAT.IDE.H.125 Nappali, VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző helikoptereket a pilóta szolgálati helyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

1. Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:

▼B

i. Mágneses irány.

ii. Az idő órában, percben, másodpercben.

iii. Barometrikus magasság.

iv. Műszer szerinti sebesség.

v. Függőleges sebesség.

vi. Csúszás.

vii. Külső hőmérséklet.

2. A szükséges repülőműszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

b) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta szolgálati helyére az alábbiak kijelzésére szolgáló további különálló eszközöket kell beszerelni:

1. Barometrikus magasság.

2. Műszer szerinti sebesség.

3. Függőleges sebesség.

4. Csúszás.

c) A 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, valamint a víz feletti, a szárazfölddel tartott vizuális kapcsolat elvesztésével járó repülést végző, illetve az 1 500 m-nél kisebb látótávolság esetén műveletet végrehajtó helikoptereket az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell ellátni:

1. Térbeli helyzet.

2. Irány.

d) A 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterek esetében rendelkezésre kell állnia egy a sebességjelző rendszerek nedvesség-kondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköznek.

CAT.IDE.H.130 IFR szerinti vagy éjjel történő repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A VFR szerint éjjel vagy IFR szerint műveletet végző helikoptereket a pilóta szolgálati helyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:

1. Mágneses irány.

2. Az idő órában, percben, másodpercben.

3. Műszer szerinti sebesség.

4. Függőleges sebesség.

5. Csúszás.

6. Térbeli helyzet.

7. Stabilizált irány.

8. Külső hőmérséklet.

b) Két eszköz a barometrikus magasság mérésére és kijelzésére. Egypilótás, VFR szerinti éjjeli repülés esetén az egyik barometrikus magasságmérő helyettesíthető egy rádió-magasságmérővel.

▼B

c) A szükséges repülőműszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

d) Az a) bekezdés 3. pontjában és a h) bekezdés 2. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

e) A d) bekezdésben előírt eszköz meghibásodását a hajózószemélyzet részére jelző eszköz olyan helikopterekben, amelyeket:

1. egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 1999. augusztus 1-jén vagy az után láttak el; vagy

2. egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 1999. augusztus 1-je előtt láttak el, és legnagyobb engedélyezett felszállótömegük meghaladja a 3 175 kg-ot, maximális utasülésszám-konfigurációjuk pedig a kilencet.

f) A térbeli helyzet mérésére és kijelzésére szolgáló tartalék eszköz, amely:

1. normál működés közben folyamatos energiaellátást kap, és az üzemi generátorrendszer teljes leállása után az üzemi generátorrendszertől független áramforrásból kap táplálást;

2. a térbeli helyzetet mérő és kijelző minden más eszköztől függetlenül működik;

3. mindkét pilóta szolgálati helyéről használható;

4. az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén automatikusan üzemképes marad;

5. az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén – a vészhelyzeti energiaellátásra háruló egyéb terheléseket és az műveleti eljárásokat is figyelembe véve – legalább 30 percig, illetve kedvezőtlen szárazföldi környezetben vagy tenger felett végrehajtott repülés esetén egy alkalmas kitérő leszállóhelyre történő repüléshez szükséges időtartamig (attól függően, hogy melyik hosszabb) megbízhatóan működik;

6. a repülés valamennyi szakaszában megfelelően meg van világítva; és

7. a hajózószemélyzetet figyelmeztető eszközzel kapcsolták össze arra az esetre, amikor a saját elkülönült energiaellátásáról kap áramot, beleértve a vészhelyzeti energiáról történő üzemelést is.

g) Alternatív statikusnyomás-forrás a tengerszint feletti magasságot, sebességet és függőleges sebességet mérő műszerekhez.

h) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta szolgálati helyére az alábbiak kijelzésére szolgáló különálló eszközöket kell beszerelni:

1. Barometrikus magasság.

2. Műszer szerinti sebesség.

3. Függőleges sebesség.

4. Csúszás.

5. Térbeli helyzet.

6. Stabilizált irány.

▼B

i) IFR szerinti repülések esetén térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható.

CAT.IDE.H.135 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerint műveletet végző helikoptereket fel kell szerelni legalább a magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

CAT.IDE.H.145 Rádió-magasságmérők

a) Víz feletti repülések során a helikoptereket fel kell szerelni olyan rádió-magasságmérővel, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzéssel, valamint egy a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt látható jelzéssel figyelmeztetni a pilótákat az alábbi esetekben:

1. a szárazföld látótávolságán kívül;

2. amennyiben a látótávolság kevesebb mint 1 500 m;

3. éjjel; vagy

4. a szárazföldtől normál utazósebességen több mint három perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén.

CAT.IDE.H.160 Fedélzeti időjárási radar berendezés

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések a tervezett útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radar berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók, a kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, IFR szerint vagy éjjel műveletet végző helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárási radar berendezéssel.

CAT.IDE.H.165 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző helikoptereket el kell látni a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.

b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

CAT.IDE.H.170 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző helikoptereket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

CAT.IDE.H.175 Belső személyzeti telefonrendszer

Amennyiben a hajózószemélyzeten kívül egyéb személyzeti tag is szolgál a helikopteren, a helikoptereket fel kell szerelni belső személyzeti telefonrendszerrel.

CAT.IDE.H.180 Utastájékoztató rendszer

a) A kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket fel kell szerelni utastájékoztató rendszerrel, kivéve a b) bekezdésben meghatározott eseteket.

b) A kilencet meghaladó, de húsznál kevesebb maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket nem kötelező felszerelni utastájékoztató rendszerrel, ha

▼B

1. a helikoptert a pilóta és az utasok közötti válaszfal nélkül tervezték; és

2. az üzemben tartó képes bizonyítani, hogy repülés közben a pilóta hangja minden utasülésben hallható és érthető.

CAT.IDE.H.185 Pilótafülke-hangrögzítő

a) Az alábbi helikoptertípusokat el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel (CVR):

1. 7 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek; és

2. 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1987. január 1-jén vagy az után ellátott helikopterek.

b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:

1. az a) bekezdés 1. és 2. pontjában meghatározott helikopterek esetében az utolsó 2 órát, amennyiben a helikoptert egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után látták el;

2. az a) bekezdés 1. pontjában meghatározott helikopterek esetében az utolsó 1 órát, amennyiben a helikoptert egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-jén vagy az után, de 2016. január 1. előtt látták el;

3. az a) bekezdés 1. pontjában meghatározott helikopterek esetében az utolsó 30 percet, amennyiben a helikoptert egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-je előtt látták el; vagy

4. az a) bekezdés 2. pontjában meghatározott helikopterek esetében az utolsó 30 percet, amennyiben a helikoptert egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-je előtt látták el.

▼M8

c) Legkésőbb 2019. január 1-től a pilótafülke-hangrögzítőnek a felvételt a mágnesszalagtól és mágneses huzaltól eltérő médiumra kell rögzítenie.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a hajózó személyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren folytatott szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, többek között megszakítás nélkül az alábbiak:

i. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-jén vagy az után ellátott helikopterek esetében a hajózószemélyzet minden tagjának mikrofonjából vett hangjelek;

ii. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-je előtt ellátott helikopterek esetében a hajózószemélyzet minden tagjának mikrofonjából vett hangjelek, amennyiben ez megoldható;

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

▼M8

e) A pilótafülke-hangrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie a rögzítést, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

f) A e) bekezdésen felül az a) bekezdés 2. pontjában meghatározott, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal 1999. augusztus 1-jén vagy az után ellátott helikopterek esetében:

1. a pilótafülke-hangrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni; és

2. a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor a hajtóművek indulása előtt elvégzett ellenőrzések során, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.

g) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼B

CAT.IDE.H.190 Fedélzeti adatrögzítő

a) Az alábbi helikoptereket olyan fedélzeti adatrögzítővel (FDR) kell ellátni, amely digitális formában rögzíti és tárolja az adatokat, és amelyhez elérhető az adatoknak a tárolóeszközről való egyszerű beolvasására szolgáló módszer:

1. 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1. után láttak el;

2. 7 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1989. január 1-jén vagy az után, de 1999. augusztus 1. előtt láttak el.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek az alábbi adatok pontos meghatározásához szükséges paramétereket kell rögzítenie:

1. az a) bekezdés 1. pontjában meghatározott és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott helikopterek esetében: a helikopter repülési profilja, sebessége, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 10 órában rögzített adatok tárolására;

2. az a) bekezdés 1. pontjában meghatározott és egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-je előtt ellátott helikopterek esetében: a helikopter repülési profilja, sebessége, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye és működése; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 8 órában rögzített adatok tárolására;

3. az a) bekezdés 2. pontjában meghatározott helikopterek esetében: a helikopter repülési profilja, sebessége, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye és működése; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 5 órában rögzített adatok tárolására.

c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózószemélyzet előtt megjelenő információkkal.

▼B

d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter képes lenne önerejéből mozogni, és akkor kell azt automatikusan befejeznie, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

▼M8

e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás helikoptereket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. nem tartoznak a CAT.IDE.H.190 a) pont hatálya alá;

2. egyedi légialkalmassági bizonyítványukat először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.

c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe léptetése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.

▼B

CAT.IDE.H.195 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

a) Az adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes azon helikoptereknek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2014. április 8-án vagy az után láttak el, és amelyeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel, adott esetben az alábbi adatokat kell rögzíteniük:

1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:

i. adatkapcsolat kezdeményezése;

ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;

iii. célzott légtérellenőrzés;

iv. repülési információk;

▼B

v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;

vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű műveleti irányítási adatai;

vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;

2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint

3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.

b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és alkalmaznia kell egy ezen adatok beolvasására szolgáló módszert. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább a CAT.IDE.H.185 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.

▼M8

d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼B

e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó, a CAT.IDE.A.185 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

CAT.IDE.H.200 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre és a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont adatrögzítő beszerelésével is.

CAT.IDE.H.205 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

▼B

3. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 1999. augusztus 1-jén vagy az után ellátott helikopterek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;

5. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét;

6. a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet minden ülésén.

b) Szükséges, hogy a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv:

1. egypontos kioldóval rendelkezzen; és

2. a hajózószemélyzet ülésein és a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein foglaljon magában legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

CAT.IDE.H.210 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tabló

Az olyan helikoptereket, amelyeken a hajózószemélyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

CAT.IDE.H.220 Elsősegélycsomagok

a) A helikoptereket el kell látni legalább egy elsősegélycsomaggal.

b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomagok:

1. azonnal hozzáférhetőek legyenek;

2. legyenek naprakészen tartva.

CAT.IDE.H.240 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

A 10 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző, nem túlnyomásos helikoptereket el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel az alábbi táblázatok szerint.

▼B

1. táblázat

Nem túlnyomásos komplex helikopterekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

Ellátandó személyek	Időtartam és barometrikus kabinmagasság
1. A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek és a személyzetnek a hajózószemélyzetet feladatai ellátásában segítő tagjai	A 10 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama.
2. Az előírt számú légiutas-kísérő	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama.
3. A személyzet további tagjai és az utasok 100 %-a (*)	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama.
4. Az utasok 10 %-a (*)	A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama.

(*) A 1. táblázatban alkalmazott utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, ideértve a 24 hónapnál fiatalabb személyeket is.

2. táblázat

Nem túlnyomásos nem komplex helikopterekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

Ellátandó személyek	Időtartam és barometrikus kabinmagasság
1. A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek és a személyzetnek a hajózószemélyzetet feladatai ellátásában segítő tagjai, valamint az előírt számú légiutas-kísérő	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama.
2. A személyzet további tagjai és az utasok 100 %-a (*)	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama.
3. Az utasok 10 %-a (*)	A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama.

(*) A 2. táblázatban alkalmazott utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, ideértve a 24 hónapnál fiatalabb személyeket is.

CAT.IDE.H.250 Kézi tűzoltó készülékek

a) A helikopterek pilótafülkéjében el kell helyezni legalább egy kézi tűzoltó készüléket.

▼B

b) Legalább egy kézi tűzoltó készüléket kell elhelyezni vagy azonnali használatra elérhetővé tenni a nem a fő utastérben lévő valamennyi konyhában.

c) Legalább egy kézi tűzoltó készüléknek kell lennie a személyzet tagjai által repülés közben elérhető minden csomagtérben.

d) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

e) A helikoptereket legalább az 1. táblázatban meghatározott számú kézi tűzoltó készülékkel kell ellátni, és a készülékeket minden utastérben úgy kell elhelyezni, hogy kényelmesen el lehessen őket érni.

1. táblázat

Kézi tűzoltó készülékek száma

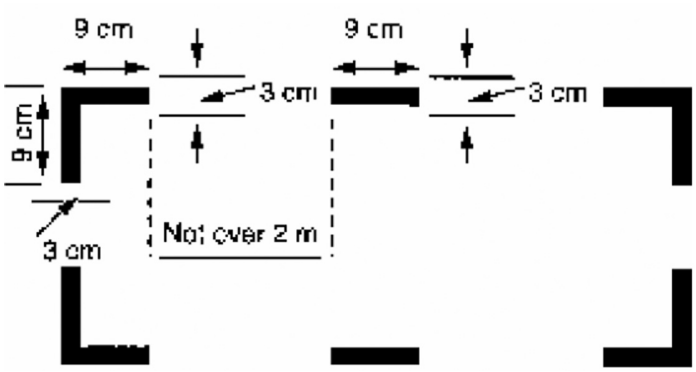
Maximális utasülésszám-konfiguráció	Tűzoltó készülékek száma
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által betörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



CAT.IDE.H.270 Kézi hangosbeszélők

A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket elemes kézi hangosbeszélővel kell ellátni, amely vészkiürítés esetén azonnal a személyzet tagjainak rendelkezésre áll.

CAT.IDE.H.275 Vészvilágítás és vészhelyzeti jelzések

a) A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:

▼B

1. általános utastér-megvilágítást biztosító, független áramforrásról működő, a helikopter vészkiürítését elősegítő vészvilágítás-rendszer; és

2. a vészkijáratokat és azok helyét jelölő, nappal és éjjel is látható jelzések.

b) A helikoptereket el kell látni a vészkijáratokat jelölő, nappal és éjjel is látható jelzésekkel, ha az alábbi körülmények közt tartják üzemben őket:

1. az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések;

2. a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől normál utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések.

CAT.IDE.H.280 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A helikoptereket fel kell szerelni legalább egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladóval.

▼M9

_____

▼B

c) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

CAT.IDE.H.290 Mentőmellények

a) Az alábbi körülmények között műveleteket végző helikoptereket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:

1. az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett műveletek;

2. a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől az autorotációsnál nagyobb távolságban víz felett végzett műveletek;

3. a 2. vagy a 3. teljesítményosztályban, amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtérről vagy műveleti területről végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.

b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

▼M9

CAT.IDE.H.295 A személyzet túlélőruházata

A személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban, víz felett végzett repülések során, amennyiben a kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.

▼B

CAT.IDE.H.300 Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helyzetjeladók és túlélőfelszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez

Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:

a) az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések;

▼B

b) a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől normál utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések, el kell látni:

1. a 12-nél kevesebb személyt szállító helikoptereket legalább egy mentőtutajjal, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma, és úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzet esetén azonnal használható legyen;

2. a 11-nél több személyt szállító helikoptereket legalább két mentőtutajjal, amelyeket úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzet esetén azonnal használhatók legyenek, és amelyek együttesen elegendők a fedélzeten szállítandó személyek elhelyezésére, valamint az egyik tutaj elvesztése esetén a fennmaradó tutajok túlterhelési kapacitása lehetővé teszi, hogy bennük a helikopteren található valamennyi személy elférjen;

3. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) minden mentőtutajban; és

4. a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

CAT.IDE.H.305 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

b) legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

c) a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések

A víz feletti repülésre engedélyezett helikoptereket fel kell szerelni az alábbi berendezésekkel:

▼M15

a) a helikopter méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

▼B

b) megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

a) Az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelő vízreszállási jóváhagyással kell rendelkezniük.

b) A helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelő vízreszállási jóváhagyással kell rendelkezniük, vagy el kell látni őket vészhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel, ha az alábbi feladatokra használják őket:

1. az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban víz felett, nem kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülések;

▼M15

2. a 2. teljesítményosztályban történő üzemben tartás esetén víz felett végrehajtott fel- és leszállások, kivéve a helikopteres légimentő repüléseket, amelyeknél a kockázatok csökkentése végett a beépített területen található helikopteres légimentési műveleti területre végzett leszállást vagy onnan történő felszállást víz felett hajtják végre;

3. a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban végzett víz feletti repülések esetén.

▼B

CAT.IDE.H.325 Fejhallgató

Amennyiben rádiókommunikációs vagy rádiónavigációs rendszereket írnak elő, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatóval és minden előírt pilóta vagy személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén található kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

CAT.IDE.H.330 Rádiókommunikációs berendezések

a) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő rádiókommunikációs berendezéssel.

b) A rádiókommunikációs berendezésnek lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

CAT.IDE.H.335 Hangcsatorna-kiválasztó panel

Az IFR szerint műveletet végző helikoptereket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának szolgálati helyéről üzemeltethető hangcsatorna-kiválasztó pulttal.

CAT.IDE.H.340 VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással teljesített útvonalakon való repüléshez szükséges rádióberendezések

A VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással teljesített útvonalakon műveletet végző helikoptereket olyan rádióberendezéssel kell felszerelni, amelynek a rádióhullámok rendes terjedési körülményei között képesnek kell lennie az alábbiakra:

a) kommunikáció a megfelelő földi állomásokkal;

b) kommunikáció a megfelelő légiforgalmi irányító állomásokkal annak az ellenőrzött légtérnek bármely pontjáról, ahol repülést terveznek; és

c) meteorológiai információk vétele.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezések IFR szerinti, illetve nem látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való VFR szerinti repüléshez

a) Az olyan útvonalakon IFR szerint, illetve VFR szerint műveletet végző helikoptereket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző berendezésekkel.

▼B

b) A rádiókommunikációs berendezésnek tartalmaznia kell legalább két független rádiókommunikációs rendszert, amelyeknek normál körülmények között képeseknek kell lenniük a megfelelő földi állomásokkal történő kommunikációra az útvonal bármely pontjáról, a kitérő manővereket is beleértve.

c) A helikoptereket fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé teszik a repülési terv szerinti biztonságos navigációt.

▼B

d) Azokat a helikoptereket, amelyekkel a tervek szerint műszeres időjárási körülmények között szállnak le, fel kell szerelni olyan kielégítő berendezéssel, amely minden olyan repülőtéren, ahol a tervek szerint műszeres időjárási körülmények között történik a leszállás, valamint minden kijelölt kitérő repülőtéren képes vezérlést biztosítani egy olyan pontig, ahonnan látás szerinti leszállás hajtható végre.

▼M9

e) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼B

CAT.IDE.H.350 Válaszjeladó

A helikoptereket el kell látni a barometrikus magasságot jelentő másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérellenőrző radaros válaszjeladóval.

▼M9

CAT.IDE.H.355 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

V. MELLÉKLET

EGYEDI JÓVÁHAGYÁSOK

[SPA RÉSZ]

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

▼M29

SPA.GEN.100 Illetékes hatóság

a) Az egyedi jóváhagyások kiadására jogosult illetékes hatóság a következő:

1. repülőgéppel vagy helikopterrel kereskedelmi műveleteket végző üzemben tartók esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó székhelye található;

2. repülőgéppel vagy helikopterrel nem kereskedelmi célú műveleteket végző üzemben tartók esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó székhelye található, ahol letelepedett, vagy ahol lakóhelye található;

3. VTOL-képes légi járművel (VCA-val) innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartók esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó székhelye vagy lakóhelye található.

b) Az a) 2. ponttól eltérően a harmadik országban lajstromozott repülőgéppel vagy helikopterrel nem kereskedelmi célú műveleteket végző üzemben tartók esetében a következő műveletek jóváhagyására vonatkozóan e mellékletben meghatározott követelményeket nem kell alkalmazni, amennyiben a szóban forgó jóváhagyást lajstromozó államként harmadik ország adja ki:

1. teljesítményalapú navigáció (PBN);

2. előírt minimális navigációs pontosság (MNPS);

3. olyan légtér, ahol csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak;

4. kis látótávolságú műveletek (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Az egyedi jóváhagyás kérelmezése

a) Az egyedi jóváhagyás első kiadását kérelmező üzemben tartónak át kell adnia az illetékes hatóság részére a vonatkozó alrészben előírt dokumentációt az alábbi információkkal együtt:

1. a kérelmező neve, címe és levelezési címe;

2. a tervezett tevékenység leírása.

b) Az üzemben tartónak be kell mutatnia az alábbiakra vonatkozó bizonyítékokat az illetékes hatóságnak:

1. a vonatkozó alrész előírásainak való megfelelés;

▼M2

2. hogy a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott megfelelő elemeket figyelembe vették.

▼B

c) Az üzemben tartónak legalább az egyedi jóváhagyást igénylő tevékenység időtartama alatt, illetve megfelelő esetben a III. melléklettel (ORO rész) összhangban meg kell őriznie az a) és b) bekezdésben felsorolt dokumentumokat.

SPA.GEN.110 Az egyedi jóváhagyással rendelkező üzemben tartó jogosultságai

▼M1

Azon tevékenységek körét, amelyeket az üzemben tartó a jóváhagyás alapján végezhet, az alábbiak szerint kell dokumentálni és meghatározni:

a) a légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező üzemben tartók esetében az engedélyben foglalt üzembentartási előírásokban;

b) minden más üzemben tartó esetében az egyedi jóváhagyások listájában.

▼B

SPA.GEN.115 Az egyedi jóváhagyás megváltoztatása

Amennyiben az egyedi jóváhagyás feltételei valamilyen módon változnak, az üzemben tartónak az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátania a vonatkozó dokumentációt, és előzetes jóváhagyást kell szereznie a tevékenységre vonatkozóan.

▼M2

SPA.GEN.120 Az egyedi jóváhagyás folyamatos érvényessége

Az egyedi jóváhagyásokat korlátlan időtartamra adják ki, és mindaddig érvényesek, amíg az üzemben tartó megfelel az egyedi jóváhagyáshoz kapcsolódó előírásoknak, és figyelembe veszi a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott megfelelő elemeket.

▼B

B. ALRÉSZ

TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓVAL (PBN) VÉGZETT REPÜLÉSEK

▼M9

SPA.PBN.100 Teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletek

a) A teljesítményalapú navigációra vonatkozó alábbi előírások mindegyike jóváhagyást igényel:

1. RNP AR APCH; és

2. RNP 0,3 (0,3 tengeri mérföld pontosságú kötelező navigációs teljesítmény) a helikopterekkel végzett műveletek esetében.

b) Egy RNP AR APCH navigációs előírás szerinti műveletekre vonatkozó jóváhagyás az olyan nyilvános műszeres megközelítési eljárások szerinti műveleteket teszi lehetővé, amelyek megfelelnek az ICAO vonatkozó eljárástervezési kritériumainak.

c) RNP AR APCH vagy RNP 0,3 (0,3 tengeri mérföld pontosságú kötelező navigációs teljesítményt igénylő) navigációs előírásra vonatkozó eljárásspecifikus jóváhagyás szükséges a magánműszeres megközelítési eljárásokhoz és az olyan közösségi műszeres megközelítési eljárásokhoz, amelyek nem felelnek meg az ICAO vonatkozó eljárástervezési kritériumainak, vagy amennyiben a légiforgalmi tájékoztató kiadvány (Aeronautical Information Publication, AIP) vagy az illetékes hatóság előírja azt.

SPA.PBN.105 Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól egyedi PBN-jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

a) a tervezett teljesítményalapú navigációs művelethez szükséges légialkalmassági jóváhagyás szerepel a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban;

b) képzési programot alakított ki az ilyen repüléseken részt vevő hajózó személyzet és az ilyen repülések előkészítésében részt vevő személyzet részére;

c) a repülésbiztonság értékelésére sor került;

d) operatív eljárásokban határozta meg a következőket:

1. a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és a megfelelő bejegyzések feltüntetését a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);

2. a hajózó személyzet összetétele, képesítése és tapasztalata;

▼M9

3. rendes, rendkívüli és váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások; és

4. az elektronikus navigációs adatok kezelése;

e) a bejelentendő események jegyzékét összeállította; és

f) adott esetben kialakította az RNP-irányítás ellenőrzési programját az RNP AR APCH navigációs előírás szerinti műveletekhez.

▼B

C. ALRÉSZ

ELŐÍRT MINIMÁLIS NAVIGÁCIÓS PONTOSSÁGGAL (MNPS) VÉGZETT REPÜLÉSEK

▼M29

SPA.MNPS.100 Előírt minimális navigációs pontossággal végzett műveletek

Repülőgépek és helikopterek csak akkor tarthatók üzemben a körzeti kiegészítő eljárások szerint kijelölt, minimális navigációs pontosságra előírások hatálya alá tartozó MNPS-légtérben, ha az üzemben tartó az illetékes hatóságtól egyedi jóváhagyást kapott ilyen műveletekre.

▼B

SPA.MNPS.105 Előírt minimális navigációs pontossággal végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól előírt minimális navigációs pontossággal végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

a) a navigációs berendezések megfelelnek az előírt pontossági követelménynek;

b) a navigációs képernyőket, kijelzőket és kezelőszerveket mindkét pilóta saját szolgálati helyén ülve láthatja és működtetheti;

c) az ilyen repüléseken részt vevő hajózószemélyzet részére képzési programot alakított ki;

d) operatív eljárásokban határozták meg a következőket:

1. a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és a megfelelő bejegyzések feltüntetését a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);

2. a hajózószemélyzet összetételére és tapasztalatára vonatkozó követelmények;

3. normál eljárások;

4. váratlan körülmények esetén alkalmazandó eljárások, beleértve a vonatkozó légtérért felelős illetékes hatóság által meghatározott eljárásokat is;

5. nyomon követés és az események jelentése.

D. ALRÉSZ

OLYAN LÉGTÉRBEN VÉGZETT MŰVELETEK, AHOL CSÖKKENTETT FÜGGŐLEGES ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOKAT (RVSM) ALKALMAZNAK

▼M29

SPA.RVSM.100 Csökkentett függőleges elkülönítési minimumok alkalmazása mellett végzett műveletek

Repülőgépek és helikopterek csak akkor tarthatók üzemben olyan kijelölt légtérben, ahol 290-es és 410-es repülési szint (FL) között – ezeket a szinteket is beleszámítva – 300 m (1 000 láb) csökkentett függőleges elkülönítést alkalmaznak, ha az üzemben tartó egyedi jóváhagyást kapott ilyen műveletekre az illetékes hatóságtól.

▼B

SPA.RVSM.105 RVSM-légtérben végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól RVSM-légtérben végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

a) beszerezte az RVSM-légtérben végzett repülésekhez szükséges légialkalmassági jóváhagyást;

b) eljárásokat alakított ki a felszín feletti magasságtartási hibák nyomon követésére és jelentésére;

c) az ilyen repüléseken részt vevő hajózószemélyzet részére képzési programot alakított ki;

d) operatív eljárásokban határozták meg a következőket:

1. a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és a megfelelő bejegyzések feltüntetését a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);

2. a hajózószemélyzet összetételére és tapasztalatára vonatkozó követelmények;

3. repülések tervezése;

4. repülés előtti eljárások;

5. RVSM-légtérbe történő berepülést megelőző eljárások;

6. repülés közbeni eljárások;

7. repülést követő eljárások;

8. az események jelentési rendszere;

9. egyedi térségi repülési eljárások.

SPA.RVSM.110 Az RVSM-légtérben végzett repülésekhez szükséges berendezésre vonatkozó előírások

Az RVSM-légtérben végzett repülésekre használt légi járműveket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) két független magasságmérő rendszer;

b) egy magasságfigyelmeztető rendszer;

c) egy automatikus magasságszabályozó rendszer;

d) tengerszint feletti magasságot adó másodlagos válaszjeladó (SSR), amely összekapcsolható a magasságszabályozásra használt magasságmérő rendszerrel.

SPA.RVSM.115 Felszín feletti magasságtartási hibák az RVSM-légtérben végzett repülések során

a) Az üzemben tartónak jelentenie kell a felszín feletti magasságtartásnak a légi jármű berendezéseinek rendellenes működéséből eredő vagy az üzemben tartással kapcsolatos, adatrögzítővel rögzített vagy más módon tudomására jutott olyan hibáit, amelyek egyenlőek az alábbi értékekkel, vagy nagyobbak azoknál:

1. ± 90 m (± 300 láb) összesített függőleges hiba (TVE);

2. a magasságmérő rendszer ± 75 m (± 245 láb) mértékű hibája (ASE); és

3. ± 90 m (± 300 láb) eltérés a kijelölt magasságtól (AAD).

▼B

b) Az ilyen eseményekre vonatkozó jelentéseket 72 órán belül meg kell küldeni az illetékes hatóságnak. A jelentésnek tartalmaznia kell a kiváltó okok első elemzését, valamint az esemény megismétlődésének megelőzése érdekében hozott intézkedéseket.

c) Amennyiben az adatrögzítő felszín feletti magasságtartási hibát rögzít, vagy arra vonatkozó tájékoztatást kap, az üzemben tartónak azonnali intézkedéseket kell hoznia a hibát kiváltó körülmények megszüntetésére, valamint ha az illetékes hatóság előírja, az intézkedéseket és azok hatásait ismertető jelentéseket kell készítenie.

E. ALRÉSZ

▼M21

Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek (LVO-k) és műveleti engedménnyel végzett műveletek

▼M29

SPA.LVO.100 Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek (LVO-k) és műveleti engedménnyel végzett műveletek

Repülőgép vagy helikopter üzemben tartója csak akkor végezheti el a következő műveleteket, ha azokat az illetékes hatóság jóváhagyta:

a) 400 m alatti RVR mellett végzett felszállási műveletek;

b) csökkent látási viszonyok között végzett műszeres megközelítési műveletek; valamint

c) műveleti engedménnyel végzett műveletek, az EFVS 200 műveletek kivételével, amelyek nem igényelnek külön jóváhagyást.

▼M21

SPA.LVO.105 Egyedi jóváhagyási feltételek

A SPA.LVO.100 pontban előírt egyedi jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak igazolnia kell, a következőket:

a) csökkent látási viszonyok között végzett megközelítési műveletek, 125 m alatti RVR mellett végzett LVTO-műveletek és műveleti engedménnyel végzett műveletek esetében a légi jármű rendelkezik a tervezett műveletre vonatkozó tanúsítvánnyal;

b) a hajózó személyzet tagjai rendelkeznek a szükséges képesítéssel a tervezett művelet lebonyolításához, és az SPA.LVO.120 ponttal összhangban létrehoztak képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;

c) meghatározták a tervezett műveletekre vonatkozó műveleti eljárásokat;

d) a minimális felszerelésjegyzék (MEL) bármely lényeges módosítása megtörtént;

e) a karbantartási program bármely lényeges módosítása megtörtént;

f) eljárásokat dolgoztak ki annak biztosítására, hogy – az SPA.LVO.110 ponttal összhangban – a repülőterek és a műszeres repülési eljárások alkalmasak legyenek a tervezett műveletekre; valamint

g) a tervezett műveletek tekintetében biztonsági értékelést végeztek, és teljesítménymutatókat határoztak meg a biztonsági szint figyelemmel kísérésére.

SPA.LVO.110 A repülőtérrel és a műszeres repülési eljárásokkal kapcsolatos követelmények

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy csak a tervezett műveletekhez megfelelő repülőtereket és műszeres repülési eljárásokat használjanak az LVO-k és a műveleti engedménnyel végzett műveletek végrehajtásához.

———————

▼M21

SPA.LVO.120 A hajózó személyzet szakképzettsége

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet rendelkezzen a tervezett műveletek elvégzéséhez szükséges szakképzettséggel.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet minden tagja sikeresen elvégezze a képzést és az ellenőrző vizsgát minden olyan LVO- és művelettípusra vonatkozóan, amelyre a jóváhagyást megadták. Az ilyen képzésnek és ellenőrző vizsgának:

1. magában kell foglalnia az alap szintű és a szinten tartó képzést és ellenőrző vizsgát;

2. magában kell foglalnia normál működés, rendellenes működés és vészhelyzetek esetén alkalmazott eljárásokaz;

3. a tervezett műveletek során alkalmazott technológiák típusához kell igazodnia; valamint

4. figyelembe kell vennie a tervezett műveletekhez kapcsolódó, emberi tényezőből adódó kockázatokat.

c) Az üzemben tartónak nyilvántartást kell vezetnie a hajózó személyzet tagjai által elvégzett képzésekről és megszerzett képesítésekről.

d) A képzést és ellenőrző vizsgát megfelelően képzett személynek kell lebonyolítania. Megfelelően képzett oktatók részvételével. repülőgépes vagy repülőgép-szimulátoros képzés és ellenőrző vizsga esetén az oktatónak és a vizsgáztatónak az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti képesítéssel kell rendelkeznie.

▼B

SPA.LVO.125 Műveleti eljárások

a) Az üzemben tartónak meg kell határoznia a csökkent látási viszonyok közötti repülések során alkalmazandó eljárásokat és utasításokat. Ezeket az eljárásokat vagy utasításokat az üzembentartási kézikönyvben vagy az eljárások kézikönyvében kell feltüntetni, és részletezniük kell a hajózószemélyzet gurulás, felszállás, megközelítés, kilebegtetés, leszállás, kigurulás és megszakított megközelítés során végrehajtandó feladatait, attól függően, hogy melyik alkalmazandó.

b) Csökkent látási viszonyok közötti repülés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell győződnie az alábbiakról:

1. a látás szerinti és nem látás szerinti tájékozódásra szolgáló berendezések állapota megfelelő;

2. a légiforgalmi szolgálattól (ATS) kapott tájékoztatás szerint megfelelő csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak érvényben;

3. a hajózószemélyzet tagjai megfelelő képesítéssel rendelkeznek.

SPA.LVO.130 Minimálisan szükséges berendezések

a) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben vagy megfelelő esetben az eljárások kézikönyvében fel kell tüntetnie azokat a minimálisan szükséges berendezéseket, amelyeknek a légi jármű repülési kézikönyve (AFM) vagy más jóváhagyott dokumentum szerint a csökkent látási viszonyok közötti repülés megkezdése előtt üzemképeseknek kell lenniük.

b) A parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a légi jármű és a szükséges fedélzeti rendszerek állapota megfelel az elvégzendő repülési feladatnak.

F. ALRÉSZ

MEGNÖVELT HATÓTÁVOLSÁGÚ REPÜLÉS KÉT HAJTÓMŰVES REPÜLŐGÉPEKKEL (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 Megnövelt hatótávolságú repülés két hajtóműves repülőgépekkel

Kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében a két hajtóműves repülőgépek csak akkor tarthatók üzemben a CAT.OP.MPA.140 pontban meghatározott távolsághatárokon túl, ha az üzemben tartó az illetékes hatóságtól ETOPS-jóváhagyást kapott.

▼B

SPA.ETOPS.105 ETOPS-jóváhagyás

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzendő repülésre vonatkozó jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

a) a repülőgép-hajtómű kombináció rendelkezik a tervezett repülésre érvényes, megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgépre vonatkozó típusterv- és megbízhatósági jóváhagyással;

b) az ilyen repüléseket végrehajtó hajózószemélyzet és minden egyéb közreműködő szakember részére képzési programot alakítottak ki, és a repüléseket végrehajtó hajózószemélyzet és minden egyéb közreműködő szakember megfelelő képesítéssel rendelkezik a tervezett repülés végrehajtására;

c) az üzemben tartó szervezete és tapasztalata megfelelő a tervezett repülés támogatására;

d) ki lettek alakítva a műveleti eljárások.

SPA.ETOPS.110 A megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések útvonalán lévő kitérő repülőtér

a) Megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések útvonalán lévő kitérő repülőtér akkor tekinthető megfelelőnek, ha az igénybevétel várható időpontjában rendelkezésre állnak a szükséges kiegészítő szolgáltatások, beleértve a légiforgalmi szolgálatokat (ATS), a megfelelő fénytechnikát, a kommunikációt, az időjárás-jelentést, a navigációs eszközöket és a sürgősségi szolgálatokat, valamint a repülőtéren használható legalább egy műszeres megközelítési eljárás.

b) Megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés végrehajtása előtt az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések tervezett útvonalán lévő kitérő repülőtér az alábbi távolságon belül elérhető legyen: az üzemben tartó jóváhagyott kitérési ideje vagy a repülőgép MEL alapján meghatározott üzemképességi állapotából eredő kitérési idő (attól függően, hogy melyik rövidebb).

c) Az üzemben tartónak a megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések útvonalán lévő szükséges kitérő repülőter(ek)et az operatív repülési tervben és az ATS repülési tervben kell meghatároznia.

SPA.ETOPS.115 Megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések útvonalán lévő kitérő repülőterek tervezési minimumai

a) Megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés esetén az üzemben tartó csak akkor választhat ki egy repülőteret útvonalon lévő kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések, illetve ezek kombinációi azt jelzik, hogy a leszállás várható ideje és a leszállás legkésőbbi lehetséges időpontját követő egy óra között a leszállási feltételek elérik vagy meghaladják az 1. táblázatban megadott kiegészítő korlátok hozzáadásával kiszámított tervezési minimumokat.

b) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetnie a tervezett megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzendő repülés útvonalán lévő kitérő repülőterekre vonatkozó repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.

1. táblázat

A megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés útvonalán lévő kitérő repülőterekre érvényes tervezési minimumok

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok
Precíziós megközelítés	DA/H + 200 láb RVR/VIS + 800 m (*)
Nem precíziós megközelítés vagy körözéses megközelítés	MDA/H + 400 láb (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: látótávolság; MDA/H: legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság

▼B

G. ALRÉSZ

VESZÉLYES ÁRUK SZÁLLÍTÁSA

▼M29

SPA.DG.100 Veszélyes áruk szállítása

Az e rendelet IV. mellékletében (CAT rész), VI. mellékletében (NCC rész), VII. mellékletében (NCO rész), VIII. mellékletében (SPO rész) és IX. mellékletében (IAM rész) meghatározott esetek kivételével az üzemben tartó csak akkor szállíthat veszélyes árukat légi úton, amennyiben azt az illetékes hatóság engedélyezte.

▼B

SPA.DG.105 Veszélyes áruk szállításának jóváhagyása

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó jóváhagyás megszerzése érdekében az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően az alábbi feladatai vannak:

a) kialakít és fenntart egy képzési programot a tevékenységben részt vevő valamennyi szakember részére, és igazolja az illetékes hatóságnak, hogy valamennyi szakember megkapta a megfelelő képzést;

b) műveleti eljárásokat alakít ki a veszélyes áruk a légi szállítás minden szakaszában megvalósuló biztonságos kezelésének biztosítására; ezek az eljárások tájékoztatást és utasításokat tartalmaznak az alábbiakra vonatkozóan:

   1. az üzemben tartó veszélyes áruk szállításával kapcsolatos irányelvei;

   2. a veszélyes áruk átvételére, kezelésére, rakodására, tárolására és elkülönítésére vonatkozó előírások;

   3. a légi járművet veszélyes áruk szállítása során ért baleset vagy esemény során elvégzendő feladatok;

   4. eljárások veszélyes árukkal kapcsolatos vészhelyzetekre;

   5. bármilyen esetleges szennyeződés eltávolítása;

   6. valamennyi érintett szakember feladatai, különös tekintettel a veszélyes áruk földi kezelésére és a légi jármű kiszolgálására;

   7. sérülés, szivárgás és szennyeződés eltávolítása utáni ellenőrzés;

   8. veszélyes árukkal kapcsolatos balesetek és események jelentése.

SPA.DG.110 Veszélyes árukra vonatkozó információk és dokumentáció

Az üzemben tartó feladatai a műszaki utasításnak megfelelően:

a) írásos tájékoztatást nyújt a parancsnok részére:

   1. a légi járművön szállítandó veszélyes árukról;

   2. repülés közben fellépő vészhelyzet esetére;

b) elfogadó ellenőrző listát használ;

c) gondoskodik arról, hogy a veszélyes árukat az azokat légi szállításra feladó személy által kitöltött, előírt veszélyesáru-feladói nyilatkozat kísérje, kivéve, ha a veszélyes árukra vonatkozó információk elektronikus formában állnak rendelkezésre;

d) gondoskodik arról, hogy amennyiben a veszélyesáru-feladói nyilatkozatot írásos formában adták át, a dokumentumok egy példányát a földön őrizzék, ahol ésszerű ideig, az áruknak a célállomásra érkezéséig hozzájuk lehet férni;

▼M15

e) gondoskodik arról, hogy a parancsnok vagy kapitány részére átadott tájékoztatás egy példányát a földön őrizzék, és az vagy az abban található információk a repülésüzemi tiszt vagy a járatüzemeltetésből általuk végzett részért felelős, kijelölt földi személyzet részére azonnal hozzáférhetőek legyenek az érintett repülés befejezését követő időpontig;

▼B

f) az elfogadó ellenőrző listát, a szállítódokumentumot és a parancsnoknak átadott információkat a repülés befejezését követő legalább három hónapig megőrzi;

g) legalább három évig megőrzi valamennyi szakember képzési nyilvántartását.

H. ALRÉSZ

ÉJJELLÁTÓ KÉPALKOTÓ RENDSZERREL (NVIS) VÉGZETT HELIKOPTERES REPÜLÉSEK

SPA.NVIS.100 Éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) végzett repülések

a) A helikopterek csak akkor tarthatók üzemben VFR szerint, éjjel, éjjellátó képalkotó rendszer segítségével, ha az üzemben tartó rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.

b) Az illetékes hatóság akkor ad ki jóváhagyást az üzemben tartó részére, ha az:

1. kereskedelmi légi szállítási műveleteket végez, és rendelkezik a III. melléklet (ORO rész) szerinti kereskedelmi légijármű-üzembentartói engedéllyel;

2. bizonyítja az illetékes hatóság számára az alábbiakat:

i. megfelel ezen alrész vonatkozó előírásainak;

ii. sikeresen beépítette a helikopterbe az éjjellátó képalkotó rendszer valamennyi elemét.

SPA.NVIS.110 Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülésekhez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

a) Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések végrehajtása előtt a ►M4 748/2012/EU rendelet ◄ szerint minden helikoptert és az éjjellátó képalkotó rendszer minden kapcsolódó berendezését megfelelő légialkalmassági bizonyítvánnyal kell ellátni.

▼M15

b) *Rádió-magasságmérő.* A helikoptert rádió-magasságmérővel kell felszerelni, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzést kiadni, valamint egy, a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés minden szakaszában azonnal észlelhető hangjelzéssel és látható jelzéssel figyelmeztetni.

▼B

c) *Az éjjellátó képalkotó rendszerrel kompatibilis légijármű-világítás.* A perifériás látás csökkenésének ellensúlyozása és a helyzetfelismerés javítása érdekében az alábbiakat kell biztosítani:

1. az éjjellátó képalkotó rendszerrel kompatibilis műszerfal-megvilágítás – ha van ilyen –, amely képes az összes fontos repülőműszer megvilágítására;

2. az éjjellátó képalkotó rendszerrel kompatibilis általános világítás;

3. az éjjellátó képalkotó rendszerrel kompatibilis hordozható kézilámpa; és

4. mód az éjjellátó képalkotó rendszerrel össze nem férő belső világítás eltávolítására vagy lekapcsolására.

d) *Az éjjellátó képalkotó rendszert kiegészítő berendezések.* Az éjjellátó képalkotó rendszert kiegészítő alábbi berendezéseket kell biztosítani:

▼B

1. tartalék vagy másodlagos áramforrás az éjjellátó szemüvegekhez;

2. az éjjellátó szemüvegekhez megfelelő csatlakozással ellátott sisak.

▼M27

e) Az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repüléseken minden szükséges éjjellátó szemüvegnek azonos szűrőosztályúnak kell lennie, és kellően egyenértékű látásélességet kell biztosítania.

▼B

f) *Folyamatos légialkalmasság*

1. A folyamatos légialkalmassági eljárásoknak tartalmazniuk kell a helikopterbe szerelt éjjellátó képalkotó rendszerhez tartozó berendezések folyamatos karbantartásának és ellenőrzésének elvégzéséhez szükséges információkat, és ki kell térniük legalább az alábbiakra:

i. a helikopter szélvédői és átlátszó felületei;

ii. az éjjellátó képalkotó rendszer megvilágítása;

iii. éjjellátó szemüvegek; és

iv. az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repüléseket támogató minden kiegészítő berendezés.

2. A légi járművön végzett minden utólagos módosítást és karbantartást az éjjellátó képalkotó rendszer légialkalmassági jóváhagyásának megfelelően kell elvégezni.

SPA.NVIS.120 Az éjjellátó képalkotó rendszer alkalmazási minimumai

▼M21

a) A végrehajtandó éjjeli művelettípusra vonatkozó időjárási minimumok alatt nem végezhetők műveletek.

▼B

b) Az üzemben tartónak meg kell határoznia azt a legkisebb felszín feletti átváltási magasságot, ahonnan, illetve ameddig éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett, támogatott repülés végezhető.

SPA.NVIS.130 Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések személyzetére vonatkozó előírások

a) *Kiválasztás*. Az üzemben tartónak meg kell határoznia az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett feladatot végrehajtó személyzet kiválasztási feltételeit.

b) *Tapasztalat*. A képzés megkezdése előtt a parancsnok tapasztalata nem lehet kevesebb, mint helikopterparancsnokként végzett 20 órányi éjjeli VFR repülés.

c) *Gyakorlati képzés*. Minden pilótának el kell végeznie az üzembentartási kézikönyvben szereplő, az éjjellátó képalkotó rendszerre vonatkozó eljárások szerinti gyakorlati képzést.

d) *Gyakorlottság*. Minden éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülést végrehajtó pilótának és technikai személyzeti tagnak a megelőző 90 napban három éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülést kell végrehajtania. A gyakorlottság a helikopteren vagy az f) bekezdés 1. pontjának elemeit tartalmazó, jóváhagyott teljes helikopterszimulátoron (FFS) végzett gyakorló repüléssel újítható fel.

e) *A személyzet összetétele*. A személyzet minimális létszámának az alábbiak közül a legnagyobb számnak kell lennie:

1. a légi jármű repülési kézikönyve szerinti minimális létszám;

2. a kapcsolódó tevékenység tekintetében előírt minimális létszám; vagy

3. az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések jóváhagyása szerinti minimális létszám.

▼B

f) *A személyzet képzése és ellenőrző vizsga*

1. A képzést és az ellenőrző vizsgát az illetékes hatóság által jóváhagyott és az üzembentartási kézikönyvben szereplő részletes tanterv szerint kell lefolytatni.

2. A személyzet tagjai

i. Szükséges, hogy a személyzet képzési programja: fejlessze az éjjellátó képalkotó rendszer munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteket; javítsa a személyzet együttműködését; tartalmazzon olyan intézkedéseket, amelyek csökkentik a csökkent látási viszonyok közé történő berepüléssel kapcsolatos kockázatokat, valamint az éjjellátó képalkotó rendszer normál és vészhelyzeti eljárásait.

ii. Az f) bekezdés 2. i. pontjában említett intézkedéseket értékelni kell az alábbiak során:

A) éjszakai jártassági vizsgák; és

B) útvonal-ellenőrző vizsgák.

SPA.NVIS.140 Információk és dokumentáció

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként minimálisra csökkenjenek az éjjellátó képalkotó rendszer környezetével kapcsolatos kockázatok: ennek érdekében az üzembentartási kézikönyvben meghatározza az alábbiakat: a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése, a berendezésekre és a repülés előkészítésére vonatkozó feltételek, és a műveleti eljárások és minimumok; valamint arról is, hogy a szokásos és a szokásostól várhatóan eltérő műveletek ismertetésre, a hozzájuk kapcsolódó kockázatok pedig megfelelő módon csökkentésre kerüljenek.

I. ALRÉSZ

HELIKOPTERES FÜGGESZTMÉNYES SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK

SPA.HHO.100 Helikopteres függesztményes szállítási műveletek (HHO)

a) Helikopterek csak abban az esetben használhatók kereskedelmi helikopteres függesztményes szállítási műveletekre, ha az üzemben tartó rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.

b) Az illetékes hatóság akkor ad ki jóváhagyást az üzemben tartó részére, ha az:

1. kereskedelmi légi szállítási műveleteket végez, és rendelkezik a III. melléklet (ORO rész) szerinti kereskedelmi légijármű-üzembentartói engedéllyel;

2. bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy megfelel az ezen alrészben található előírásoknak.

▼M15

SPA.HHO.110 A helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

a) Az egyszerű személyhordó eszközt kivéve minden helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezés – beleértve az SPA.HHO.115 pont előírásainak teljesítéséhez szükséges rádióberendezést is – felszereléséhez és ezen berendezések minden utólagos módosításához rendelkezni kell a tervezett funkciónak megfelelő légialkalmassági jóváhagyással. A kiegészítő berendezéseket az illetékes hatóság által előírt normáknak megfelelően kell tervezni és tesztelni.

b) A helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezések és rendszerek karbantartási utasításait az 1321/2014/EU rendelet rendelkezéseinek megfelelően az üzemben tartónak – a gyártóval együttműködve – kell kidolgoznia, és be kell illesztenie saját helikopter-karbantartási programjába.

▼B

SPA.HHO.115 A helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges kommunikáció

Kétirányú rádiókommunikációt kell létrehozni azzal a szervezettel, amely a helikopteres függesztményes szállítást igénybe veszi, és amennyiben lehetséges, meg kell teremteni a HHO-helyszínen dolgozó földi személyzettel történő kommunikáció lehetőségét:

a) nappali és éjjeli, tenger feletti repülések esetén;

b) éjjeli szárazföldi repülések esetén, kivéve a helikopteres légimentés (HEMS) műveleti területén végzett helikopteres függesztményes szállítást.

SPA.HHO.125 A helikopteres függesztményes szállításra vonatkozó teljesítmény-előírások

A helikopteres függesztményes szállítás során a helikopternek – a HHO-helyszínen végzett helikopteres függesztményes szállítást kivéve – egy kritikus hajtómű-meghibásodást követően a fennmaradó hajtóművek teljesítményének megfelelő beállítása mellett képesnek kell lennie folytatni a repülést anélkül, hogy veszélyt jelentene a függesztményes szállított személyekre/teherárura, harmadik félre vagy vagyontárgyakra.

SPA.HHO.130 A helikopteres függesztményes szállítás személyzetére vonatkozó előírások

a) *Kiválasztás*. Az üzemben tartónak az előzetes tapasztalat figyelembevételével kell meghatároznia a helikopteres függesztményes szállítást végrehajtó hajózószemélyzet kiválasztási feltételeit.

b) *Tapasztalat*. HHO-repülés esetén a parancsnok tapasztalata nem lehet kevesebb a következőknél:

1. Tengeri feletti műveletek esetén:

i. 1 000 órányi helikopterparancsnokként vagy 1 000 órányi másodpilótaként helikopteres függesztményes szállítás során, amiből 200 órát felügyelet mellett, helikopterparancsnoki beosztásban kell lerepülnie; és

ii. 50 helikopteres függesztményes szállítási ciklus végrehajtása tenger felett, amelyből – amennyiben éjjeli repüléseket is végeznek –20 ciklust éjjel kell teljesíteni, és ahol egy helikopteres függesztményes szállítási ciklus a függesztőhorog egyszeri lebocsátásának és felhúzásának felel meg.

2. Szárazföld feletti műveletek esetén:

i. 500 órányi helikopterparancsnokként vagy 500 órányi másodpilótaként helikopteres függesztményes szállítás során, amelyből 100 órát felügyelet mellett, helikopterparancsnoki beosztásban kell teljesíteni;

ii. a tervezett repülésekhez hasonló műveleti környezetben szerzett 200 órányi repülési tapasztalat; és

iii. 50 helikopteres függesztményes szállítási ciklus, amelyből – amennyiben éjjeli repüléseket is végeznek – 20 ciklust éjjel kell teljesíteni.

c) *Operatív képzés és tapasztalat*. Az üzembentartási kézikönyvben található helikopteres függesztményes szállítási eljárások szerinti képzés sikeres elvégzése, valamint megfelelő tapasztalat abban a szerepben és környezetben, amelyben a helikopteres függesztményes szállítást végzik.

▼B

d) *Gyakorlottság*. Helikopteres függesztményes szállítást végző minden pilótának és a feladatban részt vevő HHO-személyzet minden tagjának teljesítenie kell a megelőző 90 napban:

1. nappali repülések során: három nappali vagy éjjeli függesztményes szállítási ciklus bármilyen kombinációját, amelyek mindegyikének tartalmaznia kell a függeszkedésbe, illetve függeszkedésből való átmenetet;

2. éjszakai repülések során: három éjjeli függesztményes szállítási ciklust, amelyek mindegyikének tartalmaznia kell a függeszkedése, illetve függeszkedésből való átmenetet.

e) *A személyzet összetétele*. A nappali, illetve éjszakai repülésekhez szükséges személyzet minimális létszámát az üzembentartási kézikönyvnek kell tartalmaznia. A személyzet minimális létszáma függ a helikopter típusától, az időjárási viszonyoktól, a feladat típusától, valamint tenger feletti repülések esetén a HHO-helyszín környezetétől, a tenger állapotától és a hajó mozgásától. A személyzetnek minden esetben minimálisan egy pilótából és a HHO-személyzet egy tagjából kell állnia.

f) *Képzés és ellenőrző vizsga*

1. A képzést és az ellenőrző vizsgát az illetékes hatóság által jóváhagyott és az üzembentartási kézikönyvben szereplő részletes tanterv szerint kell lefolytatni.

2. A személyzet tagjai

i. Szükséges, hogy a személyzet képzési programja: fejlessze a helikopteres függesztményes szállítási műveletek munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteket; javítsa a személyzet együttműködését; tartalmazzon olyan intézkedéseket, amelyek csökkentik a helikopteres függesztményes szállítási műveletek normál és vészhelyzeti eljárásaival, valamint az elektrosztatikus kisüléssel kapcsolatos kockázatokat.

ii. Az f) bekezdés 2. i. pontjában említett intézkedéseket nappali látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között, illetve ha az üzemben tartó éjjeli helikopteres függesztményes szállítást végez, éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végzett jártassági vizsgákon kell értékelni.

SPA.HHO.135 A HHO-utasok tájékoztatása

Minden HHO-repülés vagy ilyen repülések sorozata előtt eligazítást kell tartani a HHO-utasok részére, és fel kell hívni a figyelmüket a statikus elektromos kisülések által jelentett és a helikopteres függesztményes szállítással kapcsolatos egyéb kockázatokra.

SPA.HHO.140 Információk és dokumentáció

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként minimálisra csökkenjenek a helikopteres függesztményes szállítás környezetével kapcsolatos kockázatok azáltal, hogy az üzembentartási kézikönyvben meghatározza az alábbiakat: a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése; a berendezésekre és a repülés előkészítésére vonatkozó feltételek; műveleti eljárások és minimumok a szokásos és a szokásostól várhatóan eltérő műveletek ismertetésével és a hozzájuk kapcsolódó kockázatok megfelelő csökkentésével.

b) Az üzembentartási kézikönyv vonatkozó kivonatait a rendelkezésére kell bocsátani annak a szervezetnek, amely a helikopteres függesztményes szállítást igénybe veszi.

▼B

J. ALRÉSZ

HELIKOPTERES LÉGIMENTÉSI MŰVELETEK

SPA.HEMS.100 Helikopteres légimentési (HEMS) műveletek

a) Helikopterek csak abban az esetben vehetnek részt helikopteres légimentési műveletekben, ha az üzemben tartó rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.

b) Az illetékes hatóság akkor ad ki jóváhagyást az üzemben tartó részére, ha az:

1. kereskedelmi légi szállítási műveleteket végez, és rendelkezik a III. melléklet (ORO rész) szerinti kereskedelmi légijármű-üzembentartói engedéllyel;

2. bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy megfelel az ezen alrészben található előírásoknak.

▼M27

SPA.HEMS.105 HEMS HEC műveletek

a) A HEMS HEC műveleteket a következők egyikével lehet végrehajtani:

1. helikopteres függesztményes szállítás, az I. alrészben (Helikopteres függesztményes szállítási műveletek) előírt feltételek mellett;

2. rakodóhorog a b) pontban meghatározott feltételek szerint.

b) A rakodóhoroggal végzett HEMS HEC műveletek esetében az üzemben tartó:

1. megfelel a VIII. melléklet SPO.SPEC.HEC.105 pontjában foglalt követelményeknek;

2. jóváhagyott kettős rakodóhorgot vagy a vonatkozó légialkalmassági szabvány szerint jóváhagyott rakodóhorog-rendszert használ;

3. a repülés technikai szakaszára korlátozza a műveleteket a sérült, beteg vagy veszélyeztetett személyek megmentése vagy a küldetéshez szükséges személyek szállítása érdekében;

4. biztosítja, hogy a rakodóhorogért felelős technikai személyzet tagjai megfelelő felszereléssel, képzettséggel, ellenőrző vizsgával és tájékoztatással rendelkezzenek;

5. az SPA.HEMS.140 pontban említett kockázatértékelést követően kidolgozza a HEMS HEC-re vonatkozó speciális standard üzembentartási eljárásokat;

6. biztosítja, hogy a hajózószemélyzetnek a HEMS HEC műveletekben részt vevő valamennyi tagja rendelkezzen a HEMS HEC műveletek végzésével kapcsolatos tapasztalattal és képzettséggel, valamint az ilyen műveletek végzésére vonatkozó ellenőrző vizsgával, továbbá hogy e tevékenységek terén friss tapasztalattal is rendelkezzen.

▼B

SPA.HEMS.110 A helikopteres légimentéshez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

Minden kifejezetten helikopterre szánt orvosi berendezés beszerelését és minden későbbi módosítását, valamint megfelelő esetben üzemeltetését a ►M4 748/2012/EU rendelet ◄ szerint jóvá kell hagyni.

SPA.HEMS.115 Kommunikáció

A CAT.IDE.H pont rendelkezésein felül a helikopteres légimentő repüléseket végző helikoptereknek rendelkezniük kell olyan kommunikációs berendezéssel, amelynek segítségével kétirányú kommunikációt lehet folytatni azzal a szervezettel, amely a helikopteres légimentést igénybe veszi, valamint amennyiben lehetséges, a földi sürgősségi szolgálat embereivel.

▼M27

SPA.HEMS.120 A helikopteres légimentés műveleti minimumai

a) A VFR szerint üzemeltetett helikopterekkel végzett légimentő repüléseknek meg kell felelniük a légimentő repülésekre a repülés-előkészítési és útvonalrepülési szakaszban meghatározott időjárási minimumoknak.

b) Ha az útvonalrepülési szakaszban az időjárási viszonyok a minimális felhőalap vagy látótávolság alá csökkennek, a kizárólag látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti repülésre szóló engedéllyel rendelkező helikoptereknek abba kell hagyniuk a repülést, vagy vissza kell térniük a bázisra. A műszeres időjárási viszonyok (IMC) közötti repülésre alkalmas felszereléssel és arra szóló engedéllyel rendelkező helikopterek abbahagyhatják a repülést, visszatérhetnek a bázisra, vagy minden tekintetben áttérhetnek műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerinti repülésre, amennyiben a hajózó személyzet képesítése megfelelő ehhez.

c) A VFR-műveleti minimumokat a vonatkozó légtérelőírásoknak megfelelően kell meghatározni, kivéve a következő eseteket, amikor csökkentett felhőalap, látótávolság és az akadályoktól való függőleges távolság alkalmazható:

1. többpilótás üzemeltetés;

2. egypilótás üzemeltetés a műszaki személyzet olyan, menetirányba néző első ülésen ülő tagjával, aki megfelelő képesítéssel rendelkezik, és akinek feladata a kiegészítő kockázat csökkentése.

▼B

SPA.HEMS.125 A helikopteres légimentési műveletekre vonatkozó teljesítmény-előírások

a) Kedvezőtlen környezetben nem teljesíthetők a 3. teljesítményosztályban végzett helikopteres légimentési műveletek.

b) Fel- és leszállás

1. Azokat a helikoptereket, amelyekkel beépített kedvezőtlen környezetben lévő kórházban található, helikopteres légimentési műveleti bázisként használt végső megközelítési területre szállnak le vagy onnan szállnak fel, az 1. teljesítményosztálynak megfelelően kell üzemben tartani.

2. Azokat a helikoptereket, amelyekkel beépített kedvezőtlen környezetben lévő kórházban található, nem helikopteres légimentési műveleti bázisként használt végső megközelítési területre szállnak le vagy onnan szállnak fel, az 1. teljesítményosztálynak megfelelően kell üzemben tartani, kivéve, ha az üzemben tartó a CAT.POL.H.225 pont szerinti jóváhagyással rendelkezik.

3. Azokat a helikoptereket, amelyekkel kedvezőtlen környezetben lévő helikopteres légimentési műveleti területre szállnak le vagy onnan szállnak fel, a 2. teljesítményosztálynak megfelelően kell üzemben tartani, és mentesülnek a CAT.POL.H.305 pont a) bekezdésében előírt jóváhagyás alól, feltéve, hogy bizonyítják, hogy teljesítik a CAT.POL.H.305 pont b) bekezdése 2. és 3. pontjának előírásait.

4. A helikopteres légimentési műveleti területnek elég nagynak kell lennie ahhoz, hogy minden akadályt megfelelően el lehessen kerülni. Éjszakai repülések esetén a műveleti területet meg kell világítani, hogy a helyszín és minden akadály azonosítható legyen.

SPA.HEMS.130 A személyzetre vonatkozó előírások

a) *Kiválasztás*. Az üzemben tartónak az előzetes tapasztalat figyelembevételével kell meghatároznia a helikopteres légimentést végző hajózószemélyzet kiválasztási feltételeit.

b) *Tapasztalat*. A helikopteres légimentő repüléseket végrehajtó parancsnok tapasztalata nem lehet kevesebb mint:

1. az alábbiak egyike:

i. 1 000 órányi repült idő légijármű-parancsokként, amelyből 500 órát helikopterparancsnokként teljesített; vagy

▼B

ii. 1 000 órányi repült idő másodpilótaként helikopteres légimentési műveletek során, amelyből 500 órát parancsnokként, felügyelet mellett és 100 órát helikopterparancsnokként teljesített;

2. a tervezett repülésekhez hasonló műveleti környezetben szerzett 500 órányi repülési tapasztalat; és

3. éjjeli műveletekben részt vevő pilóták esetében 20 órányi repült idő parancsnokként, éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között.

c) *Gyakorlati képzés*. A gyakorlati képzés sikeres elvégzése az üzembentartási kézikönyvben található helikopteres légimentési eljárások szerint.

d) *Gyakorlottság*. A helikopteres légimentést végző pilótának a megelőző hat hónapban teljesítenie kell 30 percnyi repülést, kizárólag műszerekre hagyatkozva, helikopteren vagy repülésszimulációs oktatóeszközön.

e) *A személyzet összetétele*

1. *Nappali repülés*. Nappali repülés esetén a személyzet minimális összetétele egy pilóta és egy helikopteres légimentő technikai személyzeti tag.

i. Ez csak akkor csökkenthető egy pilótára, ha:

A) a helikopteres légimentési műveleti területen szükségessé válik, hogy a parancsnok további egészségügyi ellátmányt hozzon. Ilyen esetekben a helikopteres légimentő technikai személyzeti tag a helyszínen maradhat, hogy segítséget nyújtson a beteg vagy sérült személyeknek, amíg a parancsnok teljesíti a repülést;

B) a helikopteres légimentési műveleti területre történő érkezést követően a hordágy berakása megakadályozza, hogy a helikopteres légimentő technikai személyzeti tag elfoglalja az első ülést; vagy

C) az egészségügyi végzettségű utas a helikopteres légimentő technikai személyzeti tag segítségét kéri repülés közben.

ii. Az i. pontban meghatározott esetekben az üzembentartási minimumokat a vonatkozó légtérelőírásoknak megfelelően kell meghatározni; a SPA.HEMS.120 pont 1. táblázatában szereplő helikopteres légimentési műveleti minimumok ilyenkor nem alkalmazhatók.

iii. A parancsnok kizárólag az i. A) alpontban meghatározott esetben szállhat le a helikopteres légimentési műveleti területen anélkül, hogy a technikai személyzeti tag az első ülésből segítséget nyújtana.

2. *Éjjeli repülés*. Minimális személyzeti létszám éjjel:

i. két pilóta; vagy

ii. egy pilóta és egy helikopteres légimentő technikai személyzeti tag az üzemben tartó által az üzembentartási kézikönyvben az alábbiak figyelembevételével meghatározott földrajzi területeken:

A) megfelelő földi tájékozódási pontok;

▼B

B) repüléskövető rendszer a helikopteres légimentési feladat időtartama alatt;

C) az időjárás-jelentést szolgáltató berendezések megbízhatósága;

D) a helikopteres légimentés minimális felszerelésjegyzéke;

E) a személyzet együttműködésének folyamatossága;

F) a személyzet minimális képesítése, alap- és szinten tartó képzés;

G) műveleti eljárások, beleértve a személyzet együttműködését;

H) időjárási minimumok; és

I) egyedi helyi körülmények miatt figyelembe veendő további tényezők.

f) *A személyzet képzése és ellenőrző vizsga*

1. A képzést és az ellenőrző vizsgát az illetékes hatóság által jóváhagyott és az üzembentartási kézikönyvben szereplő részletes tanterv szerint kell lefolytatni.

2. A személyzet tagjai

i. A személyzet képzési programjával szembeni elvárások: fejlesztik a helikopteres légimentés munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteket; javítják a személyzet együttműködését; és olyan intézkedéseket tartalmaznak, amelyek csökkentik a csökkent látási viszonyok között végzett útvonalrepülésekkel, a helikopteres légimentési műveleti terület kiválasztásával, valamint a megközelítési és indulási repülési profil megválasztásával kapcsolatos kockázatokat.

ii. Az f) bekezdés 2. i. pontjában említett intézkedéseket értékelni kell az alábbiak során:

A) nappali látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között, illetve ha az üzemben tartó éjjeli helikopteres légimentést végez, éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végzett jártassági vizsgák; és

B) útvonal-ellenőrző vizsgák.

▼M30

g) *A hajózó személyzet azon tagjai, akik betöltötték a 60. életévüket, és akik az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.065 a) pontjával összhangban egypilótás helikopteres légimentési műveleteket hajtanak végre.*

1. A hajózó személyzet azon tagjai esetében, akik betöltötték a 60. életévüket, és az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.065 a) pontjával összhangban egypilótás helikopteres légimentési műveleteket hajtanak végre, az üzemben tartónak az ORO.GEN.200 pont szerint elvégzett kockázatértékelése során figyelembe kell vennie az üzemeltetési körülményekhez kapcsolódó szív- és érrendszeri és cerebrovaszkuláris tényezők miatti munkaképtelenség kockázatának növekedését.

2. A hajózó személyzet 1. pontban említett tagjainak képzését és ellenőrzését megfelelő képzésben részesült személyzetnek kell végeznie annak érdekében, hogy a segítségükkel észleljék a kognitív képességek enyhe hanyatlását és szükség esetén a személyzet tagjának orvosi elbírálását kérjék.

▼B

SPA.HEMS.135 Helikopteres légimentésben részt vevő egészségügyi végzettségű utas és egyéb személyzet eligazítása

a) *Egészségügyi végzettségű utas*. A helikopteres légimentő repülés vagy helikopteres légimentő repülések sorozata előtt eligazítást kell tartani az egészségügyi végzettségű utas részére annak biztosítása végett, hogy tisztában legyen a helikopteres légimentés munkakörnyezetével és berendezéseivel, képes legyen üzemeltetni a fedélzeten található egészségügyi és életmentő berendezéseket, és részt tudjon venni a normál és vészhelyzet során alkalmazandó be- és kiszállási eljárásokban.

b) *Földi sürgősségi szolgálatok személyzete.* Az üzemben tartónak minden ésszerű intézkedést meg kell hoznia annak biztosítására, hogy a földi sürgősségi szolgálatok személyzete ismerje a helikopteres légimentés munkakörnyezetét és berendezéseit, valamint a helikopteres légimentési műveleti területen végzett földi tevékenységekkel kapcsolatos kockázatokat.

c) *Ellátásra szoruló*. A CAT.OP.MPA.170 pont ellenére csak akkor kell eligazítást tartani, ha a beteg egészségügyi állapota ezt lehetővé teszi.

▼M27

SPA.HEMS.140 Információk, eljárások és dokumentáció

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként felmérje, mérsékelje és minimálisra csökkentse a helikopteres légimentés környezetével kapcsolatos kockázatokat. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben elő kell írnia a mérséklő intézkedéseket, a műveleti előírásokra is kiterjedően.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a helikopteres légimentési művelet parancsnoka felmérje az adott HEMS feladathoz kapcsolódó konkrét kockázatokat.

c) A IV. melléklet CAT.OP.MPA.175 pontja ellenére az üzemben tartónak nem kell operatív repülési tervet készítenie, ha a helikopteres légimentési feladat magában foglal egy előzetesen fel nem vizsgált HEMS műveleti területre irányuló vagy onnan induló repülést.

d) Az üzembentartási kézikönyv vonatkozó kivonatait az üzemben tartó a helikopteres légimentést igénybe vevő szervezet rendelkezésére bocsátja.

▼B

SPA.HEMS.145 Helikopteres légimentési műveleti bázis létesítményei

a) Amennyiben előírás, hogy a személyzet tagjai folyamatosan készültségben legyenek, és az előírt reakcióidő kevesebb mint 45 perc, minden műveleti bázis közelében megfelelő kijelölt szállást kell biztosítani.

b) Minden műveleti bázison a pilóták rendelkezésére kell bocsátani a pillanatnyi és az előre jelzett időjárásra vonatkozó információk beszerzésére alkalmas eszközöket, valamint kielégítő kommunikációt kell biztosítani a megfelelő légiforgalmi szolgálati (ATS) egységgel. A feladatok tervezéséhez megfelelő eszközöket kell a személyzet rendelkezésére bocsátani.

▼M20

SPA.HEMS.150 Tüzelőanyag-/energiaellátás – könnyítések

A CAT.OP.MPA.191 pont b), c) és d) bekezdéseinek alternatívájaként, amikor a helikopteres légimentési (HEMS) küldetést látvarepülési szabályok (VFR) szerint, egy helyi és meghatározott földrajzi területen belül végzik, illetve helikopterrel végzett helyi műveletek esetén a tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégiának biztosítania kell, hogy a küldetés befejezésekor a vésztartalék tüzelőanyag/energia elegendő legyen az alábbiakhoz:

a) 30 percig tartó repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel; vagy

b) 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel nappal, amennyiben a repülés olyan területen történik, ahol folyamatosan rendelkezésre áll megfelelő műveleti terület.

▼M27

SPA.HEMS.151 Légijármű-követő rendszer

A HEMS műveletekhez az üzemben tartónak létre kell hoznia és a HEMS feladat teljes időtartamára fenn kell tartania egy ellenőrzött légijármű-követő rendszert.

▼M20

SPA.HEMS.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasokkal a fedélzeten

Vagy álló rotorok, vagy forgó rotorok melletti végezhető tüzelőanyag-feltöltési eljárást kell biztosítani a CAT.OP.MPA.200 „A légi jármű különleges tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése” pontnak megfelelően.

▼M9

K. ALRÉSZ

HELIKOPTERREL VÉGZETT, TENGER FELETTI MŰVELETEK

SPA.HOFO.100 Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek (HOFO)

Ezen alrész követelményei a következőkre vonatkoznak:

a) kereskedelmi légi járművek üzemben tartója, amely az ORO résszel összhangban érvényes légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkezik;

b) olyan, egyedi műveleteket végző üzemben tartó, amely az ORO résszel összhangban bejelentette tevékenységét; vagy

c) olyan, nem kereskedelmi műveleteket végző üzemben tartó, amely az ORO résszel összhangban bejelentette tevékenységét.

SPA.HOFO.105 Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek jóváhagyása

a) Az üzemben tartónak egyedi jóváhagyást kell kapnia az illetékes hatóságtól, mielőtt megkezdi az ezen alrész hatálya alá tartozó egyedi műveleteket.

b) Ilyen jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak az SPA.GEN.105 pontban meghatározott módon kérelmet kell benyújtania az illetékes hatósághoz, valamint bizonyítania kell, hogy megfelel ezen alrész követelményeinek.

c) Mielőtt egy, az a) pont szerinti jóváhagyást megadó tagállamtól eltérő tagállamból műveleteket végezne, az üzemben tartónak mindkét tagállam illetékes hatóságát tájékoztatnia kell a tervezett műveletről.

SPA.HOFO.110 Műveleti eljárások

a) Az üzemben tartó köteles a repülésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó eljárásának részeként mérsékelni és minimálisra csökkenteni a helikopterrel végzett, tenger feletti műveletekre sajátosan jellemző kockázatokat és veszélyeket. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia a következőket:

1. a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése;

2. a személyzet és egyéb érintett személyek feladatai;

3. a szükséges berendezésekre és a repülés előkészítésére vonatkozó feltételek; és

4. olyan műveleti eljárások és minimumkövetelmények, amelyekkel a rendes és a várhatóan rendkívüli műveletek egyaránt ismertetésre, a hozzájuk kapcsolódó kockázatok pedig megfelelő módon csökkentésre kerülnek.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a következőket:

1. minden repülés előtt készüljön operatív repülési terv;

2. az utasok repülésbiztonsági eligazítása térjen ki a tenger feletti repülés részleteire vonatkozó sajátos információkra, és az eligazításra még a helikopterbe való beszállás előtt kerüljön sor;

3. a hajózó személyzet minden tagja viseljen jóváhagyott túlélőruházatot:

i. amennyiben a parancsnok/kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz; vagy

▼M9

ii. amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a számított túlélési idő; vagy

iii. amennyiben a repülést éjjel, kedvezőtlen környezetben tervezik végrehajtani;

4. amennyiben a megfelelő légiforgalmi szolgálat meghatározta a tenger feletti útvonalat, úgy azt kövessék;

5. a pilóták a repülés teljes időtartama alatt optimális mértékben használják az automatikus repülésvezérlő rendszert (AFCS);

6. határozzanak meg konkrét tenger feletti megközelítési profilokat, beleértve a stabil megközelítés paramétereit, valamint dolgozzák ki azt a javító intézkedést, amelyet abban az esetben kel meghozni, ha a megközelítés instabillá válna;

7. több pilótával végrehajtott műveletek esetében legyenek bevezetett eljárások arra, hogy tenger feletti repülés során a személyzet egy tagja folyamatosan figyelje a repülőműszereket, különösen a megközelítés vagy az indulás alatt, annak érdekében, hogy a biztonságos repülési útvonalat kövessék;

8. a hajózó személyzet azonnal hozza meg a megfelelő intézkedést, amennyiben a magassági riasztás működésbe lép;

9. legyenek bevezetett eljárások, amelyek előírják, hogy a vészhelyzetben lebegést biztosító rendszereket minden víz feletti érkezés és indulás alkalmával élesítsék, amikor az biztonságosan végrehajtható; és

10. a műveleteket az illetékes hatóság vagy a légtérért felelős megfelelő hatóság által a repülési útvonalra vagy területre vonatkozóan meghatározott korlátozásoknak megfelelően hajtsák végre.

SPA.HOFO.115 Tengeri létesítmények igénybevétele

Az üzemben tartó csak olyan tengeri létesítményeket vehet igénybe, amelyek megfelelőek a helikoptertípus méretéhez és tömegéhez viszonyítva, valamint a szóban forgó műveletek céljára.

SPA.HOFO.120 A repülőterek és műveleti területek kiválasztása

▼M21

a) *Szárazföldi kitérő célrepülőtér.* Tengeri létesítményről szárazföldi célrepülőtérre végzett repülések esetén a parancsnokpilóta/parancsnok a CAT.OP.MPA.192, az NCC.OP.152 és az SPO.OP.151 ponttól eltérve nem köteles kitérő célrepülőteret meghatározni az operatív repülési tervben, feltéve, hogy megfelelő váratlan eseményekre fenntartott operatív intézkedések biztosítják a tengerről való biztonságos visszatérést.

▼M9

b) *Tengeri kitérő helikopter-leszállóplatform* Az üzemben tartó tengeri kitérő helikopter-leszállóplatformot is választhat, amennyiben valamennyi alábbi feltétel teljesül:

1. tengeri kitérő helikopter-leszállóplatformot kizárólag az elhatározási pontot (PNR) túllépve, abban az esetben szabad igénybe venni, ha szárazföldi kitérő célrepülőtér földrajzilag nem elérhető. Az elhatározási pont elérése előtt szárazföldi kitérő célrepülőteret kell igénybe venni;

▼M9

2. a tengeri kitérő helikopter-leszállóplatformnak megfelelőnek kell lennie az egy üzemképtelen hajtóművel való leszállásra;

3. a lehetséges mértékig az elhatározási pont elérése előtt garantálni kell a leszállóplatform rendelkezésre állását. Az egyes helikopter-leszállóplatformok és egyéb területek kitérő helikopter-leszállóplatformként való használatához azok méreteinek, konfigurációjának és akadálymentességének minden olyan helikoptertípus szempontjából megfelelőnek kell lenniük, amelyek igénybe kívánják azokat venni;

4. meg kell határozni az időjárási minimumokat, figyelembe véve a meteorológiai információk pontosságát és megbízhatóságát;

5. a MEL-nek külön rendelkezéseket kell tartalmaznia az ilyen típusú műveletekre;

6. tengeri kitérő helikopter-leszállóplatform csak akkor választható, ha erre az üzemben tartó az üzembentartási kézikönyvben meghatároz egy eljárást.

▼M21

SPA.HOFO.125 Tengeri létesítmények megközelítésére vonatkozó szabványos eljárások (OSAP-k)

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a Tengeri létesítmények megközelítésére vonatkozó szabványos eljárásokat (OSAP-ket) csak a következő esetekben alkalmazzák:

1. a helikopter képes navigációs és valós idejű, a környezetében található akadályokra vonatkozó információkat szolgáltatni az akadályoktól való megfelelő távolság tartása érdekében; valamint

2. vagy:

i. a legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) meghatározása rádiómagasságmérővel vagy azzal egyenértékű teljesítményt nyújtó eszközzel történik; vagy

ii. a legalacsonyabb süllyedési szintet (MDA) alkalmazzák, és az kellő ráhagyást tartalmaz.

b) Ha az üzemben tartó OSAP-ket alkalmaz olajfúró tornyok vagy mozgó hajók megközelítése céljából a repülést többpilótás műveletként kell végrehajtani.

c) Az elhatározási távolságnak megszakított megközelítés esetén megfelelő akadálymentességet kell biztosítania minden olyan célállomáson, ahol OSAP végrehajtását tervezik.

d) Az elhatározási távolságon belül vagy a legalacsonyabb süllyedési szint/legalacsonyabb süllyedési magasság (MDA/H) alatt csak akkor folytatható a megközelítés, ha a célállomással látás szerinti kapcsolat létesült.

e) Egy pilótával végzett műveletek esetén az MDA/H-t és az elhatározási távolságot meg kell növelni a megfelelő értékkel.

f) Abban az esetben, ha OSAP-t végrehajtva nem mozgó tengeri létesítményt (pl. rögzített létesítményt vagy lehorgonyzott hajót) közelítenek meg, és a navigációs rendszerben megbízható GNSS-koordináták állnak rendelkezésre a létesítményre vonatkozóan, au OSAP biztonságosságát a GNSS/területi navigációs rendszer használatával kell növelni.

g) Az üzemben tartónak be kell építenie az OSAP-ket az alap szintű és a szinten tartó képzési és ellenőrző vizsgáztatási programjaiba.

▼M9

SPA.HOFO.130 Időjárási viszonyok

Tengeri létesítmények között, G osztályú légtérben végzett repülések esetén, ha a víz feletti útvonalszakasz kevesebb mint 10 tengeri mérföld (NM), a VFR szerinti repülések a CAT.OP.MPA.247, az NCC.OP.180 és az SPO.OP.170 pont ellenére elvégezhetők, ha a korlátok elérik vagy meghaladják az alábbi értékeket:

Tengeri létesítmények között, G osztályú légtérben végzett repülésekre vonatkozó minimumok

	Nappal		Éjjel	
	Felszín feletti magasság (*)	Látótávolság	Felszín feletti magasság (*)	Látótávolság
Egy pilóta	300 láb	3 km	500 láb	5 km
Két pilóta	300 láb	2 km (**)	500 láb	5 km (***)

(*) A felhőalapnak lehetővé kell tennie a megadott magasságon történő repülést a felhők alatt, azokon kívül.

(**) Helikopterekkel akár 800 m repülés közbeni látótávolság esetén is végezhetők műveletek, amennyiben a célállomás vagy egy közbenső tereptárgy folyamatosan látható.

(***) Helikopterekkel akár 1 500 m repülés közbeni látótávolság esetén is végezhetők műveletek, amennyiben a célállomás vagy egy közbenső tereptárgy folyamatosan látható.

SPA.HOFO.135 A szélre vonatkozó korlátozások tengeri létesítményekre való repülés esetén

Tengeri létesítményre irányuló műveletet csak akkor szabad végrehajtani, ha a helikopter-leszállóplatformról jelentett szélsebesség – a széllökéseket is beleértve – legfeljebb 60 csomó.

SPA.HOFO.140 A tengeri létesítményekre vonatkozó teljesítmény-előírások

Helikopterekkel a tengeri létesítményekről való felszállást és azokra való leszállást a művelet típusa szerint, a vonatkozó melléklet teljesítménykövetelményeinek megfelelően kell végrehajtani.

▼C5

SPA.HOFO.145 Repülésiadat-figyelő (Flight data monitoring, FDM) program

a) Az olyan üzemben tartó, amely fedélzeti adatrögzítővel felszerelt helikopterrel végez CAT műveleteket, 2019. január 1-jéig köteles integrált irányítási rendszere részeként FDM-programot kialakítani, majd fenntartani azt.

b) Az FDM-program nem lehet büntető jellegű, és megfelelő biztosítékokat kell tartalmaznia az adatforrás(ok) védelmére.

▼M9

SPA.HOFO.150 Légijármű-követő rendszer

Az üzemben tartónak létre kell hoznia, és fenn kell tartania egy ellenőrzött légijármű-követő rendszert, amely a kedvezőtlen környezetben, tenger felett végzett műveletek esetében a helikopter elindulásától a végső célállomásra való megérkezéséig nyomon követi azt.

SPA.HOFO.155 Vibrációs állapotfigyelő (vibration health monitoring, VHM) rendszer

a) A következő, kedvezőtlen környezetben, tenger felett kereskedelmi légi szállítási műveleteket végrehajtó helikoptereket 2019. január 1-jéig fel kell szerelni a kritikus rotor- és rotormeghajtó rendszerek állapotának figyelemmel kísérésére alkalmas VHM-rendszerrel:

1. az olyan hajtóművel rendelkező komplex helikopterek, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. december 31-ét követően adták ki;

▼M9

2. minden olyan, kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter, amelynek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2017. január 1-je előtt adták ki;

3. minden olyan helikopter, amelynek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2018. december 31-ét követően adták ki.

b) Az üzemben tartónak rendelkeznie kell egy olyan rendszerrel, amely a következőkre szolgál:

1. gyűjti az adatokat, beleértve a rendszer által generált riasztásokat is;

2. elemzi és meghatározza az alkotóelemek üzembiztosságát; és

3. reagál a fellépő hibákra.

SPA.HOFO.160 A berendezésekre vonatkozó követelmények

a) Az üzemben tartónak teljesítenie kell a következő, berendezésekre vonatkozó követelményeket:

1. utastájékoztató rendszer a kereskedelmi légi szállítási és a nem kereskedelmi műveletekre használt, hajtóművel rendelkező, komplex helikoptereken:

i. a kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket utastájékoztató rendszerrel kell felszerelni;

ii. a legfeljebb kilenc maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket nem kell utastájékoztató rendszerrel felszerelni, ha az üzemben tartó bizonyítani tudja, hogy repülés közben a pilóta hangja minden utasülésben érthető.

2. *Rádió-magasságmérő*

A helikoptereket fel kell szerelni olyan rádió-magasságmérővel, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzéssel, valamint egy, a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt látható jelzéssel figyelmeztetni a pilótát.

b) *Vészkijáratok*

Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is beleértve – és valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amely vészkijáratként való használatra alkalmas, valamint azok nyitószerkezetét jól látható jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodóknak nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket úgy kell megtervezni, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul, vagy az utastér víz alá kerül.

c) *Helikopteres földközelségjelző rendszer (HTAWS)*

Az olyan, kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző helikoptereket, amelyeknek a legnagyobb engedélyezett felszállótömege több, mint 3 175 kg, vagy a maximális utasülésszám-konfigurációjuk meghaladja a kilencet, és egyedi légialkalmassági bizonyítványukat első alkalommal 2018. december 31-ét követően adták ki, fel kell szerelni olyan helikopteres földközelségjelző rendszerrel, amely megfelel egy elfogadott szabvány „A” osztályú berendezésekre vonatkozó előírásainak.

SPA.HOFO.165 Kedvezőtlen környezetben végrehajtott műveleteket segítő kiegészítő eljárások és berendezések

a) *Mentőmellények*

A fedélzeten a repülés teljes időtartama alatt mindenkinek mentőmellényt kell hordania, kivéve, ha olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és a mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

▼**M9**

b) *Túlélőruházat*

A fedélzeten minden utas köteles túlélőruházatot viselni:

1. ha a parancsnok/kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz; vagy

2. amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a számított túlélési idő; vagy

3. amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani.

c) *Vészhelyzeti lélegeztető rendszer*

A fedélzeten tartózkodó összes személy számára lennie kell vészhelyzeti lélegeztető rendszernek, amelynek használatát el kell magyarázni számukra.

d) *Mentőtutajok*

1. Valamennyi szállított mentőtutajt úgy kell beszerelni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízre szállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait az engedélyezéshez értékelték.

2. Valamennyi szállított mentőtutajt úgy kell beszerelni, hogy vészhelyzetben azonnal használhatóak legyenek.

3. A beszerelt mentőtutajok száma:

   i. a 12-nél kevesebb személyt szállító helikopterek esetében legalább egy olyan mentőtutaj, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma; vagy

   ii. a 11-nél több személyt szállító helikopterek esetében legalább két mentőtutaj, amelyek együttesen elegendők a fedélzeten szállítható személyek elhelyezésére, valamint az egyik tutaj elvesztése esetén a fennmaradó tutaj(ok) túlterhelési kapacitása lehetővé teszi, hogy benne (bennük) a helikopteren található valamennyi személy elférjen.

4. Minden mentőtutajon lennie kell legalább egy túlélésre szolgáló vészhelyzeti helyzetjeladónak (ELT(S)); és

5. minden mentőtutajon lennie kell a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelésnek, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

e) *Utastér-vészvilágítás*

A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítás-rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.

f) *Automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(AD))*

A helikoptert fel kell szerelni olyan automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(AD)), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

g) *A le nem dobható ajtók rögzítése*

A le nem dobható ajtóknak, amelyeket vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lenniük, hogy a vízre szállás és a lebegés értékeléséhez előírt maximális tengeri körülmények mértékéig semmilyen tengeri körülmény esetén ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.

▼M9

h) *Vészkijáratok és menekülőnyílások*

Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is beleértve – és valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amely vészkijáratként való használatra alkalmas, úgy kell beszerelni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.

i) A fenti a), b) és c) alponttól eltérve az üzemben tartó kockázatértékelés alapján engedélyt adhat a tengeri létesítményen egészségügyi okok miatt cselekvőképtelenné vált utasoknak arra, hogy a visszaúton vagy a tengeri létesítmények közötti úton részben vagy egyáltalán ne viseljék a mentőmellényt, illetve a túlélőruházatot, vagy ne használják a vészhelyzeti lélegeztető rendszereket.

SPA.HOFO.170 A személyzetre vonatkozó előírások

a) Az üzemben tartónak meg kell állapítania a következőket:

1. a hajózó személyzet tagjainak kiválasztására vonatkozó kritériumok, figyelembe véve a hajózó személyzet tagjainak korábbi tapasztalatait;

2. a tervek szerint a tenger feletti műveleteket végrehajtó parancsnok/kapitány minimális gyakorlata; és

3. a hajózó személyzet képzési és ellenőrzési programja, amelyet a hajózó személyzet minden egyes tagjának sikeresen el kell végeznie. A programnak, amelyet hozzá kell igazítani a tengeri környezethez, ki kell terjednie a rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokra, a személyzeti erőforrás-gazdálkodásra, a vízbehatolás esetén és a tengeren való túlélés oktatására.

b) *A közelmúltbeli tapasztalatokra vonatkozó követelmények*

Egy pilóta csak akkor vezethet utasokat szállító helikoptert:

1. tengeri létesítményen, a légi jármű kapitányaként vagy parancsnokaként, ha a megelőző 90 napban legalább 3 felszállást, indulást, megközelítést és leszállást végzett tengeri létesítményen azonos típusú helikopterrel vagy az adott típusnak megfelelő teljes helikopterszimulátoron (FFS); vagy

2. éjjel tengeri létesítményen, a légi jármű kapitányaként vagy parancsnokaként, ha a megelőző 90 napban legalább 3 felszállást, indulást, megközelítést és leszállást végzett éjjel tengeri létesítményen azonos típusú helikopterrel vagy az adott típusnak megfelelő teljes helikopterszimulátoron (FFS).

A három felszállást és leszállást a végrehajtandó művelettől függően többpilótás vagy egypilótás műveletben kell végrehajtani.

c) A kereskedelmi légi szállításra vonatkozó egyedi követelmények:

1. A fenti b) pont 1. és 2. alpontjában előírt 90 napos időszakot 120 napra meg lehet hosszabbítani típusminősítő oktató vagy vizsgáztató felügyelete alatti repülés esetén.

2. Amennyiben a pilóta nem felel meg az 1. alpont előírásainak, jogosultságai gyakorlása előtt teljesítenie kell egy gyakorlórepülést a helikopteren vagy az alkalmazandó helikoptertípusnak megfelelő FFS-en, amelynek magában kell foglalnia legalább a b) 1. és b) 2. alpontban előírtakat.

▼M10

L. ALRÉSZ

EGYHAJTÓMŰVES GÁZTURBINÁS REPÜLŐGÉPPEL ÉJSZAKA VAGY MŰSZERES IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VÉGREHAJTOTT MŰVELETEK (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC műveletek

Kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek esetében az egyhajtóműves gázturbinás repülőgépek csak akkor tarthatók üzemben éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között, ha az üzemben tartó az illetékes hatóságtól SET-IMC-jóváhagyást kapott.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC műveletek jóváhagyása

Az illetékes hatóság SET-IMC-jóváhagyásának megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy a következő feltételek mindegyike teljesül:

a) a világ összes adott sárkányszerkezet-hajtómű kombinációjú légi járműve alkotta flotta üzemelése során a gázturbinás hajtóművek megbízhatósági szintje elfogadható;

▼M16

b) a repülőgép és meghajtórendszere folyamatos légialkalmasságának és megbízhatóságának tervezett szintjét biztosító speciális karbantartási utasításokat és eljárásokat az 1321/2014/EU rendeletnek megfelelően kidolgozták és feltüntették az üzemben tartó légijármű-karbantartási programjában, beleértve a következők mindegyikét:

1. hajtóműtrend-figyelési program, kivéve az olyan, egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2004. december 31. után ellátott repülőgépek esetében, amelyek automatikus trendfigyelő rendszerrel rendelkeznek;

2. a meghajtó- és a kapcsolódó rendszerekre vonatkozó megbízhatósági program;

▼M10

c) a hajózó személyzet összetételét és az ilyen műveletekben részt vevő hajózó személyzet tagjaira vonatkozó képzési/ellenőrző programot kidolgozták;

d) kidolgozták az operatív eljárásokat, amelyek meghatározzák a következők mindegyikét:

1. a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és a megfelelő bejegyzések feltüntetését a minimálisan szükséges berendezések listájában (MEL);

2. a repülések tervezése;

3. a rendes eljárások;

4. a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások, köztük a meghajtórendszer meghibásodása után követendő eljárások, valamint a mindenkori időjárási viszonyok között követendő kényszerleszállási eljárások;

5. a nyomon követés és az események jelentése.

e) sor került biztonsági kockázatértékelésre, beleértve az elfogadható kockázati időszak meghatározását arra az esetre, ha egy üzemben tartó élni kíván vele.

SPA.SET-IMC.110 A SET-IMC műveletekhez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

A SET-IMC műveletekhez használt repülőgépeket el kell látni az alábbi felszerelésekkel:

a) két különálló villamosenergia-termelő rendszer, amelyek külön-külön is alkalmasak arra, hogy elegendő villamos energiával lássák el a célállomásig vagy egy kitérő repülőtérre történő folyamatos repüléshez szükséges valamennyi alapvető repülési műszert, navigációs rendszert és repülőgéprendszert;

▼M10

b) két, független forrásokból táplált műhorizont;

c) utasszállítási műveletek esetében minden egyes utasülésnél vállheveder vagy biztonsági öv átlós vállhevederrel;

d) fedélzeti időjárási radarberendezés;

e) túlnyomásos kabinnal üzemeltetett repülőgép esetében elegendő kiegészítő oxigén a fedélzeten tartózkodó összes személy számára, hogy a legnagyobb engedélyezett utazómagasságon bekövetkező hajtómű-meghibásodást követően – a legnagyobb kabinnyomás-csökkenést feltételezve – a repülőgép a legjobb siklási sebességen és a legjobb siklási konfigurációban 13 000 láb alatti kabinmagasságra süllyedhessen;

f) olyan területi navigációs rendszer, amelybe be lehet programozni a leszállóhelyek pozícióját, és amely vízszintes irányvezetést biztosít a hajózó személyzet számára a szóban forgó leszállóhelyek eléréséhez;

g) rádió-magasságmérő;

h) olyan leszálló fényszórók, amelyek képesek 200 láb távolságról megvilágítani a földet érési pontot a siklópályán, amelyet a repülőgép leállított hajtóművel tesz meg;

i) elegendő kapacitású és kellően tartós vészhelyzeti villamosenergia-ellátó rendszer, amely az összes villamosenergia-termelő rendszer meghibásodását követően képes villamos energiát szolgáltatni a következőkhöz szükséges további terheléseknek:

1. a hajtómű meghibásodása után a legnagyobb üzemi magasságból való ereszkedés során használt alapvető repülési és területi navigációs műszerek;

2. a hajtómű újraindítására tett egyszeri kísérletet biztosító eszközök;

3. adott esetben a futómű és a fékszárnyak kiengedése;

4. a rádió-magasságmérő használata végig a leszálláshoz való megközelítés során;

5. a leszálló fényszórók;

6. egy Pitot-cső fűtőrendszere;

7. a leszálláshoz a pilóta látásának romlása ellen megfelelő védelmet nyújtó elektromos eszköz, amennyiben be van építve;

j) olyan gyújtási rendszer, amely automatikusan aktiválódik, vagy amelyet kézzel lehet működtetni felszálláshoz, leszálláshoz, valamint repülés közben, látható pára esetén;

k) az erőátviteli rendszer kenési rendszerét folyamatosan figyelő olyan eszköz, amely észleli a hajtáslánc egy alkotórészének küszöbönálló meghibásodásával összefüggő törmelék jelenlétét, beleértve a pilótafülkében működő figyelmeztető jelzést;

▼M20

l) vészhelyzeti hajtóműteljesítmény-ellenőrző rendszer, amely lehetővé teszi a hajtómű elegendő teljesítménytartományban való további működtetését a repülés biztonságos befejezése érdekében, a tüzelőanyag-/energiaszabályozó egység észszerűen várható meghibásodása esetén.

▼M14

M. ALRÉSZ

ELEKTRONIKUS PILÓTATÁSKÁK (EFB-k)

SPA.EFB.100 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata – üzembentartási engedély

▼M29

a) A repülőgéppel vagy helikopterrel kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók vagy az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartók csak akkor használhatnak B típusú EFB-alkalmazást, ha az illetékes hatóságtól ilyen felhasználásra engedélyt kaptak.

▼M14

b) Ahhoz, hogy az üzemben tartó az illetékes hatóságtól a B típusú EFB-alkalmazás használatára üzembentartási engedélyt kaphasson, igazolnia kell, hogy:

1. az alkalmazás gazdagépeként használt EFB-eszköz, maga az EFB-alkalmazás, valamint az alkalmazáshoz kapcsolódó funkció használatára vonatkozó kockázatértékelést elvégezték, a kapcsolódó kockázatokat azonosították és biztosították azok megfelelő kezelését és csökkentését;

2. az EFB-eszközök és az EFB-alkalmazás ember-gép interfészeit az emberi tényezők alapelveivel összhangban értékelték;

3. létrehozott egy EFB adminisztrációs rendszert, és eljárásokat és képzési feltételeket dolgozott ki és vezetett be az EFB-eszközök és EFB-alkalmazások adminisztrációjára és használatára vonatkozóan. Ezek az alábbiakra vonatkozó eljárásokat foglalják magukban:

i. az EFB használata;

ii. az EFB változásainak kezelése;

iii. az EFB adatainak kezelése;

iv. az EFB karbantartása; és

v. az EFB biztonsága;

4. az EFB gazdaplatformja alkalmas az EFB-alkalmazás tervezett felhasználására.

Az igazoló eljárást az adott EFB-alkalmazásnak, valamint az alkalmazás telepítési helyeként használt, adott EFB-gazdaplatformnak megfelelően kell elvégezni.

▼M21

N. RÉSZ

TÉRBELI PONT SZERINTI HELIKOPTERES MEGKÖZELÍTÉSEK ÉS INDULÁSOK CSÖKKENTETT VFR-MINIMUMOK MELLETT (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Térbeli pont szerinti (PinS) helikopteres megközelítések és indulások csökkentett VFR-minimumok mellett

▼M27

a) Az üzemben tartó csak akkor alkalmazhat csökkentett VFR működési minimumokat, ha mindkét alábbi feltétel teljesül:

1. a műveleteket nem helikopteres légimentő repülésre szóló jóváhagyás alapján hajtják végre;

2. az üzemben tartó megkapta az illetékes hatóság jóváhagyását.

▼M21

b) A csökkentett VFR-műveleti minimumok csak IFR szerint repült szakaszokat tartalmazó helikopteres repülésekre, továbbá kizárólag az alábbi esetekben alkalmazandók:

1. a repülésnek a VFR szerint teljesített szakaszára közvetlenül a helikopter PinS megközelítés után kerül sor azzal a szándékkal, hogy egy közeli helikopter-leszállóhelyen vagy műveleti helyszínen leszálljanak;

2. a repülésnek a VFR szerint teljesített szakaszára közvetlenül a helikopter PinS megközelítés után kerül sor azzal a szándékkal, hogy egy közeli HEC- vagy HHO-helyszínen függesztményes szállítási műveleteket végezzenek;

3. a repülésnek a VFR szerint teljesített szakasza olyan indulás, amelynek célja az IFR szerinti repülésre való áttérés egy közeli kezdeti indulási ponton.

c) Az üzemben tartónak meg kell határoznia azokat a műveleti eljárásokat, amelyeket a csökkentett VFR-műveleti minimumok melletti repülés esetén kell alkalmazni.

d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet tagjai tapasztaltak lés megfelelően képzettek legyenek a csökkentett VFR-műveleti minimumok melletti repülés terén.

▼M29

O. ALRÉSZ

PILÓTA ÁLTAL VEZETETT, VTOL-KÉPES LÉGI JÁRMŰVEL VÉGZETT LÉGIMENTÉSI MŰVELETEK (VEMS)

SPA.VEMS.100 Pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel végzett légimentési műveletek (VEMS)

a) Innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartók csak akkor végezhetnek légimentési műveleteket pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel, ha az illetékes hatóságtól ilyen műveletre engedélyt kaptak.

b) Az illetékes hatóság akkor ad ki jóváhagyást az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó részére, ha az:

1. rendelkezik a III. melléklet (ORO rész) szerinti üzembentartási engedéllyel;

2. a műveleteket a IX. melléklet (IAM rész) vonatkozó követelményei szerint végzi; valamint

3. bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy megfelel az ezen alrészben található előírásoknak.

c) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak VEMS műveleti bázisként megfelelő vertiportokat, illetve kórházi területeket kell használnia, kivéve, ha az illetékes hatóságtól jóváhagyást kap kórházi területnél lévő közérdekű helyszín (PIS) használatára.

d) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó az alábbiakra figyelemmel megfelelő műveleti területeket használhat VEMS küldetések vagy VEMS gyakorló repülések céljára:

1. a légi jármű fel- és leszállásra vonatkozó teljesítmény-előírásai;

2. a műveleti terület jellemzői, ideértve a méretet, az akadályokat és a felület állapotát;

3. a VTOL-képes légi jármű (VCA) földön tartózkodó személyektől való biztonságos elkülönítése; valamint

4. a magánélet tiszteletben tartásával, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztosítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos követelmények.

SPA.VEMS.110 A VCA-val végzett légimentéshez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

a) Minden kifejezetten VTOL-képes légi járműre (VCA-ra) szánt orvosi berendezés beszerelését és a beszerelt berendezés minden későbbi módosítását, valamint adott esetben üzemeltetését a 748/2012/EU rendelet szerint jóvá kell hagyni.

b) Nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon vagy területeken végzett VFR-repülés során a VCA-t fel kell szerelni a saját helyzetét és akadályait ábrázoló mozgatható térképet mutató eszközökkel. A térképet és az akadály-adatbázis(oka)t naprakészen kell tartani.

c) Nappali VFR-repülések során a VCA-t fel kell szerelni a térbeli helyzet és a stabilizált iránysz̈g mérésére és pilóta számára történő kijelzésére szolgáló eszközökkel vagy más egyenértékű eszközökkel, amelyekkel csökkenthető a pilóta tájékozódási zavara kevés látható tereptárgy esetén.

d) Minden, a VEMS küldetésekhez használt VCA-t fel kell szerelni ADS-B adatkimeneti képességgel rendelkező eszközökkel.

e) ►C6 A d) pontban ◄ előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell tanúsítani.

f) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL-ben).

▼M29

SPA.VEMS.115 Kommunikáció

A pilóta által vezetett VCA-kra vonatkozó műszer- és berendezéskövetelményeken túlmenően a VEMS repüléseket végző VCA-knak rendelkezniük kell olyan kommunikációs berendezéssel, amelynek segítségével kétirányú kommunikációt lehet folytatni a VEMS repülést igénybe vevő szervezettel és – adott esetben – a földi sürgősségi szolgálatok személyzetével a művelet helyszínén.

SPA.VEMS.120 A látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumai

A VEMS repülésekre a repülés-előkészítési és útvonalrepülési szakaszban meghatározott időjárási minimumokat a SERA.5001 pont szerint kell meghatározni. Ha az útvonalrepülési szakaszban az időjárási viszonyok a vonatkozó minimumok alá csökkennek:

a) A kizárólag VFR szerinti nappali repülésre szóló engedéllyel rendelkező VCA-knak a lehető leghamarabb le kell szállniuk, vagy vissza kell térniük a VEMS bázisra.

b) Fenntartva.

SPA.VEMS.125 VEMS műveletekre vonatkozó teljesítmény-előírások

A VEMS műveletekhez használt VCA-kat az UAM.POL.VCA.100 pontban meghatározott megfelelő teljesítmény-előírások szerint kell üzemben tartani.

SPA.VEMS.130 A személyzetre vonatkozó előírások

a) *Kiválasztás*. Az innovatív légi mobilitási műveletek végző üzemben tartónak az előzetes tapasztalataik figyelembevételével kell meghatároznia a hajózó személyzet VEMS műveletekhez való kiválasztására vonatkozó kritériumokat.

b) *Gyakorlati képzés*. A személyzet tagjainak sikeresen el kell végezniük az üzembentartási kézikönyvben található VEMS eljárások szerinti gyakorlati képzést.

c) Fenntartva.

d) *A személyzet összetétele*

1. *Nappali repülés*. A személyzet VFR szerinti nappali VEMS repülésre való útnak indításkori minimális összetétele két pilóta, vagy egy pilóta és egy VEMS technikai személyzeti tag.

   A VEMS műveleti területen való leszállás után a további repülést az alábbi esetekben végezheti egy pilóta:

   i. ha további orvosi felszerelésekre, tüzelőanyagfeltöltésre/akkumulátortöltésre vagy újrapozicionálásra van szükség, miközben a VEMS technikai személyzeti tag egészségügyi ellátást nyújt a földön; vagy

   ii. ha a VEMS technikai személyzeti tag repülés közben vagy másik járműben való szállítás során egészségügyi ellátásban részesít erre rászoruló személyt.

2. *Fenntartva*.

3. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a VEMS küldetés során mindvégig megmaradjon a személyzet együttműködésének folyamatossága.

e) *A repülőszemélyzet és technikai személyzet képzése és ellenőrzése*

1. A képzést és ellenőrzést megfelelően képzett személyzetnek kell végeznie az üzembentartási kézikönyvben szereplő és az illetékes hatóság által jóváhagyott tanterv szerint.

▼M29

2. A személyzet tagjai

i. A személyzeti képzési programok összes lényeges elemének fejlesztenie kell a személyzet VEMS művelet munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteit, fokoznia kell a személyzet együttműködését, és tartalmaznia kell olyan intézkedéseket, amelyek minimalizálják a csökkent látási viszonyok között végzett útvonalrepülésekkel, a VEMS műveleti terület kiválasztásával, valamint a megközelítési és indulási repülési profil megválasztásával kapcsolatos kockázatokat.

ii. Az i. pontban említett intézkedéseket mindkét alábbi esetben értékelni kell:

A) nappali látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végzett jártassági vizsgák;

B) útvonal-ellenőrző vizsgák.

iii. A ii. alpontban említett jártassági vizsgák és útvonal-ellenőrző vizsgák VEMS komponenseinek érvényességi ideje 6, illetve 12 naptári hónap.

SPA.VEMS.135 Egészségügyi végzettségű utasok és egyéb személyzet eligazítása

a) *Egészségügyi végzettségű utasok*. A VEMS repülés vagy repüléssorozat előtt eligazítást kell tartani az egészségügyi végzettségű utas részére annak biztosítása végett, hogy tisztában legyen a VEMS művelet munkakörnyezetével és berendezéseivel, képes legyen üzemeltetni a fedélzeten található vészhelyzeti berendezéseket, és részt tudjon venni a normál és vészhelyzet során alkalmazandó be- és kiszállási eljárásokban.

b) *Földi sürgősségi szolgálatok személyzete*. Földi sürgősségi szolgálatok személyzetének alkalmazása esetén az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak minden szükséges intézkedést meg kell hoznia annak biztosítására, hogy e személyzet ismerje a VEMS művelet munkakörnyezetét és berendezéseit, valamint a VEMS műveleti területen végzett földi tevékenységekkel kapcsolatos kockázatokat.

c) *Ellátásra szorulók*. A IX. melléklet (IAM rész) UAM.OP.MVCA.170 pontjától eltérően csak akkor kell eligazítást tartani, ha az ellátásra szoruló személy egészségi állapota ezt lehetővé teszi.

SPA.VEMS.140 Információk, eljárások és dokumentáció

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként felmérje, mérsékelje és minimálisra csökkentse a VEMS művelet környezetével kapcsolatos kockázatokat. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben elő kell írnia a mérséklő intézkedéseket, a műveleti előírásokra is kiterjedően.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a parancsnok felmérje az adott VEMS repüléshez kapcsolódó konkrét kockázatokat.

c) Az üzembentartási kézikönyv vonatkozó kivonatait a VEMS műveletet igénybe vevő szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

SPA.VEMS.145 Eszközök a VEMS műveleti bázison

a) Amennyiben előírás, hogy a személyzet tagjai folyamatosan készültségben legyenek, és az előírt reakcióidő kevesebb mint 45 perc, minden VEMS műveleti bázis közelében megfelelő kijelölt szállást kell biztosítani.

b) Minden VEMS műveleti bázison hozzáférést kell biztosítani a hajózó személyzetnek a pillanatnyi és az előre jelzett időjárásra vonatkozó információk beszerzésére alkalmas eszközökhöz, valamint kielégítő kommunikációról kell gondoskodni a megfelelő légiforgalmi szolgálati (ATS) egységekkel. Az összes kapcsolódó feladat tervezéséhez megfelelő eszközöket kell a személyzet rendelkezésére bocsátani.

▼M29

SPA.VEMS.150 Tüzelőanyag-feltöltés/tüzelőanyag-leeresztés/akkumulátorfeltöltés/akkumulátorcsere utasok be- vagy kiszállítása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

Be- vagy kikapcsolt emelő- és menethajtóművekkel végzett tüzelőanyag-feltöltési/tüzelőanyag-leeresztési/akkumulátortöltési akkumulátorcsere-eljárások csak az UAM.OP.MVCA.200, illetve az UAM.OP.MVCA.205 pont szerint hajthatók végre.

SPA.VEMS.155 Légijármű-követő rendszer

A VEMS műveletekhez az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak létre kell hoznia és a VEMS repülés teljes időtartamára fenn kell tartania egy ellenőrzött légijármű-követő rendszert.

▼M1

VI. MELLÉKLET

▼C3

HAJTÓMŰVEL RENDELKEZŐ KOMPLEX LÉGI JÁRMŰVEKKEL VÉGZETT NEM KERESKEDELMI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK

[NCC RÉSZ]

▼M1

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

▼M15

NCC.GEN.100 Illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található, vagy ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található.

▼M1

NCC.GEN.105 A személyzet feladatai

a) A személyzet tagjai felelősek olyan feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:

1. a légi jármű és a benne tartózkodók biztonságával kapcsolatosak; és
2. az üzembentartási kézikönyv előírásaiban és eljárásaiban meg vannak határozva.

b) A repülés kritikus szakaszai során, vagy amikor ezt a parancsnok a repülésbiztonság érdekében szükségesnek tartja, a személyzet minden tagja köteles a számára kijelölt szolgálati helyen ülni, és a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükségeseken kívül semmilyen tevékenységet nem folytathat.

c) A repülés során a hajózószemélyzet tagjának amikor a helyén tartózkodik, a biztonsági övét be kell csatolnia.

d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képesítéssel rendelkező hajózónak a légi jármű kormányszerveinél kell tartózkodnia.

e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

1. amennyiben tudja vagy sejti, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon olyan mértékben alkalmatlannak érzi magát, hogy az a repülést veszélyeztetheti; vagy

▼M12

2. amennyiben valamely pszichoaktív anyag hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7. g) pontjában említett egyéb okok miatt.

▼M1

f) Az egynél több üzemben tartónál szolgálatot teljesítő személyzeti tag:

1. a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást vezet repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről; és
2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.

g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:

1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is;
2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

▼M15

NCC.GEN.101 A repülési képzési szervezetekre vonatkozó további előírások

▼M16

Azon jóváhagyott képzési szervezeteknek, amelyek kötelesek megfelelni e mellékletnek, a következőknek is meg kell felelniük:

a) adott esetben az ORO.GEN.310 pont; és

b) az ORO.MLR.105 pont.

▼M1

NCC.GEN.106 A parancsnok feladatai és hatásköre

a) A parancsnok felel a következőkért:

1. a légi jármű, valamint a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok, utasok és teheráru biztonsága a légi jármű repülése során a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.c. pontjában foglaltaknak megfelelően;

2. a repülés megkezdése, folytatása, befejezése, valamint a biztonság érdekében kitérő repülőtérre repülés;

3. minden utasítás, üzembentartási eljárás betartása és ellenőrző lista használata az üzembentartási kézikönyv előírásainak és a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.b. pontjában foglaltaknak megfelelően;

4. csak akkor kezdi meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában foglalt összes üzembentartási korlátozás teljesül, azaz:

   i. a légi jármű repülésre alkalmas;

   ii. a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;

   iii. a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképesek, hacsak a minimális felszerelésjegyzék (MEL) vagy azzal egyenértékű dokumentum, ha van ilyen, meg nem engedi a repülést valamely berendezés üzemképtelen állapota mellett az NCC.IDE.A.105 vagy NCC.IDE.H.105 pontban foglaltaknak megfelelően;

   iv. a légi jármű tömege és tömegközéppontja lehetővé teszi a repülés végrehajtását a légialkalmassági dokumentumokban előírt korlátokon belül;

   v. az összes berendezés, poggyász és áru megfelelően van elhelyezve vagy berakodva, és megfelelően rögzítve van;

   vi. a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;

   vii. a hajózószemélyzet minden tagja érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik az 1178/2011/EU rendeletben foglaltaknak megfelelően; ►M9 ——————— ◄

   viii. a hajózószemélyzet tagjai rendelkeznek a megfelelő jogosítással, szakértelemmel és szerzett tapasztalattal; ►M9 és ◄

▼M9

   ix. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek;

▼M1

5. nem kezdi meg a repülést, ha a hajózószemélyzet valamely tagja bármely okból, például sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt akadályoztatva van feladatainak ellátásában;

6. befejezi a repülést legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha bármely okból, például fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent a hajózószemélyzet valamely tagjának képessége a feladatai ellátására;

7. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy – megfelelő esetben – a minimális felszerelésjegyzék (MEL) alapján;

▼M1

8. a légi jármű repülési idejét, valamint bármilyen ismert vagy feltételezett hibát bejegyez a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén; valamint

▼M8

9. biztosítja, hogy:

i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva;

ii. olyan, ORO.GEN.160.a) pont szerint jelentésköteles esemény bekövetkezése esetén, amely nem baleset vagy váratlan esemény, a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan; és

iii. baleset vagy különleges esemény bekövetkeztekor, vagy ha a vizsgáló hatóság elrendeli a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzését:

A) a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan;

B) a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; és

C) a pilótafülke elhagyása előtt meghozatalra kerüljenek a szükséges biztosítási intézkedések a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzésére.

▼M1

b) A parancsnoknak joga van megtagadni bármely olyan személy, csomag vagy rakomány szállítását, illetve elrendelni annak kiszállítását vagy kirakodását, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságára.

c) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálatnak (ATS), ha olyan időjárási vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.

d) Többfős személyzettel végzett repülés esetén a parancsnok az a) bekezdés 6. pontjában foglalt előírások ellenére, megfelelő kockázatcsökkentő eljárások megléte esetén folytathatja a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren túl.

e) A parancsnoknak azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetben meg kell hoznia minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében eltérhet az előírásoktól, műveleti eljárásoktól és módszerektől.

f) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.

g) A parancsnoknak a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden olyan balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

NCC.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

a) A parancsnoknak be kell tartania azoknak az államoknak a jogszabályait, előírásait és eljárásait, amelyek területén vagy légterében a repülés folyik.

b) A parancsnoknak ismernie kell a feladatai ellátását érintő, az átrepülendő területekre, a használni kívánt repülőterekre vagy leszállóhelyekre és az ezekhez tartozó légi navigációs berendezésekre vonatkozóan érvényes jogszabályokat, előírásokat és eljárásokat a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.a. pontjában foglaltaknak megfelelően.

▼M1

NCC.GEN.115 Közös nyelv

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai képesek legyenek egymással valamely közös nyelven kommunikálni.

▼M5

NCC.GEN.119 A légi járművek gurulása

A biztonságos üzemeltetés biztosítása és a futópálya biztonságának javítása érdekében az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a gurulására vonatkozóan.

▼M1

NCC.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülőgép csak akkor kezdjen gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányszerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

a) megfelelően képesített pilóta; vagy

b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és:

1. ki van képezve a repülőgép gurulásának végrehajtására;

2. ki van képezve a rádióberendezés használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;

3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelöléseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; valamint

4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges műveleti előírásokat.

NCC.GEN.125 Rotor működtetése – helikopterek

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad működtetni, és csak akkor, ha a kormányszerveknél megfelelően képesített pilóta tartózkodik.

NCC.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését.

▼M14

NCC.GEN.131 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

a) Ha egy légi jármű fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a légi jármű rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a légi járművet.

b) A B típusú EFB-alkalmazás használata előtt az üzemeltető köteles:

1. az alkalmazás gazdagépeként használt EFB-eszköz, maga az EFB-alkalmazás, valamint az alkalmazáshoz kapcsolódó funkció használatára vonatkozó kockázatértékelést végezni, a kapcsolódó kockázatokat azonosítani és biztosítani azok megfelelő kezelését és csökkentését; a kockázatértékelésnek ki kell terjednie az EFB-eszköz ember-gép interfészével és az érintett alkalmazással kapcsolatos kockázatokra; és

2. létrehozni egy EFB adminisztrációs rendszert az eszköz és az EFB-alkalmazás adminisztrációjára és használatára vonatkozó eljárásokkal és képzési feltételekkel együtt.

▼M1

NCC.GEN.135 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listája mindenkor elérhető legyen a fedélzeten a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

NCC.GEN.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

a) Eltérő rendelkezés hiányában az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a repülőgép fedélzetén kell tartani:

1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy azzal egyenértékű dokumentum(ok);
2. eredeti lajstromozási bizonyítvány;
3. eredeti légialkalmassági tanúsítvány (CofA);
4. zajbizonyítvány;
5. a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.DEC.100 pontjában meghatározott nyilatkozat;
6. az egyedi jóváhagyások listája, ha van ilyen;
7. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;
8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);
9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;
10. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv részletes adatai;
11. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;
12. elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
13. a tervezett repülés területén működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok;
14. az üzembentartási kézikönyvnek a személyzet feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;
15. a minimális felszerelésjegyzék (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL);
16. a hajózószemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;
17. vonatkozó meteorológiai tájékoztatások;
18. a teherárura és az utasokra vonatkozó jegyzékek (megfelelő esetben); és
19. a repüléssel kapcsolatos vagy a repüléssel érintett állam által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) Az a) bekezdés 2–8. pontjában meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemben tartás mindaddig folytatható, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

▼M16

NCC.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás

a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő által eredetileg rögzített adatokat.

b) Az előírt fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzembiztosságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az említett fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából azonban a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.

d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.

f) A 996/2010/EU rendelet és az (EU) 2016/679 rendelet sérelme nélkül:

1. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által készített hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

   i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átirata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

   ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;

   iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

1a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által rögzített felvételeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezelését, valamint azt, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításán kívül más célra ne használják fel.

2. A fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló üzenetekről rögzített felvételek csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:

   i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;

▼M16

ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;

iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

3. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében készített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;

iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

3a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőrzik, akkor:

i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő célokra;

ii. amennyiben a személyzet tagjainak testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.

▼M1

NCC.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása

a) A veszélyes áruk légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény a Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.

b) Veszélyes árukat csak a 965/2012/EU rendelet V. melléklete (SPA rész) G. alrésze rendelkezéseinek megfelelően engedélyezett üzemben tartó szállíthat, kivéve, ha:

1. az áruk nem esnek a műszaki utasítás hatálya alá annak 1. része szerint; vagy

2. a műszaki utasítás 8. része alapján az árukat utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy poggyászban vannak.

c) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.

d) Az üzemben tartónak el kell látnia a személyzet tagjait a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a műszaki utasításban előírt feladataik ellátására.

▼M1

e) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően haladéktalanul jelentenie kell a veszélyes árukkal kapcsolatos baleseteket vagy más eseményeket az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelyben azok történtek.

f) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes árukról.

g) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a műszaki utasításnak megfelelően a teheráru-fogadóállomások rendelkezzenek a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat tartalmazó tájékoztató anyaggal.

B. ALRÉSZ

ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK

NCC.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

Az üzemben tartó csak az érintett légijármű-típusnak és az adott művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

▼M21

NCC.OP.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.

b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, adott esetben figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.

▼M20

NCC.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása – repülőgépek

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia szempontjából az üzemben tartónak nem kell elszigetelt repülőtérként kezelnie a repülőtereket, kivéve, ha a legközelebbi alkalmas időjárású kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja:

a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; vagy

b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.

▼M21

NCC.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – általános előírások

a) Az üzemben tartónak minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.

b) A repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszernek figyelembe kell vennie a következő elemeket:

1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;

2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;

3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;

4. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

5. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;

▼M21

6. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez);

7. az emelkedési területeken található akadályok és a szükséges biztonsági távolságok;

8. a repülőtér, az IAP vagy a környezet szokatlan jellemzői;

9. a hajózó személyzet összetételét, szakértelmüket és tapasztalatukat;

10. az IAP;

11. a repülőtér jellemzői és a rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok (ANS);

12. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;

13. a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó bármely egyedi jóváhagyásban előírt feltételek; valamint

14. az üzemben tartó releváns üzemeltetési tapasztalata.

c) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben rögzítenie kell a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.

———————

NCC.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses műveletek

a) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott MDH nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriára vonatkozóan megadott körözési OCH;

2. az 1. táblázat alapján meghatározott legalacsonyabb körözési magasság; vagy

3. a körözéses megközelítési eljárást megelőző műszeres megközelítési művelet DH/MDH értéke.

b) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva; vagy

2. az 1. táblázat alapján meghatározott legkisebb látótávolság.

1. táblázat

Az MDH és a legkisebb látótávolság körözéses művelet esetén a különböző kategóriájú repülőgépek esetében

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb látótávolság (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás esetén a minimális süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 méternél.

NCC.OP.115 Felszállási és megközelítési eljárások

a) A parancsnoknak az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, amennyiben a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.

b) Az a) bekezdés rendelkezésének ellenére a parancsnok elfogadhat olyan légiforgalmi irányítói engedélyt, amely eltér a megadott eljárástól, de csak az alábbi esetekben:

1. az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülésekor és a repülési körülmények teljes mértékű figyelembevételekor; vagy

2. légiforgalmi irányító egységtől kapott radarvektorálás során.

c) A megközelítés végső szakaszát minden esetben látás szerint vagy a közzétett megközelítési eljárás szerint kell végrehajtani.

▼M9

NCC.OP.116 Teljesítményalapú navigáció – repülőgépek és helikopterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

a) a megfelelő teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepel a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és

b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációra vonatkozó előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.

▼M1

NCC.OP.120 Zajcsökkentő eljárások

A üzemben tartónak műveleti eljárásokat kell kidolgoznia a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCC.OP.125 Legkisebb akadálymentes magasság – IFR repülések

a) Az üzemben tartónak meg kell határoznia egy módszert az olyan legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásához, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülendő összes útvonalszakaszon.

b) A parancsnoknak minden egyes repülés esetében e szerint a módszer szerint kell meghatároznia a legkisebb repülési magasságokat. A legkisebb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

▼M20

NCC.OP.130 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőgépek és helikopterek

a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely a következőket foglalja magában:

1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia; és

▼M20

2. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.

b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:

1. meg kell felelnie az elvégzett művelet típusának (típusainak); és

2. meg kell felelnie az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.

NCC.OP.131 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – repülőgépek és helikopterek

a) A tüzelőanyag-/energiaterv részeként az üzemben tartónak tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia annak érdekében, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállítson a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tüzelőanyag-/energiatervezése legalább az alábbi elemek alapján történjen:

1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, valamint:

i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből nyert, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok, vagy, ha ezek nem állnak rendelkezésre;

ii. a légi jármű gyártója által megadott adatok; és

2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:

i. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;

ii. a várt tömegek;

iii. az előre jelzett időjárási viszonyok;

iv. az elhalasztott karbantartási elemek vagy a konfigurációeltérések, illetve mindkettő hatásai; és

v. a várható késések.

c) Repülőgépek esetében az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;

2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a célrepülőtéren való leszállásig repülhessen;

3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia, amely az előre nem látott tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;

4. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia:

i. ha egy járatot legalább egy kitérő célrepülőtérrel üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtértől a kitérő célrepülőtérig repüljön; vagy

▼M20

ii. ha egy járatott kitérő célrepülőtér nélkül üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtérnél várakozzon, ellensúlyozva a kitérő célrepülőtér hiányát;

5. vésztartalék tüzelőanyag/energia, amelynek mennyiségét a célrepülőtér felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, várakozási sebességgel történő repüléshez, a kitérő célrepülőtérre vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtér kiválasztása) a célrepülőtérre történő érkezés idejére becsült légijármű-tömeghez számítják, és amely nem lehet kevesebb, mint:

i. látvarepülési szabályok (VFR) szerinti, éjszaka, valamint műszer szerinti repülési szabályok szerinti, dugattyús motoros repülőgépekkel történő repüléskor 45 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy

ii. látvarepülési szabályok (VFR) szerinti, nappal, dugattyús motoros repülőgépekkel történő repüléskor 30 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

iii. gázturbinás repülőgépek esetén 30 percnyi repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

6. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi; az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely lehetővé teszi az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtéren történő biztonságos leszállást (fuel/energy ERA repülőtér kritikus forgatókönyv) a hajtómű meghibásodása vagy a túlnyomás megszűnése esetén (amelyhez nagyobb mennyiségű tüzelőanyag/energia szükséges), feltételezve, hogy a meghibásodás az útvonal legkritikusabb pontján következik be; erre a kiegészítő tüzelőanyagra/energiára csak akkor van szükség, ha a c) bekezdés 2–5. pontja szerint számított minimális tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő egy ilyen eseményhez;

7. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; és

8. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.

d) Helikopterek esetében az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljen az alábbi értékek mindegyike:

1. a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

2. amennyiben kitérő célrepülőtér használatára van szükség, a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely egy megszakított megközelítésnek a tervezett leszálló repülőtéren vagy leszállóhelyen történő végrehajtásához, majd ezután a meghatározott kitérő célrepülőtérhez repüléshez, annak megközelítéséhez és a leszálláshoz szükséges; és

3. vésztartalék tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb, mint:

i. a látvarepülési szabályok (VFR) szerint végzett repülések esetében legalább 20 percnyi, a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia; vagy

▼M20

ii. műszer szerint végrehajtott (IFR) repülések esetében a tervezett leszálló repülőtér vagy leszállóhely vagy a kitérő célrepülőtér felett, standard hőmérsékleti viszonyok között, 450 m (1 500 láb) magasságban, legalább 30 percnyi, várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia.

e) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi járműnek az eredetileg tervezettől eltérő célrepülőtérig kell továbbrepülnie, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások magukban foglalják repülőgépek esetén a c) bekezdés 2–7. pontját, helikopterek esetén pedig a d) bekezdést.

f) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön legalább a repülés biztonságos befejezéséhez elegendő felhasználható tüzelőanyag/energia és olaj található.

▼M1

NCC.OP.135 Poggyász és teheráru elhelyezése

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy:

a) az utastérbe csak biztonságosan rögzíthető és megfelelően tárolható kézipoggyászt lehessen vinni; és

b) a fedélzeten úgy tároljanak minden olyan poggyászt és teherárut, amely elmozdulása esetén sérülést vagy kárt okozhat vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy kijáratokat, hogy ne mozdulhasson el.

NCC.OP.140 Az utasok eligazítása

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy:

a) a felszállás előtt az utasok megismerjék az alábbi eszközök elhelyezkedését és használatát:

1. biztonsági övek;

2. vészkijáratok;

3. vészhelyzeti tájékoztató lapok;

illetve megfelelő esetben:

4. mentőmellények;

5. oxigénes lélegeztető eszközök;

6. mentőtutajok;

7. az utasok számára rendszeresített egyéb egyéni vészhelyzeti eszközök;

és

b) a repülés során bekövetkező esetleges vészhelyzetben az utasok az adott körülményeknek megfelelő vészhelyzeti utasításokat kapjanak.

NCC.OP.145 A repülés előkészítése

▼M9

a) A repülés megkezdése előtt a parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy az adott repülés során a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló világűrbe telepített létesítmények, földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelettípushoz, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.

▼M21

b) A parancsnokpilótának a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetén, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetén a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:

1. a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint

▼M21

2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést a meteorológiai viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

NCC.OP.147 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – repülőgépek

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőtérként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

a) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 lábnál alacsonyabb DH mellett végezhető:

1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a műszeres megközelítési műveletre vonatkozó RVR/VIS minimumnál legalább 1 500 m-rel, illetve 800 m-rel nagyobb látótávolság; vagy

b) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 láb vagy magasabb DH vagy MDH mellett végzendő:

1. a felhőalap legalább 400 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a látótávolság legalább 3 000 m; vagy

c) műszeres megközelítési eljárással nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint

2. a látótávolság legalább 5 000 m

NCC.OP.148 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – helikopterek

Az üzemben tartó csak akkor jelölhet meg egy repülőteret kitérő célrepülőtérként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

a) műszeres megközelítési eljárással (IAP) rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb az IAP-hoz kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka; vagy

b) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka.

▼M1

NCC.OP.150 Felszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

▼M21

a) IFR-repülés esetén a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású felszálló kitérő repülőteret, ha az indulási repülőtéren a meteorológiai körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőtér-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőtérre.

▼M1

b) A felszálló kitérő repülőtérnek az indulási repülőtértől mérve az alábbi távolságon belül kell feküdnie:

1. két hajtóműves repülőgépek esetében az egy működő hajtóművel tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított egyórányi repülésnek megfelelő távolság;

2. három vagy több hajtóműves repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel a légi jármű repülési kézikönyvében megadottak szerint tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított kétórányi repülésnek megfelelő távolság.

c) A felszálló kitérő repülőtérként választott repülőtér esetében a rendelkezésre álló adatoknak azt kell mutatniuk, hogy a feltételezhető leszállás idején az időjárási körülmények elérik vagy meghaladják az adott repülésre érvényes repülőtér-használati minimumokat.

NCC.OP.151 Leszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

a) a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) a megközelítést és a leszállást végre lehet hajtani látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között; vagy

▼M20

b) a tervezett leszállás helye elszigeteltnek minősül, és fennállnak az alábbi feltételek:

1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva; és

2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:

i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és

ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

▼M1

NCC.OP.152 Leszálló kitérő repülőterek – helikopterek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

a) a tervezett leszállási repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva, a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:

1. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és

2. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; vagy

▼M1

b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:

1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;

2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:

i. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;

ii. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőtéren való leszálláshoz.

▼M1

NCC.OP.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

a) A légi jármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha utasok tartózkodnak a fedélzeten.

▼M20

b) Minden egyéb tüzelőanyag/energia esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képesített személyzetnek kell tartózkodnia, amelynek tagjai készek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

NCC.OP.157 Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal – helikopter

a) Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal kizárólag a következő feltételek fennállása esetén hajtható végre:

1. utasok nem szállnak éppen be vagy ki;

2. ha a repülőtér/műveleti terület üzemben tartója engedélyez ilyen műveleteket;

3. a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő bármely konkrét eljárásnak és korlátozásnak megfelelően;

4. JET A vagy JET A-1 tüzelőanyagtípusokkal; és

5. megfelelő mentő és tűzoltószolgálati (RFF) létesítmények vagy felszerelések megléte esetén.

b) Az üzemben tartónak fel kell mérnie a járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltéssel kapcsolatos kockázatokat.

c) Az üzemben tartónak meg kell határoznia az összes érintett személyzet, például a személyzet tagjai és a földi üzemeltető személyzet által követendő megfelelő eljárásokat.

▼M20

d) Az üzemben tartónak ki kell képeznie a személyzet tagjait, és biztosítania kell, hogy az érintett földi üzemeltető személyzet megfelelő képzést kapjon.

e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltési eljárása szerepel az üzembentartási kézikönyvben. Az eljárást és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

▼M1

NCC.OP.160 Fejhallgató használata

a) A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles gémes mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy azzal egyenértékű felszerelést viselni. A fejhallgatót a légiforgalmi szolgálattal történő szóbeli kommunikáció elsődleges eszközeként kell használni:

1. a földön:

i. a légiforgalmi irányítástól kapott indulási engedély szóbeli kommunikációval történő fogadásánál; és

ii. amikor a hajtóművek működnek;

2. repülés közben:

i. az átváltási magasság alatt; vagy

ii. 10 000 láb alatt, attól függően, hogy melyik érték magasabb;

és

3. amikor a parancsnok ezt szükségesnek ítéli.

b) Az a) bekezdésben meghatározott esetekben a gémes mikrofonnak vagy azzal egyenértékű felszerelésnek olyan helyzetben kell lennie, amely lehetővé teszi annak kétirányú kommunikációra történő használatát.

NCC.OP.165 Utasok szállítása

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy:

a) az utasok úgy foglaljanak helyet, hogy amennyiben vészkiürítés válik szükségessé, segítsék, és ne akadályozzák a légi jármű kiürítését;

b) fel- és leszállás előtt és során, valamint gurulás előtt és során, illetve amikor azt a parancsnok a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, a fedélzeten minden utas ülésben üljön vagy fekhelyen feküdjön, és a biztonsági öve vagy rögzítőhevedere megfelelően be legyen csatolva; továbbá

c) egy ülőhelyen egynél több utas csak meghatározott ülésekben tartózkodjon, mégpedig egy felnőtt utas és egy csecsemő, megfelelően becsatolva kiegészítő biztonsági övvel vagy más rögzítőeszközzel.

▼M1

NCC.OP.170 Az utastér és a konyhák védelme

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy:

a) gurulás, felszállás és leszállás előtt minden kijárat és menekülési útvonal akadálymentes legyen;

b) gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint amikor azt a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, minden berendezést és poggyászt megfelelően rögzítsenek.

NCC.OP.175 Dohányzás a fedélzeten

A parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten:

a) amikor a repülésbiztonság érdekében ezt szükségesnek ítéli;

b) a légi jármű tüzelőanyag-feltöltése során;

c) amikor a légi jármű a földön vagy vízfelszínen tartózkodik, kivéve, ha az üzemben tartó eljárásokat dolgozott ki a földi tevékenység kockázatainak csökkentésére;

d) a kijelölt dohányzóhelyeken kívül, valamint a folyosó(ko)n és a mellékhelyiség(ek)ben;

e) a tehertérben és/vagy olyan helyeken, ahol nem tűzálló konténerekben vagy tűzálló vászon alatt tárolt rakomány van elhelyezve; valamint

f) az utastér azon területein, ahol oxigénbetáplálás folyik.

NCC.OP.180 Meteorológiai körülmények

▼M21

a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR-repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.

b) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR-repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.

▼M1

c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az a) és a b) bekezdésben meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

NCC.OP.185 Jég és egyéb szennyeződések – földi eljárások

a) Az üzemben tartónak követendő eljárásokat kell kidolgoznia olyan esetekre, amikor a légi jármű biztonságos üzemben tartásához a légi jármű földi jégtelenítésére, jégmegelőzésre és ezekhez kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.

▼M1

b) A parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű teljesítményét vagy irányíthatóságát, kivéve az a) bekezdésben említett eljárások szerinti, illetve a légi jármű repülési kézikönyvével összhangban megengedett eseteket.

NCC.OP.190 Jég és egyéb szennyeződések – repülés közbeni eljárások

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési körülmények között történő repülésre.

b) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.5. pontjában foglaltak szerint.

c) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű típusalkalmassági bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező tanúsítással nem rendelkező légi jármű jegesedési zónába kerül, a parancsnoknak a repülési szint és/vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, és szükség esetén vészhelyzetet jelent a légiforgalmi irányításnak.

▼M21

NCC.OP.195 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼M1

NCC.OP.200 Repülés közben szimulált helyzetek

a) Utasok vagy teheráru szállítása esetén a légi jármű parancsnok nem szimulálhat:

1. a rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy

2. műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

▼M14

b) Az a) pont ellenére, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezet által végzett gyakorlórepülések során, az ilyen helyzeteket szimulálni lehet a fedélzeten lévő pilótanövendékekkel.

▼M20

NCC.OP.205 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyaggal/energiával való gazdálkodás.

▼M20

b) A parancsnokpilótának figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.

c) A parancsnokpilóta tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a „minimális tüzelőanyag/energia” állapotról a „MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG” bejelentésével, amikor a parancsnokpilóta:

1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren vagy műveleti területen; és

2. számításai szerint az adott repülőtértől vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztatalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetik.

d) A parancsnokpilóta a „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” üzenet sugárzásával jelzi a „tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet”, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérre vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.

▼M1

NCC.OP.210 Kiegészítő oxigén használata

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy vele együtt a hajózószemélyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

NCC.OP.215 Földközelség észlelése

Amennyiben a hajózószemélyzet valamelyik tagja vagy a földközelség-jelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a pilótának azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

▼M9

NCC.OP.220 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.

▼M21

NCC.OP.225 Megközelítési és leszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota az üzembentartási kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevétele mellett nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést, leszállást vagy átstartolást; és

▼M21

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye; valamint

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼M16

NCC.OP.226 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

▼M21

NCC.OP.230 A megközelítés megkezdése és folytatása

a) Repülőgépek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett látótávolság (VIS) vagy az irányadó RVR kisebb az alkalmazandó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:

1. azon ponton túl, ahol a repülőgép 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

b) Helikopterek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett RVR kisebb mint 550 m vagy az irányadó RVR kisebb a vonatkozó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:

1. azon ponton túl, ahol a helikopter 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

c) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.

d) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal átstartolást kell végezni.

e) Az a) pont ellenére, abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre jelentés az RVR-ről, és a jelentett VIS kisebb az alkalmazandó minimumnál, de az átszámított meteorológiai látótávolság (CMV) eléri vagy meghaladja az alkalmazandó minimumot, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig.

f) Az a) és b) pont ellenére, abban az esetben, ha nem szándékoznak leszállni, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig. Ebben az esetben megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.

▼M21

NCC.OP.235 EFVS 200 műveletek

a) Annak az üzemben tartónak, amely egyedi jóváhagyás nélkül műveleti engedménnyel EFVS 200 műveleteket kíván végrehajtani, biztosítania kell, hogy:

1. a légi jármű rendelkezzen a tervezett műveletekre vonatkozó tanúsítvánnyal;

2. csak az EFVS-műveletekre alkalmas futópályák, FATO-k és IAP-k használatára kerüljön sor;

3. a hajózó személyzet tagjai rendelkezzenek a szükséges képesítéssel a tervezett művelet lebonyolításához, és hozzanak létre egy képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;

4. határozzák meg a műveleti eljárásokat;

5. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);

6. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a karbantartási programban;

7. végezzenek biztonsági értékeléseket, és határozzanak meg teljesítménymutatókat a művelet biztonsági szintjének nyomon követése érdekében; valamint

8. a repülőtér-üzemeltetési minimumok vegyék figyelembe az alkalmazott rendszer képességeit.

b) Az üzemben tartó LVO-k végzése közben nem végezhet EFVS 200 műveleteket.

c) Az a) 1. pont ellenére, az üzemben tartó EFVS 200 műveletek végzéséhez használhat a minimumkövetelményeknek megfelelő EVS-eket, feltéve, hogy ezt az illetékes hatóság jóváhagyta.

▼M1

C. ALRÉSZ

LÉGI JÁRMŰVEK TELJESÍTMÉNY- ÉS MŰVELETI KORLÁTOZÁSAI

NCC.POL.100 Műveleti korlátozások – minden légi jármű

a) A légi jármű terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű repülési kézikönyvében – vagy ha az korlátozóbb, az üzembentartási kézikönyvében – meghatározott korlátozásoknak.

b) A légi járműben el kell helyezni az ilyen műveleti korlátozásokat tartalmazó minden olyan feliratot, listát, műszerjelölést, illetve ezek kombinációit, amelynek látható módon történő elhelyezését a légi jármű repülési kézikönyve előírja.

▼M1

NCC.POL.105 Tömeg- és tömegközéppont, terhelés

a) Az üzemben tartónak a légi jármű első szolgálatba állítása előtt ténylegesen elvégzett méréssel kell meghatároznia a légi jármű tömegét és súlyponthelyzetét. Fel kell mérnie és megfelelően dokumentálnia kell a módosítások és javítások összesített hatását a tömegre és tömegközéppontra. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppontra, a légi járművet újra kell mérni.

b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

c) Az üzemben tartónak tömegméréssel (a személyzet poggyászára kiterjedően is) vagy szabványtömegek alkalmazásával kell megállapítania a légi jármű száraz üzembentartási tömegét, amely magában foglalja minden működő berendezésnek és a személyzet tagjainak tömegét. Meg kell határozni helyzetük hatását a légi jármű tömegközéppontjára. Szabványos tömegek alkalmazása esetén a személyzet tagjait illetően az alábbi értékeket kell figyelembe venni a légi jármű száraz üzemeltetési tömegének meghatározásakor:

1. 85 kg – a kézipoggyász beszámításával – a hajózó személyzet és a műszaki személyzet tagjainak esetében; és

2. 75 kg a légiutas-kísérők esetében.

d) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell kidolgoznia, amelyek lehetővé teszik a parancsnok számára a kereskedelmi terhelés meghatározását – az esetleges ballaszt figyelembevételével – az alábbi módszerek egyikével:

1. tényleges mérés;

2. szabványos utastömegek és poggyásztömegek használata; vagy

3. az utasok tömegének kiszámítása az egyes utasok által vagy nevében tett nyilatkozat alapján, hozzáadva ehhez egy előre meghatározott értéket a kézipoggyász és a ruházat beszámítása céljából, ha a légi járművön rendelkezésre álló utasülések száma:

i. repülőgép esetében tíznél kevesebb; vagy

ii. helikopter esetében hatnál kevesebb.

e) Szabványos tömegek alkalmazása esetén az alábbi értékeket kell figyelembe venni:

1. utasok esetében: az 1. és a 2. táblázatban megadottak; az értékekbe már be van számítva a kézipoggyász tömege, illetve a felnőtt utas által tartott, vele azonos ülésben adott esetben helyet foglaló csecsemő tömege:

1. táblázat

Az utasok szabványtömege 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

Az utasülések száma	20 vagy több		30 vagy több
	Férfi	Nő	Összes felnőtt
Felnőtt	88 kg	70 kg	84 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

2. táblázat

Az utasok szabványtömege 19 vagy annál kevesebb utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

Az utasülések száma	1–5	6–9	10–19
Férfi	104 kg	96 kg	92 kg
Nő	86 kg	78 kg	74 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

2. poggyász esetében:

i. a 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt repülőgépek esetében a feladott poggyász szabványtömegét a 3. táblázat alapján kell meghatározni;

3. táblázat

A poggyász szabványtömege 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

A repülés jellege:	A poggyász szabványtömege
Belföldi	11 kg
Az európai régión belüli	13 kg
Interkontinentális	15 kg
Minden más	13 kg

ii. a 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt helikopterek esetében a feladott poggyász szabványtömege 13 kg;

f) A 19 vagy annál kevesebb utasüléssel felszerelt légi járművek esetében a feladott poggyász tényleges tömegét az alábbi módszerek egyikével kell meghatározni:

1. mérés; vagy

2. számítás az egyes utasok által vagy nevében tett nyilatkozat alapján. Amennyiben ez nem valósítható meg, legalább 13 kg értékű szabványos tömeggel kell számolni.

g) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyekkel a légi jármű parancsnoka meghatározhatja a feltöltött tüzelőanyag tömegét a tényleges sűrűség, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben megadott módszerrel kiszámított sűrűség felhasználásával.

h) A parancsnoknak biztosítania kell az alábbiakat:

1. a légi jármű rakodása megfelelően képesített személyek felügyelete mellett történik; és

2. a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezik a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-számításához használt adatokkal.

i) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell bevezetnie, amelyek lehetővé teszik a parancsnok számára, hogy betartson további szerkezeti korlátozásokat, például padlóterhelési korlátozásokat, a folyóméterenkénti legnagyobb törzsterhelést, az egyes rakterekben elhelyezhető legnagyobb tömeget és az elhelyezhető legnagyobb utasülésszámot.

▼M1

j) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia az a)–i) pont előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Ennek a rendszernek minden tervezett műveletre ki kell térnie.

NCC.POL.110 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció

a) Az üzemben tartónak minden repülés előtt meg kell határoznia a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, és el kell készítenie a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását oly módon, hogy azok ne lépjék át a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-korlátait. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

1. a légi jármű lajstromjele és típusa;
2. járatazonosító, szám és dátum (megfelelő esetben);
3. a parancsnok neve;
4. a dokumentumot készítő személy neve;
5. száraz üzembentartási tömeg és a légi jármű ennek megfelelő tömegközéppontja;

▼M20

6. a tüzelőanyag/energia tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia tömege;
7. a tüzelőanyagtól/energiától eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);
8. a terhelés összetevői, ideértve az utasokat, a poggyászt, a teherárut és a ballasztot;
9. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag/energia nélküli tömeg;

▼M1

10. a légi jármű esetében alkalmazható tömegközéppont-helyzetek; és
11. a korlátozó tömeg- és tömegközéppont-értékek.

b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét.

c) Amennyiben a légi jármű rakodását nem a parancsnok felügyeli, a légi jármű rakodását felügyelő személynek aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell igazolnia, hogy a terhelés és annak eloszlása megegyezik a parancsnoknak átadott tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációval. A parancsnoknak aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell jeleznie ennek elfogadását.

d) Az üzemben tartónak meg kell határoznia a rakomány utolsó pillanatban történő változtatásának eljárásait az alábbiak biztosítása érdekében:

1. a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció kitöltését követő minden, utolsó pillanatban végrehajtott változtatás bevezetésre kerül a tömeg és tömegközéppont-számítási dokumentációt tartalmazó repülésterv-vezési dokumentumokba;
2. az utasok számát, illetve a rakomány mennyiségét érintő, utolsó pillanatban végrehajtott változtatások maximálisan megengedhető mértéke meghatározásra kerül; valamint
3. új tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció készül, amennyiben ezt a maximális mértéket meghaladják.

NCC.POL.111 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – könnyítések

Az NCC.POL.110 pont a) bekezdésének 5. pontja ellenére, a tömegközéppont-helyzetet nem szükséges feltüntetni a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációban, ha a terhelés elosztása az előzetesen kiszámított tömegközéppont-táblázat alapján történt, vagy ha kimutatható, hogy a tervezett repüléshez a tényleges terheléstől függetlenül biztosítható a helyes tömegközéppont.

▼M1

NCC.POL.115 Teljesítmény – általános rész

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

NCC.POL.120 Felszállótömeg korlátozása – repülőgépek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy:

a) a repülőgép tömege a felszállás megkezdésekor ne haladja meg a tömegre vonatkozó alábbi korlátozásokat:

1. a felszálláskor érvényes korlátozások az NCC.POL.125 pont alapján;

2. az útvonalon egy hajtómű meghibásodása esetén érvényes korlátozások az NCC.POL.130 pont alapján; valamint

3. a leszálláskor érvényes korlátozások az NCC.POL.135 pont alapján,

beszámítva a repülés előrehaladtával, illetve a tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenést;

b) a légi jármű tömege a felszállás megkezdésekor semmilyen körülmények között ne haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében a repülőtér vagy leszállóhely tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb felszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb felszállótömeget; és

c) a légi jármű becsült tömege a leszállás várható időpontjában sem a tervezett célrepülőtéren vagy leszállóhelyen, sem pedig bármelyik leszálló kitérő repülőtéren semmilyen körülmények között se haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében az adott repülőterek vagy leszállóhelyek tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb leszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

NCC.POL.125 Felszállás –repülőgépek

a) A maximális felszállótömeg meghatározásánál a parancsnoknak figyelembe kell vennie az alábbiakat:

1. a számított felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot, és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz fele;

2. a számított felszállási nekifutási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási úthossz értékét;

3. egyetlen közös V1 értéket kell használni mind a megszakított, mind a folytatott felszálláshoz, ahol a V1 érték a légi jármű repülési kézikönyvében található érték; és

4. nedves vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.

▼M4

b) Az 5 700 kg-t nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, turbolégcsavaros hajtóművel rendelkező repülőgépek kivételével, amennyiben felszállás közben valamelyik hajtómű meghibásodik, a légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép:

1. képes legyen a felszállás megszakítására és a megállásra a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságon belül; vagy

▼M4

2. képes legyen a felszállásra, valamint a repülési profil mentén elhelyezkedő akadályok átrepülésére a kellő biztonságos magassággal egészen addig, amíg az NCC.POL.130 pontban meghatározott helyzetbe nem kerül.

▼M1

NCC.POL.130 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtómű – repülőgépek

A több hajtóműves repülőgépek esetében a repülőgép-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben egy hajtómű az útvonal bármelyik pontján meghibásodik, a repülőgép képes legyen a repülés folytatására egy alkalmas repülőtérig vagy leszállóhelyig anélkül, hogy a repülés bármely pontján a legkisebb akadálymentes magasság alá süllyedne.

NCC.POL.135 Leszállás – repülőgépek

A repülőgép parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy bármely repülőtéren vagy leszállóhelyen az összes akadály biztonságos magasságban történő átrepülése után a repülőgép képes legyen a leszállásra és a megállásra – hidroplán esetében kellően kis sebességre lassulásra – a rendelkezésre álló leszállási távolságon belül. Ennek során figyelembe kell venni a megközelítési és leszállási technikában várható eltéréseket, amennyiben ezek nincsenek beleszámítva a tervezés során figyelembe vett repülési jellemzőkbe.

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

NCC.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben azokat:

1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;

2. az NCC.IDE.A.245 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;

3. az NCC.IDE.A.250 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy

4. beépítették a repülőgépbe.

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. tartalék biztosítékok;

2. független hordozható fényforrások;

3. pontos időmérő;

4. térképtartó;

5. elsősegélycsomagok;

6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

7. tengeri horgony és nyűgözéshez szükséges felszerelés; valamint

8. gyermek biztonsági övek.

▼M15

c) Az e mellékletben nem előírt műszerekre és berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet NCC.IDE.A.245 és NCC.IDE.A.250 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼M1

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.

e) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

f) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCC.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a repülőgépet az üzemben tartó MEL-je szerint tartják üzemben;

▼M15

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben; vagy

▼M1

c) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCC.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

NCC.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs/helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

e) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

g) amennyiben a repülőgépet hidroplánként tartják üzemben, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCC.IDE.A.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközökkel:

1. mágneses irányszög;

▼M1

2. az idő órában, percben, másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. csúszás; és

6. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között víz fölött és a szárazföld látótávolságán kívül, vagy éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között műveletet végző repülőgépeket, valamint az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:

i. elfordulás és csúszás;

ii. térbeli helyzet;

iii. függőleges sebesség; és

iv. stabilizált irányszög;

2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz, és

3. az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző-rendszer nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

c) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a repülőgépet fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközzel:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. csúszás, vagy megfelelő esetben elfordulás és csúszás;

4. adott esetben térbeli helyzet;

5. adott esetben függőleges sebesség;

6. adott esetben stabilizált irányszög; és

7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

NCC.IDE.A.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben, másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. függőleges sebesség;

6. elfordulás és csúszás;

▼M1

7. térbeli helyzet;

8. stabilizált irányszög;

9. külső hőmérséklet; és

10. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;

c) amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta szolgálati helyén az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközök:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. függőleges sebesség;

4. elfordulás és csúszás;

5. térbeli helyzet;

6. stabilizált irányszög; és

7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

d) az a) bekezdés 4. pontjában és a c) bekezdés 2. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz;

e) egy másik forrásból származó statikus nyomás;

f) térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható;

g) a magasság mérésére és megjelenítésére szolgáló második, önálló eszköz; valamint

▼M15

h) vészhelyzeti áramforrás, amely a fő áramtermelő rendszertől függetlenül üzemel, és amelynek célja a térbeli helyzet kijelzésére szolgáló rendszer 30 percig történő üzemeltetése és megvilágítása. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor a műszeren vagy a műszerfalon jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.

▼M1

NCC.IDE.A.130 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerinti műveletet végző repülőgépeket el kell látni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCC.IDE.A.135 Földközelség-jelző rendszer (TAWS)

Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és a kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légcsavaros gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelség-jelző rendszerrel (TAWS):

a) egy megfelelő szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki; illetve

b) egy megfelelő szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jén vagy azt megelőzően adták ki.

▼M1

NCC.IDE.A.140 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

Az 1332/2011/EU rendelet eltérő rendelkezésének hiányában az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légcsavaros gázturbinás repülőgépeket ACAS II kategóriájú levegőben történő összeütközést elhárító rendszerrel kell ellátni.

NCC.IDE.A.145 Fedélzeti időjárási radar berendezés

Az alábbi repülőgépeket – amennyiben éjjel vagy műszeres időjárási körülmények között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radar berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók –, fedélzeti időjárási radar berendezéssel kell ellátni:

a) túlnyomásos repülőgépek;

b) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, nem túlnyomásos repülőgépek; és

c) kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, nem túlnyomásos repülőgépek.

NCC.IDE.A.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző repülőgépeket a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel kell ellátni.

b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a hajózószemélyzet tagjait feladataik ellátásában.

NCC.IDE.A.155 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCC.IDE.A.160 Pilótafülke-hangrögzítő

a) Pilótafülke-hangrögzítővel kell ellátni a következő repülőgépeket:

1. a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki;

2. a 2 250 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, ha:

i. légialkalmassági bizonyítványuk szerint csak legalább két pilótából álló személyzettel repülhetnek;

ii. egy vagy több sugárhajtóművel, illetve egynél több turbólégcsavaros hajtóművel vannak felszerelve; valamint

iii. típusalkalmassági bizonyítványukat elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki.

▼M8

b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:

▼M18

1. az utolsó 25 óra a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében, amelyet először 2022. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy

▼M8

2. az utolsó 2 óra minden egyéb esetben.

▼M1

c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a hajózószemélyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a – fejhallgatóhoz tartozó vagy az oxigénmaszkba beépített – összes használt mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

e) A d) bekezdésben foglaltakon túlmenően, a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor a hajtóművek indulása előtt elvégzett ellenőrzések során, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.

▼M8

f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Fedélzeti adatrögzítő

a) Azokat az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a repülőgép repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 25 óra során rögzített adatokat.

c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózószemélyzet előtt megjelenő információkkal.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

▼M8

e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:

1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:

   i. adatkapcsolat kezdeményezése;

   ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;

   iii. célzott légtérellenőrzés;

   iv. repülési információk;

   v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;

   vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű műveleti irányítási adatai; valamint

   vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;

2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; és

3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.

b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az NCC.IDE.A.160 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.

▼M8

d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M1

e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó, az NCC.IDE.A.160 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

NCC.IDE.A.175 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozó és a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbiak szerint is:

a) azokon a repülőgépeken, amelyeket fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítővel vagy repülési adatrögzítővel, használható egyetlen összevont hang- és adatrögzítő; vagy

b) azokon a repülőgépeken, amelyeket mind fedélzeti hangrögzítővel, mind repülési adatrögzítővel fel kell szerelni, használható két összevont hang- és adatrögzítő.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek mindenfekhelyhez;

3. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;

4. biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő személy felsőtestét:

i. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen; és

ii. a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen;

és

5. azokon a repülőgépeken, amelyek részére első ízben 1980. december 31. után adtak ki egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő biztonsági öv a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő számára.

▼M15

b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonságiöv-rendszernek a következőkkel kell rendelkeznie:

1. egypontos kioldó;

2. a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet tagjainak ülésein két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv;

3. a hajózó személyzet tagjainak ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen a következők valamelyike:

i. két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv;

ii. egy átlós vállheveder és egy attól függetlenül működtethető biztonsági öv a következő repülőgépek esetében:

A) az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek;

B) az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek nem felelnek meg az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek, és amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-ét megelőzően adták ki.

▼M1

NCC.IDE.A.185 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tabló

Az olyan repülőgépeket, amelyeken a hajózószemélyzet üléseiből nem minden utasülés látható közvetlenül, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Elsősegélycsomag

a) A repülőgépeket az 1. táblázatban meghatározottak szerint elsősegélycsomaggal kell ellátni.

1. táblázat

Szükséges elsősegélycsomagok száma

A beszerelt utasülések száma	Szükséges elsősegélycsomagok száma
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vagy annál több	6

b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomagok:

1. legyenek azonnal elérhetőek; és

2. legyenek naprakészen tartva.

NCC.IDE.A.195 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

a) A túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

b) A túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára, valamint:

i. az összes utas számára annyi időre, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget;

ii. legalább az utasok 30 %-a számára annyi időre, amíg a kabinnyomás csökkenése esetén – figyelembe véve a repülés körülményeit – az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van; és

iii. legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 14 000 láb között van;

2. az utastérben helyet foglaló minden személy számára legalább 10 percen keresztül, amennyiben a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.

c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett használt túlnyomásos utasterű repülőgépeket mindezeken felül fel kell szerelni az alábbiakkal:

1. olyan eszköz, amely figyelmezteti a hajózószemélyzetet a kabinnyomás csökkenésére; valamint

2. gyorsan felvehető oxigénálarc a hajózó személyzet összes tagja számára.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

a) A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

b) A nem túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van;

2. a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

NCC.IDE.A.205 Kézi tűzoltó készülékek

a) A repülőgépeket el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCC.IDE.A.206 Fejsze és feszítővas

a) Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.

b) A 200-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében egy további fejszét vagy feszítővasat kell elhelyezni a leghátsó konyhában vagy annak közelében.

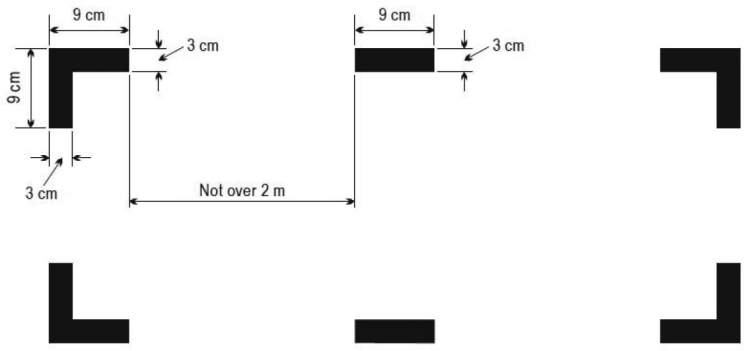
c) Az utastérben elhelyezett fejszéknek és feszítővasaknak az utasok számára nem látható helyen kell lenniük.

NCC.IDE.A.210 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzetben a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



▼M1

NCC.IDE.A.215 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

▼M8

a) A repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

(1) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés;

(2) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés.

▼M1

b) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCC.IDE.A.220 Víz feletti repülés

a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító egyéni eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:

1. víz felett, a parttól több mint 50 tengeri mérföldre (NM) műveletet végző, vagy olyan repülőtéren fel- vagy leszálló szárazföldi repülőgépek, amelyeknél a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy fennáll a vízre szállás esélye; és

2. víz felett műveletet végző hidroplánok.

b) Mindenmentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

c) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

1. a repülőgép méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

2. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

d) Ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:

1. vészjelek adására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és

3. életmentő felszerelés, amely tartalmazza az adott repüléshez szükséges létfenntartó eszközöket;

▼M1

NCC.IDE.A.230 Túlélő-felszerelés

a) Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

1. jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

2. legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

3. a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

b) Az a) bekezdés 3. pontjában leírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:

1. az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:

i. azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság; vagy

ii. minden egyéb repülőgép esetében az utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság;

vagy

2. a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében: az utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

NCC.IDE.A.240 Fejhallgató

a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózószemélyzet minden tagjának kijelölt szolgálati helyén fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.

b) Az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának a repülőgép bedöntését és bólintását vezérlő kormányszervén elhelyezett rádióadógombbal.

NCC.IDE.A.245 Rádiókommunikációs berendezések

a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző repülőgépeket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:

1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;

2. időjárási adatok vétele a repülés közben bármikor;

3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és

4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.

b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Navigációs berendezések

a) A repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

2. vonatkozó légtérelőírások.

b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

c) Azokat a repülőgépeket, amelyek terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtérre, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérre.

▼M9

d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼M15

e) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Válaszjeladó

A repülőgépeket el kell látni a barometrikus magasságot jelző másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérellenőrző radar válaszjeladóval.

▼M9

NCC.IDE.A.260 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.

▼M1

2. SZAKASZ

Helikopterek

NCC.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben azokat:

1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;

▼M1

2. az NCC.IDE.H.245 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;

3. az NCC.IDE.H.250 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy

4. azokat beépítették a helikopterbe.

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható fényforrás;

2. pontos időmérő eszköz;

3. térképtartó;

4. elsősegélycsomag;

5. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

6. horgony és a horgonyzáshoz szükséges egyéb berendezések; és

7. gyermek biztonsági övek.

▼M15

c) Az e mellékletben nem előírt műszerekre és berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet NCC.IDE.H.245 és NCC.IDE.H.250 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼M1

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.

e) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

f) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCC.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a helikoptert a minimális felszereléslista (MEL) szerint tartják üzemben, ha van ilyen;

▼M15

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben; vagy

▼M1

c) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs/helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

e) a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

g) amennyiben a helikopter kétéltű, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCC.IDE.H.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközökkel:

   1. mágneses irányszög;

   2. az idő órában, percben, másodpercben;

   3. barometrikus magasság;

   4. műszer szerinti sebesség; és

   5. csúszás.

b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között víz fölött és a szárazföld látótávolságán kívül, vagy 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

   1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:

      i. térbeli helyzet;

      ii. függőleges sebesség; és

      iii. stabilizált irányszög;

   2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz; és

   3. az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző-rendszer nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

c) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a helikoptert fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközökkel:

   1. barometrikus magasság;

▼M1

2. műszer szerinti sebesség;

3. csúszás;

4. adott esetben térbeli helyzet;

5. adott esetben függőleges sebesség; és

6. adott esetben stabilizált irányszög.

NCC.IDE.H.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben, másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. függőleges sebesség;

6. csúszás;

7. térbeli helyzet;

8. stabilizált irányszög; és

9. külső hőmérséklet;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;

c) amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközök:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. függőleges sebesség;

4. csúszás;

5. térbeli helyzet; és

6. stabilizált irányszög;

d) az a) bekezdés 4. pontjában és a c) bekezdés 2. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz;

e) egy másik forrásból származó statikus nyomás;

f) térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható; és

g) a térbeli helyzet mérésére és megjelenítésére szolgáló, tartalék műszerként használt további eszköz.

▼M1

NCC.IDE.H.130 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerint műveletet végző helikoptereket fel kell szerelni legalább a magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCC.IDE.H.145 Fedélzeti időjárási radarberendezés

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések szerint a tervezett útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radar berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók, a kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, IFR szerint vagy éjjel műveletet végző helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárási radar berendezéssel.

NCC.IDE.H.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző helikoptereket el kell látni a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.

b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

NCC.IDE.H.155 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző helikoptereket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCC.IDE.H.160 Pilótafülke-hangrögzítő

a) Azokat a 7 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítő berendezéssel.

b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 2 órában felvett adatok tárolására.

c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a hajózószemélyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a hajózó személyzet által használt összes mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

e) A d) bekezdésben foglaltakon túlmenően, a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor a hajtóművek indulása előtt elvégzett ellenőrzések során, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.

▼M8

f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Fedélzeti adatrögzítő

a) Azokat a 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a helikopter repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 10 óra során rögzített adatokat.

c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózószemélyzet előtt megjelenő információkkal.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

▼M8

e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

a) Az adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes azon helikoptereknek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után láttak el, és amelyeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel, adott esetben az alábbi adatokat kell rögzíteniük:

1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:

   i. adatkapcsolat kezdeményezése;

   ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;

   iii. célzott légtérellenőrzés;

   iv. repülési információk;

   v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;

   vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű műveleti irányítási adatai;

   vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;

2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint

▼M1

3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.

b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az NCC.IDE.H.160 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.

▼M8

d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M1

e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó, az NCC.IDE.H.160 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

NCC.IDE.H.175 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A fedélzeti hangrögzítőre és a repülési adatrögzítőre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont hang- és adatrögzítő beépítésével is.

NCC.IDE.H.180 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek mindenfekhelyhez;

3. azokon a helikoptereken, amelyek részére első ízben 2012. december 31-ét követően adtak ki egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas részére;

4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden24 hónapnál fiatalabb személy részére;

5. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő személy felsőtestét; és

6. azokon a helikoptereken, amelyek részére első ízben 1980. december 31. után állították ki az egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő biztonsági öv a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő számára.

b) Szükséges, hogy a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv:

1. egypontos kioldóval rendelkezzen; és

2. a hajózószemélyzet ülésein, a pilótaülés melletti üléseken, valamint a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein tartalmazzon legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

▼M1

NCC.IDE.H.185 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tabló

Az olyan helikoptereket, amelyeken a hajózószemélyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

NCC.IDE.H.190 Elsősegélycsomag

a) A helikoptereket el kell látni legalább egy elsősegélycsomaggal.

b) Az elsősegélycsomagok:

1. legyenek azonnal elérhetők; és

2. legyenek naprakészen tartva.

NCC.IDE.H.200 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

a) A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, el kell látni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.

b) A nem túlnyomásos helikoptereken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van;

2. a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

NCC.IDE.H.205 Kézi tűzoltó készülékek

a) A helikoptereket el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

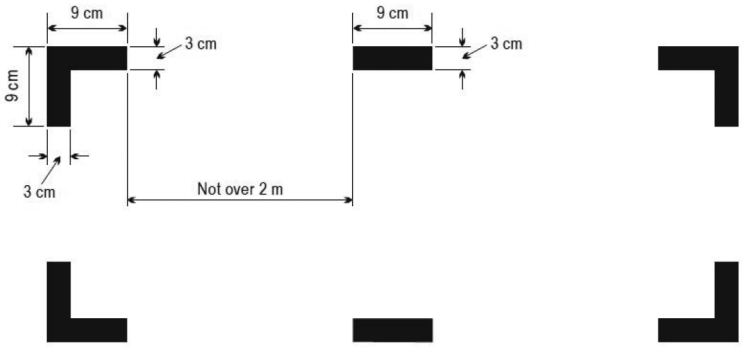
NCC.IDE.H.210 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzetben a mentőegységek által betörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

▼M1

1. ábra

A betörési pontok jelölése



NCC.IDE.H.215 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A helikoptereket fel kell szerelni legalább egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladóval.

▼M9

_____

▼M1

c) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCC.IDE.H.225 Mentőmellények

a) Az alábbi esetekben a helikoptereket mentőmellényekkel kell ellátni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket viselni kell vagy az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:

1. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására;

2. a szárazföldtől az autórotációsnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.

b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

▼M9

NCC.IDE.H.226 A személyzet túlélőruházata

A személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie, amennyiben a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbi körülmények figyelembevételével:

a) a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban, víz felett végzett repülés során a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; és

b) a parancsnok/kapitány rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helyzetjeladók és túlélő-felszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez

Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:

a) a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

b) a szárazföldtől normál utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására, és ha a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik,

fel kell szerelni a következőkkel:

1. a 12-nél kevesebb személyt szállító helikoptereket legalább egy mentőtutajjal, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma, és úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzetben azonnal használható legyen;

2. a 11-nél több személyt szállító helikoptereket legalább két mentőtutajjal, amelyeket úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzetben azonnal használhatók legyenek, és amelyek együttesen elegendők a fedélzeten szállítandó személyek elhelyezésére, valamint az egyik tutaj elvesztése esetén a fennmaradó tutajok túlterhelési kapacitása lehetővé teszi, hogy bennük a helikopteren található valamennyi személy elférjen;

3. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) minden mentőtutajban; valamint

4. a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

NCC.IDE.H.230 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

b) legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

c) a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

▼M9

_____

▼M1

NCC.IDE.H.232 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések

A víz feletti repülésre engedélyezett helikoptereket fel kell szerelni az alábbi berendezésekkel:

a) a helikopter méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; és

b) megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

▼M15

NCC.IDE.H.235 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

A víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell megtervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a vízen kényszerleszállást tudjanak végrehajtani, vagy pedig el kell látni őket a vészhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Fejhallgató

Amennyiben rádiókommunikációs vagy rádiónavigációs rendszereket írnak elő, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatóval és minden előírt pilóta vagy személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén található kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

NCC.IDE.H.245 Rádiókommunikációs berendezések

a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző helikoptereket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:

1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;

2. meteorológiai tájékoztatás fogadása;

3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és

4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.

b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

c) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata követelmény, a helikoptert az NCC.IDE.H.155 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

NCC.IDE.H.250 Navigációs berendezések

a) A helikoptereket fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

2. vonatkozó légtérelőírások.

b) A helikoptereket fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé teszik az a) bekezdés szerinti biztonságos navigációt, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, el kell látni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtérre, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérre.

▼M9

d) Teljesítményalapú navigáció szükségessége esetén a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼M15

e) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Válaszjeladó

A helikoptereket el kell látni a barometrikus magasságot jelentő másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérellenőrző radaros válaszjeladóval.

▼M9

NCC.IDE.H.260 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.

▼M1

VII. MELLÉKLET

▼C3

HAJTÓMŰVEL RENDELKEZŐ KOMPLEX LÉGI JÁRMŰNEK NEM MINŐSÜLŐ LÉGI JÁRMŰVEKKEL VÉGZETT NEM KERESKEDELMI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK

[NCO RÉSZ]

▼M1

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

NCO.GEN.100 Illetékes hatóság

a) Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amely tagállamban a légi jármű lajstromozva van.

▼M15

b) Ha a légi jármű harmadik országban van lajstromozva, az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található, vagy ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található.

▼M1

NCO.GEN.101 A megfelelés módozatai

Az üzemben tartó használhat az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is a 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek történő megfeleléshez.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Bemutató repülések

▼M9

Az e rendelet 6. cikke (4a) bekezdésének c) pontjában említett bemutató repülések e melléklet szerint történő végrehajtására az alábbi előírások vonatkoznak:

▼M14

a) a repüléseknek ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen kell kezdődniük és végződniük;

▼M9

b) a látvarepülési szabályok (VFR) szerint, nappal kell őket végrehajtani;

c) a repülésbiztonság ellenőrzéséért felelős személy felügyelete alatt kell őket végrehajtani; és

d) az illetékes hatóság által előírt egyéb feltételek betartásával kell őket végrehajtani.

▼M15

NCO.GEN.104 Üzembentartási engedélyben szereplő légi jármű nem kereskedelmi üzemben tartó által történő használata

a) Nem kereskedelmi üzemben tartó e melléklettel összhangban használhat üzembentartási engedélyben felsorolt, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművet nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletek végzésére.

b) A légi járművet az a) ponttal összhangban használó nem kereskedelmi üzemben tartónak ki kell alakítania egy olyan eljárást, amely:

1. egyértelműen leírja, hogy hogyan történik a légi jármű műveleti irányításának átadása az üzembentartási engedély birtokosa és a nem kereskedelmi üzemben tartó között a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjával összhangban;

▼M15

2. leírja a légi járműnek az üzembentartási engedély birtokosának való visszaszolgáltatásakor végrehajtandó átadás-átvételi eljárást.

A szóban forgó eljárást bele kell foglalni egy, az üzembentartási engedély birtokosa és a nem kereskedelmi üzemben tartó között létrejött szerződésbe.

A nem kereskedelmi üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az érintett személyzetet tájékoztassák az eljárásról.

c) Az a) pont szerint használt légi jármű folyamatos légialkalmasságát az üzembentartási engedélyben szereplő légi jármű folyamatos légialkalmasságáért felelősséget viselő szervezet irányítja, az 1321/2014/EU rendelettel összhangban.

d) A légi járművet az a) ponttal összhangban használó nem kereskedelmi üzemben tartónak gondoskodnia kell a következőkről:

1. a műveleti irányítása alatt végzett összes repülés be legyen jegyezve a légi jármű műszaki naplójába;

2. a légi jármű rendszereiben és konfigurációjában ne történjen változás;

3. minden olyan műszaki hibát és rendellenességet, amely a műveleti irányítása alatt következik be, közvetlenül a repülés után jelentsenek a c) pontban említett szervezetnek;

4. az üzembentartási engedély birtokosa kapjon egy példányt a légi járművel végzett repülésekre vonatkozó, a 376/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2015/1018 rendeletnek megfelelően készített összes eseményjelentésből.

▼M1

NCO.GEN.105 A parancsnok feladatai és hatásköre

a) A parancsnok felelős az alábbiakért:

1. a légi jármű, valamint a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok, utasok és teheráru biztonsága a légi jármű repülése során a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.c. pontjában foglaltaknak megfelelően;

2. a repülés megkezdése, folytatása, befejezése, valamint a biztonság érdekében kitérő repülőtérre repülés;

3. minden üzembentartási eljárás betartása és ellenőrző lista használata a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.b. pontjában foglaltaknak megfelelően;

4. azért, hogy csak akkor kezdje meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában foglalt összes üzemeltetési korlátozás teljesül, azaz:

i. a légi jármű repülésre alkalmas;

ii. a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;

▼M14

iii. a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképesek, hacsak a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy azzal egyenértékű dokumentum – ha van ilyen – meg nem engedi a repülést valamely berendezés üzemképtelen állapota mellett az NCO.IDE.A.105 vagy az NCO.IDE.H.105 pontban foglaltaknak megfelelően;

▼M11

iv. a légi jármű tömege és tömegközéppontja lehetővé teszi a repülés végrehajtását a légialkalmassági dokumentumokban előírt korlátokon belül;

▼M1

v. az összes berendezés, poggyász és áru megfelelően van elhelyezve vagy berakodva, megfelelően rögzítve van, és lehetővé teszi a légi jármű elhagyását vészhelyzet esetén; ►M9 ——————— ◄

vi. a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem; ►M9 és ◄

▼M9

vii. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek;

▼M1

5. nem kezdi meg a repülést, ha bármely okból, például sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt akadályoztatva van feladatainak ellátásában;

6. a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen befejezi a repülést, ha bármely okból, például fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent a képessége a feladatai ellátására;

7. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) alapján (értelemszerűen); és

8. a légi jármű repülési idejét, valamint bármilyen ismert vagy feltételezett hibát bejegyez a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén.

b) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés kritikus fázisaiban, valamint minden olyan esetben, amikor a biztonság érdekében szükségesnek tartja, a személyzet tagjai a számukra kijelölt helyen ülve tartózkodjanak, és semmilyen más tevékenységet ne folytassanak, mint ami a légi jármű biztonságos repüléséhez szükséges.

c) A parancsnoknak joga van megtagadni a szállítását, illetve elrendelni a kiszállítását vagy kirakodását bármely olyan személynek, csomagnak és teherárunak, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira.

d) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálatnak (ATS), ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.

e) A parancsnoknak azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben meg kell tennie minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a parancsnok a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, üzembentartási eljárásoktól és módszerektől.

▼M1

f) A repülés idején a parancsnoknak az alábbiak szerint kell eljárnia:

▼M11

1. amikor a helyén tartózkodik, a biztonsági övét be kell csatolnia; és

▼M1

2. a repülés teljes ideje alatt a kormányszerveknél kell tartózkodnia, kivéve, ha az irányítást másik pilóta vette át.

g) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.

h) A parancsnoknak a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden olyan balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

a) A parancsnoknak be kell tartania azoknak az államoknak a jogszabályait, előírásait és eljárásait, amelyek területén vagy légterében a repülés folyik.

b) A parancsnoknak ismernie kell a feladatai ellátását érintő, az átrepülendő területekre, a használni kívánt repülőterekre vagy leszállóhelyekre és az ezekhez tartozó légi navigációs berendezésekre vonatkozóan érvényes jogszabályokat, előírásokat és eljárásokat a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.a. pontjában foglaltaknak megfelelően.

NCO.GEN.115 Gurulás a repülőgéppel

A repülőgép csak akkor kezdhet gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányszerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

a) megfelelően képesített pilóta; vagy

b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és megfelel az alábbi követelményeknek:

1. ki van képezve a gurulás végrehajtására;

2. ki van képezve a rádió használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;

3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelzéseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; és

4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges műveleti előírásokat.

NCO.GEN.120 A rotor bekapcsolása – helikopterek

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad bekapcsolni, és csak akkor, ha a kormányszerveknél megfelelően képesített pilóta tartózkodik.

▼M14

NCO.GEN.125 Hordozható elektronikus eszközök

A légijármű-parancsnok senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszköz – az elektronikus pilótatáskát is beleértve – használatát a légi jármű fedélzetén, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését vagy a hajózó személyzet tagjainak a légi jármű üzemben tartására való képességét.

▼M1

NCO.GEN.130 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Azoknak a légi járműveknek a kivételével, amelyek a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtják végre, az üzemben tartónak mindenkor készen kell tartania a fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listáját, hogy azonnal meg tudja adni azt a mentést koordináló központnak.

NCO.GEN.135 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

a) Eltérő rendelkezés hiányában az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a légi jármű fedélzetén kell tartani:

1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);

2. a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;

3. a légialkalmassági tanúsítvány (CofA) eredeti példánya;

4. a zajbizonyítvány, ha van ilyen;

5. az egyedi jóváhagyások listája, ha van ilyen;

6. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;

7. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);

8. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;

9. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;

10. naprakész és megfelelő repülési térkép a ►M4 tervezett repülési útvonal területére ◄ és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;

11. az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;

12. a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfiguráció-eltérési lista (CDL), ha van ilyen; és

13. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) Az a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére az alábbi esetekben:

1. a légi jármű a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtja végre; vagy

2. a repülés során az illetékes hatóság által meghatározott távolságon vagy területen belül marad,

az a) bekezdés (2) pontjától a (8) pontjáig felsorolt dokumentumok a repülőtéren vagy leszállóhelyen hagyhatók.

▼M14

_____

▼M1

d) A légi jármű pilótaparancsnokának az illetékes hatóság felszólítására ésszerű időn belül be kell mutatnia a fedélzeten szállítandó dokumentumokat.

▼M1

NCO.GEN.140 Veszélyes áruk szállítása

a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény a Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.

b) Veszélyes árut csak a 965/2012/EU rendelet V. mellékletének (SPA rész) G alrésze szerinti jóváhagyással rendelkező üzemben tartó szállíthat az alábbi kivételekkel:

1. a veszélyes áru nem esik a műszaki utasítás hatálya alá az annak 1. részében foglaltak alapján; vagy

2. a műszaki utasítás 8. része alapján az árukat utasok vagy a parancsnok szállítják, vagy poggyászban vannak;

3. a veszélyes árut ELA2 légi jármű üzemben tartója szállítja.

c) A parancsnoknak minden ésszerű intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy gondatlanságból ne kerüljön veszélyes áru a fedélzetre.

d) Ha bármilyen veszélyes áruval kapcsolatos baleset vagy más esemény történik, a parancsnoknak a Technikai utasítás alapján haladéktalanul jelentenie kell azt az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelynek területén az eset történt.

e) A parancsnoknak a Technikai utasításnak megfelelően gondoskodnia kell arról, hogy az utasok tájékoztatást kapjanak a veszélyes árukról.

▼M9

f) Az olyan ésszerű mennyiségű – egyébként veszélyes árunak minősülő – cikkeket és anyagokat, amelyeket a repülésbiztonság elősegítésére használnak, és a fedélzeten történő szállításuk indokolt annak érdekében, hogy operatív célokra azonnal rendelkezésre álljanak, a műszaki utasítás 1;2.2.1.a) pontja szerint engedélyezettnek kell tekinteni. Ez független attól, hogy a szóban forgó cikkeket és anyagokat egy egyedi repüléssel kapcsolatosan kell szállítani, vagy azzal kapcsolatosan szándékozzák felhasználni.

A fent említett cikkek és anyagok csomagolását és fedélzetre való berakodását – amely a parancsnok felelősségi körébe tartozik – oly módon kell végezni, hogy a légi jármű üzemeltetése során a lehető legkisebbre csökkenjen a személyzet tagjait, az utasokat, a rakományt vagy a légi járművet érintő kockázat.

▼M1

NCO.GEN.145 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

Az üzemben tartónak végre kell hajtania:

a) az illetékes hatóság által az ARO.GEN.135 pont c) bekezdésével összhangban előírt repülésbiztonsági intézkedéseket; és

b) az Ügynökség által kiadott minden repülésbiztonsággal kapcsolatos vonatkozó rendelkező közleményt, beleértve a légialkalmassági irányelveket is.

NCO.GEN.150 Fedélzeti napló

Az egyes repülések vagy repülések sorozata során a légi járműre, annak személyzetére és a repülésre vonatkozó adatokat fedélzeti naplóban vagy azzal egyenértékű dokumentumban kell feljegyezni.

▼M1

NCO.GEN.155 A minimális felszerelésjegyzék (MEL)

a) Létrehozható egy minimális felszerelésjegyzék, az alábbiak figyelembevételével:

1. a dokumentumnak rendelkeznie kell arról, hogy hogyan kell meghatározott körülmények között üzemben tartani a légi járművet, ha a repülés kezdetekor bizonyos műszerek, felszerelésrészek vagy funkciók nem működnek;

2. a listát minden egyes légi járműre vonatkozóan el kell készíteni, figyelembe véve az üzemben tartó vonatkozó üzembentartási és karbantartási feltételeit; és

3. a MEL-t a vonatkozó – a 748/2012/EU bizottsági rendeletnek ([1]) megfelelően összeállított adatok alapján meghatározott – standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) alapján kell elkészíteni, és nem tartalmazhat több korlátozást, mint az MMEL.

b) A MEL-ről és annak bármely módosításáról az illetékes hatóságot értesíteni kell.

B. ALRÉSZ

ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK

NCO.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

A parancsnok csak az érintett légijármű-típusnak és a művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

▼M21

NCO.OP.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása

a) A parancsnokpilóta minden indulás előtt ellenőrzi, hogy a magasságmérő megfelelően működik-e.

b) A parancsnokpilóta megfelelő magasságmérő-beállításokat használt a repülés valamennyi fázisa során, figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.

———————

NCO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – repülőgépek és helikopterek

a) Műszerrepülési szabályok (IRF) szerint végzett repülések esetén a parancsnokpilótának minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.

b) A repülőtér-használati minimumoknak adott esetben a következő elemeket kell figyelembe venniük:

1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;

2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;

3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;

4. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

([1]) HL L 224., 2012.8.21., 1. o.

▼M21

5. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;

6. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez), amennyiben az meg van határozva;

7. az emelkedési területeken található akadályok és a biztonsági távolságok;

8. a parancsnokpilóta szakképzettsége és releváns műveleti tapasztalata;

9. az IAP, amennyiben az meg van határozva;

10. a repülőtér jellemzői és az esetlegesen rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok típusa (ANS);

11. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;

12. a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó bármely egyedi jóváhagyásban előírt feltételek.

NCO.OP.111 Repülőtér-használati minimumok – két- és háromdimenziós megközelítési műveletek

a) A folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikával végzett két- vagy háromdimenziós megközelítési művelet során alkalmazott elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb érték:

1. az adott légijármű-kategóriára vonatkozó akadálymentes magasság (OCH);

2. adott esetben a megközelítési eljárásra vonatkozóan megadott DH vagy legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH);

3. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum;

4. a légi jármű repülési kézikönyvében vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott legalacsonyabb DH, ha meg van adva.

b) A CDFA-technika nélkül végzett kétdimenziós megközelítési művelet során alkalmazott MDH nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott légijármű-kategóriához tartozó OCH;

2. adott esetben a megközelítési eljárásra vonatkozóan megadott MDH;

3. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy

4. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott MDH, ha meg van adva.

▼M21

1. táblázat

Rendszerminimumok

Segédeszköz	Legalacsonyabb DH vagy MDH (láb)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Precíziós bevezető radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Térbeli pont szerinti helikopteres megközelítés	250
Iránysávadó (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME) vagy anélkül	250
Légtérellenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (½ tengeri mérföld távolságig)	250
Légtérellenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (1 tengeri mérföld távolságig)	300
Légtérellenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (2 tengeri mérföld távolságig vagy távolabb)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses eljárás

a) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott MDH nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriára vonatkozóan megadott körözési OCH;

2. az 1. táblázat alapján meghatározott legalacsonyabb körözési magasság; vagy

3. a körözéses megközelítési eljárást megelőző műszeres megközelítési művelet DH/MDH értéke.

▼M21

b) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva; vagy

2. az 1. táblázat alapján meghatározott legkisebb látótávolság.

1. táblázat

Az MDH és a legkisebb látótávolság körözéses művelet esetén a különböző kategóriájú repülőgépek esetében

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb látótávolság (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás ◄

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás esetén a minimális süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 méternél.

NCO.OP.115 Indulási és érkezési eljárások – repülőgépek és helikopterek

a) A parancsnoknak az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, amennyiben a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.

b) A parancsnok a megadott indulási, érkezési vagy megközelítési eljárástól az alábbi esetekben térhet el:

1. az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülnek, a repülési körülményeket teljes mértékben figyelembe veszi, és betartja a légiforgalmi irányítás által adott összes engedélyt; vagy

2. légiforgalmi irányító egységtől kapott radar vektorálás során.

▼M9

NCO.OP.116 Teljesítményalapú navigáció – repülőgépek és helikopterek

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

a) a teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepeljen a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és

b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációra vonatkozó előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.

▼M14

NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek és helikopterek

▼M1

A parancsnoknak tekintetbe kell vennie a közzétett zajcsökkentő eljárásokat a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Tüzelőanyag-/energia- és olajellátás – repülőgépek és helikopterek

a) A parancsnokpilótának biztosítania kell, hogy a fedélzeten lévő tüzelőanyag/energia és olaj mennyisége elegendő legyen, figyelembe véve az időjárási viszonyokat, a légi jármű teljesítményét befolyásoló bármely körülményt, a repülés során várható minden késedelmet, valamint minden olyan előre nem látott esetet, amely valószínűsíthetően befolyásolhatja a repülést.

b) A parancsnokpilótának a biztonságos leszállás biztosítása érdekében meg kell határoznia egy olyan tüzelőanyag-/energiamennyiséget, amelyet vésztartalék tüzelőanyagként/energiaként kell védeni. A parancsnokpilótának a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyiségének meghatározása során és a következő fontossági sorrendben figyelembe kell vennie a következőket:

   1. a személyek vagy vagyontárgyak a tüzelőanyag-/energia kifogyása utáni kényszerleszállásból eredő veszélyeztetésének súlyossága; és

   2. annak a váratlan körülménynek a valószínűsége, hogy a vésztartalék tüzelőanyag/energia már nem védhető.

c) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen annyi tüzelőanyag/energia és olaj van, ami elegendő az alábbihoz:

   1. ha nincs szükség leszálló kitérő repülőtérre: amennyi a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges, plusz a vésztartalék tüzelőanyag/energia; vagy

   2. ha szükség van leszálló kitérő repülőtérre: amennyi a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig, majd azt követően egy kitérő repülőtérig tartó repüléshez szükséges, plusz a vésztartalék tüzelőanyag/energia.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Az utasok eligazítása

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés előtt, vagy ha úgy szükséges, a repülés közben az utasok eligazítást kapjanak a vészhelyzeti eszközökről és eljárásokról.

NCO.OP.135 A repülés előkészítése

▼M9

a) A repülés megkezdése előtt a parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy az adott repülés során a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló világűrbe telepített létesítmények, földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelettípushoz, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.

▼M21

b) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetén, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetén a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:

1. a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint

2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést a meteorológiai viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

NCO.OP.140 Kitérő célrepülőterek – repülőgépek

IFR-repülések esetén a parancsnoknak meg kell jelölnie egy repülőteret kitérő célrepülőtérként, kivéve, ha a repülés céljára vonatkozó, rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – azt jelzik elő, hogy a felhőalap legalább 1 000 lábbal magasabb a végrehajtható műszeres megközelítési művelethez (IAP) kapcsolódó DH vagy MDH értéknél és a látótávolság legalább 5 000 méter.

NCO.OP.141 Kitérő célrepülőterek – helikopterek

IFR-repülések esetén a parancsnoknak meg kell jelölnie egy repülőteret kitérő célrepülőtérként, kivéve, ha a repülés céljára vonatkozó, rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – azt jelzik elő, hogy a felhőalap legalább 1 000 lábbal magasabb a végrehajtható IAP-hoz kapcsolódó DH vagy MDH értéknél és a látótávolság legalább 3 000 méter.

NCO.OP.142 Kitérő célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

A parancsnokpilóta csak akkor jelöl meg egy repülőteret kitérő célrepülőtérként, ha az alábbi feltételek valamelyike fennáll:

a) GNSS-re nem támaszkodó IAP hajtható végre a célrepülőtéren vagy kitérő célrepülőtéren; vagy

b) az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. a fedélzeti GNSS-berendezés műholdas pontosító rendszerrel (SBAS) van felszerelve;

2. a célrepülőtér, bármely kitérő célrepülőtér és a közöttük lévő útvonal az SBAS-szolgáltatás által lefedett területén belül található;

3. az SBAS váratlan üzemképtelensége esetén várhatóan rendelkezésre fog állni a légi járműre telepített pontosító rendszer (ABAS);

4. olyan IAP-t választottak ki (akár a célrepülőtéren, akár a kitérő célrepülőtéren), amely nem függ az SBAS rendelkezésre állásától;

5. megfelelő vészhelyzeti intézkedés lehetővé teszi a repülés biztonságos végrehajtását abban az esetben, ha a GNSS nem áll rendelkezésre.

NCO.OP.143 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – repülőgépek

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőtérként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

a) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 lábnál alacsonyabb DH mellett végezhető:

▼M21

1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó elhatározási magasság (DH) vagy legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) értékénél; valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m; vagy

b) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 láb vagy magasabb DH vagy MDH mellett végzendő:

1. a felhőalap legalább 400 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a látótávolság legalább 3 000 m; vagy

c) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint

2. a látótávolság legalább 5 000 m.;

NCO.OP.144 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – helikopterek

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőtérként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

a) IAP-vel rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb az IAP-hoz kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka; vagy

b) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka.

▼M1

NCO.OP.145 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

a) A légi jármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha utasok tartózkodnak a fedélzeten.

▼M20

b) Minden egyéb tüzelőanyag/energia esetében tilos tüzelőanyag-feltöltést végezni az utasok be- és kiszállítása közben, vagy ha utasok tartózkodnak a légi jármű fedélzetén, kivéve, ha a műveletet a parancsnokpilóta vagy a személyzet más olyan, megfelelően képesített tagja felügyeli, aki képes a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

NCO.OP.147 Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal – helikopter

Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal kizárólag a következő feltételek egyidejű fennállása esetén hajtható végre:

a) ha nem célszerű a hajtóművet leállítani vagy újraindítani;

b) a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő bármely konkrét eljárásnak és korlátozásnak megfelelően;

▼M20

c) JET A vagy JET A-1 tüzelőanyagtípusokkal;

d) utasok nem szállnak éppen be vagy ki, illetve nem tartózkodnak utasok vagy feladatspecialisták a fedélzeten;

e) ha a repülőtér vagy a műveleti terület üzemben tartója engedélyez ilyen műveleteket;

f) megfelelő mentő- és tűzoltószolgálati (RFF) létesítmények vagy felszerelések megléte esetén; és

g) a következőket tartalmazó ellenőrzőlistának megfelelően:

1. rendes és vészhelyzeti eljárások;

2. az előírt berendezések;

3. az esetleges korlátozások; és

4. a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

▼M11

NCO.OP.150 Utasok szállítása

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a gurulás, a felszállás és a leszállás előtt és ezek során, valamint minden olyan esetben, amikor a repülés biztonsága érdekében szükségesnek ítéli, a fedélzeten tartózkodó minden utas ülésben üljön vagy fekhelyen feküdjön, és biztonsági öve vagy rögzítőhevedere megfelelően be legyen csatolva.

▼M1

NCO.OP.155 Dohányzás a repülőgépek és a helikopterek fedélzetén

A parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten az alábbi esetekben:

a) ha a repülés biztonsága érdekében úgy ítéli szükségesnek; és

b) amikor a légi járművön tüzelőanyag-feltöltés folyik.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Időjárási viszonyok

▼M21

a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR-repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.

b) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR-repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.

▼M1

c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az a) és a b) pontban meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

NCO.OP.165 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – földi eljárások

A parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát, kivéve a légi jármű repülési kézikönyvében megengedett eseteket.

▼M1

NCO.OP.170 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – repülési eljárások

a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.5. pontjában foglaltak szerint.

b) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű jegesedésbe kerül, a parancsnoknak a repülési szint vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légiforgalmi irányításnak.

▼M21

NCO.OP.175 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a rendelkezésre álló információk, a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota alapján biztonságos felszállás és elindulás végezhető; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben

a) Utasok vagy teheráru szállítása esetén a légijármű-parancsnok nem szimulálhat:

1. a rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy

2. műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

▼M14

b) Az a) pont ellenére, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezet által végzett gyakorlórepülések során, az ilyen helyzeteket szimulálni lehet a fedélzeten lévő pilótanövendékekkel.

▼M20

NCO.OP.185 Repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodás

a) A parancsnokpilótának figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.

▼M20

b) Az ellenőrzött repülés parancsnokpilótája tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a „minimális tüzelőanyag/energia” állapotról a „MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG” bejelentésével, amikor a parancsnokpilóta:

1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren vagy műveleti területen; és

2. számításai szerint az adott repülőtértől vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztatalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetik.

c) Az ellenőrzött repülés parancsnokpilótája a „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” üzenet sugárzásával jelzi a „tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet”, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérre vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.

▼M9

NCO.OP.190 Kiegészítő oxigén használata

a) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan használjanak kiegészítő oxigént, amikor úgy ítéli meg, hogy a tervezett repülési magasságon az oxigénhiány a személyzet tagjai esetében a képességek romlásához vezethet, továbbá gondoskodnia kell arról, hogy kiegészítő oxigén álljon az utasok rendelkezésére, ha az oxigénhiány káros lenne az utasokra.

b) Minden más olyan esetben, amikor a parancsnok nem tudja meghatározni, hogy az oxigénhiány hogyan érintheti a fedélzeten tartózkodó személyeket, gondoskodnia kell a következőkről:

1. a személyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó valamennyi tagja használjon kiegészítő oxigént minden olyan 30 percet meghaladó időtartam alatt, amíg az utastér nyomásmagassága 10 000 láb és 13 000 láb közé esik; és

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy használjon kiegészítő oxigént mindaddig, amíg az utastér nyomásmagassága meghaladja a 13 000 lábat.

▼M1

NCO.OP.195 Földközelség észlelése

Amennyiben a parancsnok túlzott földközelséget észlel vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a parancsnoknak azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

NCO.OP.200 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

ACAS II használata esetén a vonatkozó eljárásoknak és programoknak összhangban kell lenniük az 1332/2011/EU rendelettel.

▼M21

NCO.OP.205 A megközelítés és a leszállás feltételei – repülőgépek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a rendelkezésre álló információk, a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya állapota alapján biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végezhető; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye; valamint

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

NCO.OP.206 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a rendelkezésre álló információk, a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota alapján biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végezhető; valamint

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

NCO.OP.210 A megközelítés megkezdése és folytatása – repülőgépek és helikopterek

a) Ha a leszállásra használandó futópályán az irányadó RVR kisebb, mint 550 m (vagy egy, az SPA.LVO alrész szerinti jóváhagyással összhangban megállapított ennél alacsonyabb érték), akkor nem szabad folytatni a műszeres megközelítési műveletet:

1. azon ponton túl, ahol a légi jármű 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

b) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.

c) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal átstartolást kell végezni.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

ACAS II használata esetén a parancsnoknak megfelelően képzettnek kell lennie, és a megfelelő műveleti eljárásokat kell alkalmaznia.

▼M1

C. ALRÉSZ

A LÉGI JÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE ÉS A MŰVELETI KORLÁTOZÁSOK

NCO.POL.100 Műveleti korlátozások – valamennyi légi jármű

▼M11

a) A légi jármű terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű repülési kézikönyvében vagy azzal egyenértékű más dokumentumban meghatározott korlátozásoknak.

▼M1

b) A légi járműben el kell helyezni az ilyen műveleti korlátozásokat tartalmazó minden olyan feliratot, listát, műszerjelölést, illetve ezek kombinációit, amelynek látható módon történő elhelyezését a légiüzemeltetési utasítás előírja.

▼M11

NCO.POL.105 Tömegmérés

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően tényleges tömegméréssel megállapítsák a légi jármű tömegét és tömegközéppontját. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt összhatását. Ezeket az információkat a parancsnokpilóta rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben a módosítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt hatása nem ismert, a légi járműveket újra kell mérni.

▼M14

b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

▼M1

NCO.POL.110 Teljesítmény – általános rész

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

NCO.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:

1. azokat a hajózó személyzet a repülési útvonal meghatározására használja;

▼M1

2. azokat az NCO.IDE.A.190 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;

3. azokat az NCO.IDE.A.195 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy

4. be vannak építve a repülőgépbe;

▼M15

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. tartalék biztosítékok;

2. független hordozható világítóberendezések;

3. pontos időmérő eszköz;

4. elsősegély-csomag;

5. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

6. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

7. gyermek biztonsági övek;

8. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) A VII. mellékletben (NCO rész) nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve a VII. melléklet NCO.IDE.A.190 és NCO.IDE.A.195 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼M1

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen működtethetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a szolgálati helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül;

e) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCO.IDE.A.105 A minimális felszerelésjegyzék

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a repülőgépet a MEL szerint tartják üzemben, ha van ilyen;

b) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

NCO.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

▼M1

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs/helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

e) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

g) amennyiben a repülőgép hidroplánként repül, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCO.IDE.A.120 Nappali, VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. mágneses irány;

2. az idő órában, percben, másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség; és

5. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka műveletet végző repülőgépeket, valamint az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

i. elfordulás és csúszás;

ii. térbeli helyzet;

iii. függőleges sebesség;

iv. stabilizált irányszög.

és

2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

c) Az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

▼M1

NCO.IDE.A.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

1. mágneses irány;

2. az idő órában, percben, másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. függőleges sebesség;

6. elfordulás és csúszás;

7. térbeli helyzet;

8. stabilizált irányszög;

9. külső hőmérséklet; és

10. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz; és

c) az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

NCO.IDE.A.130 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

A 9-et meghaladó maximális ülésszám-konfigurációjú gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelségjelző rendszerrel:

a) egy megfelelő szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki; illetve

b) egy megfelelő szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét megelőzően adták ki.

NCO.IDE.A.135 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet közötti kapcsolat fenntartására szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCO.IDE.A. 140 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

▼M15

2. biztonsági öv minden üléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

▼M1

3. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; és

▼M9

4. egypontos kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő rendszerrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél az olyan repülőgépeken, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-én vagy azt követően adták ki.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Elsősegélycsomag

a) A repülőgépeket el kell látni elsősegélycsomaggal.

b) Az elsősegélycsomag:

1. legyen azonnal; és

2. legyen naprakészen tartva.

NCO.IDE.A.150 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

a) A túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

b) A túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára, valamint:

i. az összes utas számára annyi időre, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget.

ii. legalább az utasok 30 %-a számára annyi időre, amíg a kabinnyomás csökkenése estén – figyelembe véve a repülés körülményeit – az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van; és

iii. legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 14 000 láb között van;

és

2. az utastérben helyet foglaló minden személy számára legalább 10 percen keresztül, amennyiben a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.

c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző túlnyomásos repülőgépeket mindezeken felül fel kell szerelni olyan eszközzel, amely figyelmezteti a hajózó személyzetet a kabinnyomás esetleges csökkenésére.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Kiegészítő oxigén – nem túlnyomásos repülőgépek

A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokon az NCO.OP.190 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Kézi tűzoltó készülékek

▼M14

a) A repülőgépeket – az ELA1 repülőgépek kivételével – el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

▼M1

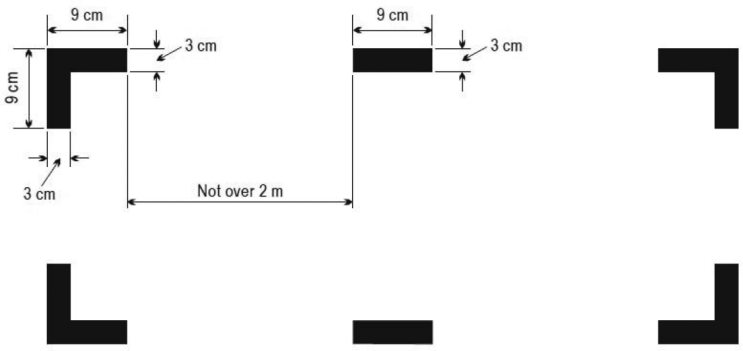
b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCO.IDE.A.165 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



NCO.IDE.A.170 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

1. tetszőleges típusú vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát;

2. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-je után kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát; vagy

3. a hat vagy annál kevesebb maximális ülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)), vagy a személyzet valamely tagjánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB).

b) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak és személyi helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCO.IDE.A.175 Víz feletti repülés

a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni, vagy azokat a használónak viselnie kell:

1. egy hajtóműves szárazföldi repülőgépek az alábbi esetekben:

▼M1

i. ha a repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy

ii. a repülőgép a fel- vagy a leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzi, ahol a parancsnok véleménye szerint a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy fennáll a kényszer-vízreszállás esélye;

2. víz felett műveletet végző hidroplánok; és

3. ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülés távolságát vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell tekintetbe venni).

b) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

1. egy horgony;

2. egy úszóhorgony, ha ez szükséges a manőverezéshez; és

3. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

c) Ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:

1. vészjelek adására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

NCO.IDE.A.180 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, beleértve az átrepült területnek megfelelő létfenntartó eszközöket is.

NCO.IDE.A.190 Rádiókommunikációs berendezések

a) Amikor a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.

b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor alkalmasnak kell lennie a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián való a kapcsolattartásra.

c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

NCO.IDE.A.195 Navigációs berendezések

a) Az olyan útvonalon végzett repülésnél, amelyen a navigáció nem valósítható meg a vizuális tájékozódási pontok alapján történő tájékozódással, a repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

▼M1

1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

2. vonatkozó légtérelőírások.

b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

c) Azokat a repülőgépeket, amelyek terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtérre, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérre.

▼M9

d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼M15

e) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépeket el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

▼M9

NCO.IDE.A.205 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) A parancsnoknak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett a parancsnoknak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben a parancsnok nem használhatja fel az érintett adatokat.

▼M1

2. SZAKASZ

Helikopterek

NCO.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:

1. azokat a hajózószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;

2. azokat az NCO.IDE.H.190 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;

3. azokat az NCO.IDE.H.195 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy

4. be vannak építve a helikopterbe.

▼M15

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható világítóberendezések;

2. pontos időmérő eszköz;

3. elsősegély-csomag;

4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

5. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

6. gyermek biztonsági övek;

7. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) A VII. mellékletben (NCO rész) nem előírt műszerekre és berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve a VII. melléklet NCO.IDE.H.190 és NCO.IDE.H.195 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések vagy készülékek nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼M1

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.

e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.H.105 A minimális felszereléslista

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a helikoptert a minimális felszereléslista (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy

b) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs, illetve helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

e) a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

▼M1

g) kétéltű helikopter esetében a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCO.IDE.H.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések

a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben és másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség; és

5. csúszás.

b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka vagy 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

i. térbeli helyzet;

ii. függőleges sebesség; és

iii. stabilizált irányszög; és

2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

c) Az 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

NCO.IDE.H.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben és másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. függőleges sebesség;

6. csúszás;

7. térbeli helyzet;

8. stabilizált irányszög; és

9. külső hőmérséklet;

▼M1

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;

c) az a) bekezdés 3. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz; és

d) a térbeli helyzet mérésére és megjelenítésére alkalmas, tartalék műszerként használt további eszköz.

NCO.IDE.H.126 Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCO.IDE.H.135 A hajózószemélyzet belső telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel üzemben tartott helikoptereket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCO.IDE.H.140 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

▼M15

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez, valamint rögzítőberendezés minden munkaállomáshoz;

▼M1

3. azokon a helikoptereken, amelyek első ízben 2012. december 31-ét követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas részére;

4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; és

5. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén a felsőtestet rögzítő, hirtelen lassulás esetén az ülésben helyet foglaló személy felsőtestét automatikusan visszatartani képes szerkezettel kiegészített rendszert tartalmazó biztonsági öv.

b) A felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági övnek egypontos kioldóval kell rendelkeznie.

NCO.IDE.H.145 Elsősegélycsomag

a) A helikoptereket el kell látni elsősegélycsomaggal.

b) Az elsősegélycsomag:

1. legyen azonnal hozzáférhető; és

2. legyen naprakészen tartva.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Kiegészítő oxigén – nem túlnyomásos helikopterek

A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokon az NCO.OP.190 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Kézi tűzoltó készülékek

a) A helikoptereket – az ELA2 helikopterek kivételével – el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

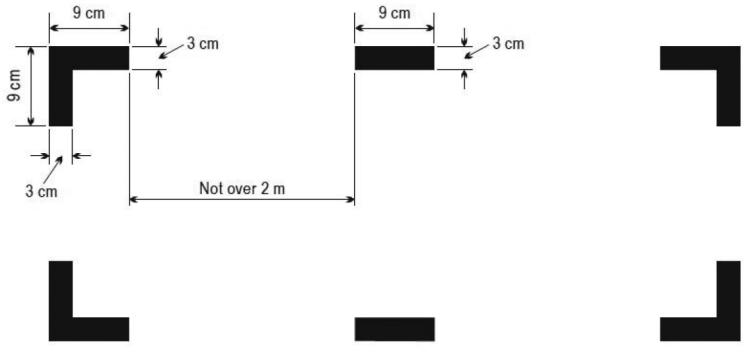
b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCO.IDE.H.165 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető részeket, az 1. ábra szerinti jelölést kell alkalmazni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



NCO.IDE.H.170 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A hatot meghaladó maximális ülésszám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni az alábbi eszközökkel:

1. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT); és

2. túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) a mentőtutajon vagy mentőmellényen elhelyezve, ha a helikopter a rendes utazósebességgel végzett 3 percnyi repülésnél nagyobb távolságra eltávolodik a szárazföldtől.

▼M27

b) A hat vagy annál kevesebb maximális utasülésszám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni túlélői vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy a személyzet egy tagjánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadóval (PLB), vagy automatikus vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT).

▼M1

c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCO.IDE.H.175 Víz feletti repülés

a) A helikoptereket az alábbi esetekben el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve:

▼M1

1. a szárazföldtől az autorotációsnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

2. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.

b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, felszínen tartó eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő elektromos világítóeszközzel.

c) Ha a helikopter víz felett, a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a normál utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légi jármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a helikoptert az alábbiakkal:

1. vészjelek adására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

d) A parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit egy esetleges kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy az a) bekezdésben előírt mentőmellényt a fedélzeten tartózkodó összes személynek viselnie kell-e.

NCO.IDE.H.180 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett üzemben tartott helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, beleértve az átrepült területnek megfelelő létfenntartó eszközöket is.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

A víz felett, kedvezőtlen környezetben repülő, a szárazföldtől 50 tengeri mérföldnél messzebb eltávolodó helikoptereknek meg kell felelniük az alábbi követelmények valamelyikének:

a) vízre történő leszállásra alkalmasnak kell lenniük a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően;

b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízen végzett kényszerleszállásra a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően;

c) rendelkezniük kell a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat biztosító felszereléssel.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Rádiókommunikációs berendezések

a) Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.

b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor alkalmasnak kell lennie a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián való a kapcsolattartásra.

▼M1

c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék használata követelmény, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

d) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata követelmény, a helikoptert az NCO.IDE.H.135 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

NCO.IDE.H.195 Navigációs berendezések

a) Olyan útvonalon végzett repülésnél, amelyen a navigáció nem valósítható meg a vizuális tájékozódási pontok alapján történő tájékozódással, a helikoptert el kell látni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

2. vonatkozó légtérelőírások.

b) A helikoptert olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, el kell látni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtéren, amelyen a helikopter a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtéren.

▼M9

d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼M15

e) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

▼M9

NCO.IDE.H.205 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben a parancsnok nem használhatja fel az érintett adatokat.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

E. ALRÉSZ

EGYEDI ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Általános előírások

▼M5

NCO.SPEC.100 Hatály

Ez az alrész a parancsnokpilóta által a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek végzésekor teljesítendő követelményeket határozza meg.

▼M4

NCO.SPEC.105 Ellenőrző lista

a) Egyedi művelet végrehajtását megelőzően a parancsnokpilóta köteles kockázatelemzést végezni, amelynek során felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó veszélyeket és kockázatokat, enyhítő intézkedéseket határozzon meg.

b) Az egyedi műveleteket ellenőrző lista alapján kell végrehajtani. Az ellenőrző listát a kockázatelemzés alapján a parancsnokpilóta állítja össze az egyedi tevékenységnek és a légi járműnek megfelelően, ezen alrész vonatkozó szakasza alapján.

c) A parancsnokpilóta, a személyzet és a feladatspecialisták feladatai szempontjából releváns ellenőrző listának minden repüléskor hozzáférhetőnek kell lennie a légi járművön.

d) Az ellenőrző listát rendszeres időközönként felül kell vizsgálni és szükség esetén aktualizálni kell.

NCO.SPEC.110 A parancsnokpilóta feladatai és hatásköre

Ha a műveletben a személyzet tagjai vagy feladatspecialisták is részt vesznek, a parancsnokpilóta:

a) ügyel arra, hogy a személyzet tagjai és a feladatspecialisták teljesítsék az NCO.SPEC.115 és az NCO.SPEC.120 pont előírásait;

b) a repülést nem kezdi meg, amennyiben a személyzet bármely tagja vagy egy feladatspecialista sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt nem képes feladatai ellátására;

c) befejezi a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent a személyzet bármely tagjának vagy egy feladatspecialistának a feladatok ellátására való képessége;

d) ügyel arra, hogy a személyzet tagjai és a feladatspecialisták betartsák azon államok valamennyi törvényét, szabályozását vagy eljárásait, ahol a műveletek végrehajtásra kerülnek;

e) biztosítja, hogy a személyzet összes tagja és a feladatspecialisták képesek legyenek egymással közös nyelven kommunikálni; valamint

▼M9

f) ügyel arra, hogy a feladatspecialisták és a személyzet tagjai folyamatosan használjanak kiegészítő oxigént, amikor úgy ítéli meg, hogy a tervezett repülési magasságon az oxigénhiány a személyzet tagjai esetében a képességek romlásához vezethet, vagy káros lehet a feladatspecialistákra. Ha a parancsnok nem tudja meghatározni, hogy az oxigénhiány hogyan érintheti a fedélzeten tartózkodó személyeket, gondoskodnia kell arról, hogy a feladatspecialisták és a személyzet tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

▼M4

NCO.SPEC.115 A személyzet feladatai

a) A személyzet tagjai felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A személyzet feladatait az ellenőrző listán fel kell tüntetni.

▼M11

b) A repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a személyzet tagjai kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről az ellenőrző lista másképp rendelkezik.

▼M4

c) Repülés közben a személyzet tagjai, amikor munkahelyükön tartózkodnak, kötelesek biztonsági öveiket becsatolni.

d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képesítéssel rendelkező hajózónak a légi jármű kormányszerveinél kell tartózkodnia.

e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

1. amennyiben tudja vagy sejti, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon alkalmatlannak érzi magát; vagy

▼M12

2. amennyiben valamely pszichoaktív anyag hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7. g) pontjában említett egyéb okok miatt.

▼M4

f) Az egynél több üzemben tartónál szolgálatot teljesítő személyzeti tag:

1. adott esetben a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást vezet repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről; és

2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.

g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:

1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is; és

2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

▼M4

NCO.SPEC.120 A feladatspecialisták feladatai

a) A feladatspecialisták felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A feladatspecialisták feladatait az ellenőrző listán fel kell tüntetni.

▼M11

b) A repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a feladatspecialisták kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről az ellenőrző lista másképp rendelkezik.

▼M4

c) A feladatspecialista köteles megbizonyosodni arról, hogy azokban az esetekben, amikor egyedi feladatát nyitott vagy eltávolított külső ajtó mellett végzi, teste megfelelően rögzítve van.

d) A feladatspecialistának jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:

1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is; és

2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

NCO.SPEC.125 Repülésbiztonsági eligazítás

a) A parancsnokpilóta a feladatspecialistáknak felszállás előtt eligazítást tart az alábbiakról:

1. a vészhelyzeti felszerelések és eljárások;

2. minden repülés vagy repüléssorozat előtt az egyedi feladathoz kapcsolódó üzembentartási eljárások;

b) az a) bekezdés 2. pontjában említett eligazítás nem kötelező, ha az adott naptári évben a menetrendi időszak kezdete előtt a feladatspecialisták tájékoztatást kaptak az üzembentartási eljárásokról.

NCO.SPEC.130 Legkisebb akadálymentes magasság – IFR repülések

A parancsnokpilótának minden repülésre meg kell határoznia azon legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságokat, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülendő összes útvonalszakaszon. A legalacsonyabb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Repülés közben szimulált helyzetek

Az olyan eseteket kivéve, amikor a fedélzeten képzési céllal tartózkodik feladatspecialista, a légijármű-parancsnok feladatspecialisták szállítása közben nem szimulál:

▼M4

a) rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy

b) műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

NCO.SPEC.150 Földközelség észlelése

A földközelségjelző (amennyiben ilyen felszerelésre került) kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeket – jellegükből adódóan – a földtől a földközelségjelző rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell végrehajtani.

NCO.SPEC.155 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

Az ACAS II kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeknél – jellegükből adódóan – a légi járművek egymástól az ACAS rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell kerülnek egymáshoz.

NCO.SPEC.160 Veszélyes áruk kibocsátása

A parancsnokpilóta nem tarthatja üzemben a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg felett, amikor a légi járműből veszélyes árut bocsát ki.

NCO.SPEC.165 Fegyverek szállítása és használata

a) A parancsnokpilóta gondoskodik arról, hogy a repülés során egyedi feladat céljából szállított fegyverek használaton kívül megfelelően biztosítva legyenek.

b) A fegyvert használó feladatspecialistának minden elvárható intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodó személyek ne kerüljenek veszélybe.

NCO.SPEC.170 Teljesítmény- és üzembentartási követelmények – repülőgépek

Ha olyan repülőgépet, amely kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képes a magasság tartására, nem beépített terület felett, 150 m (500 láb) magasság alatt tartanak üzemben, a parancsnokpilótának:

a) üzembentartási eljárásokkal kell rendelkeznie a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;

b) a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták részére eligazítást kell tartania a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.

NCO.SPEC.175 Teljesítmény- és üzembentartási követelmények – helikopterek

a) A légijármű-parancsnok akkor tarthat üzemben légi járművet beépített terület felett, ha:

1. a helikopter A vagy B kategóriájú tanúsítással rendelkezik; és

2. biztonsági intézkedéseket hoztak a földön található személyek vagy vagyontárgyak veszélyeztetésének megelőzésére.

▼M4

b) A parancsnokpilótának:

1. üzembentartási eljárásokkal kell rendelkeznie a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására; és

2. a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták részére eligazítást kell tartania a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.

c) A parancsnokpilótának gondoskodnia kell arról, hogy felszállás, leszállás vagy függeszkedés során a légi jármű tömege ne haladja meg az alábbiakra meghatározott legnagyobb értéket:

1. a párnahatás nélküli lebegés (HOGE)] esetén, valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelésénél; vagy

2. olyan körülmények között, amikor a HOGE létrejötte nem valószínű, a helikopter tömege nem haladhatja meg a valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelése melletti, párnahatással történő lebegés (HIGE) esetére meghatározott legnagyobb tömeget, feltéve, hogy az uralkodó körülmények lehetővé teszik a párnahatással történő lebegés létrejöttét a legnagyobb meghatározott tömeggel.

2. SZAKASZ

Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Ellenőrző lista

Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;

b) a vonatkozó teljesítményadatok;

c) az előírt berendezések;

d) az esetleges korlátozások; és

e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.HESLO.105 Egyedi HESLO felszerelések

A helikoptert fel kell szerelni legalább:

a) egy biztonsági tükörrel, vagy más hasonló eszközzel, amely lehetővé teszi a horog(horgok)/teher megfigyelését; és

b) egy tehersúlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.

NCO.SPEC.HESLO.110 Veszélyes anyagok szállítása

A személyzet nélküli vagy félreeső helyszínekre/helyszínekről veszélyes árut szállító üzemben tartónak, amennyiben nem szándékozik a műszaki utasítások követelményeit betartani, az illetékes hatóságtól felmentést kell kérnie a rendelkezések alkalmazása alól.

3. SZAKASZ

Külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Ellenőrző lista

HEC műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;

▼M4

b) a vonatkozó teljesítményadatok;

c) az előírt berendezések;

d) az esetleges korlátozások; és

e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.HEC.105 Egyedi HEC felszerelések

a) A helikoptert fel kell szerelni:

1. vonóköteles műveletekhez szükséges felszereléssel;

2. olyan biztonsági tükörrel vagy más hasonló eszközzel, amely lehetővé teszi a horog megfigyelését; valamint

3. tehersúlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.

▼M15

b) Az egyszerű személyhordó eszközöktől eltérő vonókötél és teherhorog beszereléséhez és bármely utólagos módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légialkalmassági jóváhagyást.

▼M4

4. SZAKASZ

Ejtőernyős műveletek (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Ellenőrző lista

PAR műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;

b) a vonatkozó teljesítményadatok;

c) az előírt berendezések;

d) az esetleges korlátozások; és

e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.PAR.105 A személyzeti tagok és a feladatspecialisták szállítása

Az NCO.SPEC.120 pont c) bekezdésében meghatározott előírás az ejtőernyős ugrást végző feladatspecialistákra nem vonatkozik.

NCO.SPEC.PAR.110 Ülések

Az NCO.IDE.A.140 pont a) bekezdése 1. pontjának és az NCO.IDE.H.140 pont a) bekezdése 1. pontjának sérelme nélkül, a padló használható ülésként, feltéve, hogy rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyekbe a feladatspecialisták kapaszkodhatnak vagy ahová magukat rögzíthetik.

NCO.SPEC.PAR.115 Tartalék oxigén

Az NCO.SPEC.110 pont f) bekezdésének sérelme nélkül, a tartalék oxigén használatára vonatkozó előírás a parancsnokon kívül a személyzet tagjaira és az egyedi feladathoz elengedhetetlen feladatokat ellátó feladatspecialistákra nem vonatkozik, amennyiben a kabinban mért magasság:

a) 6 percet nem meghaladó időtartamig haladja meg a 13 000 lábat; illetve

b) 3 percet nem meghaladó időtartamig haladja meg a 15 000 lábat.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Veszélyes áruk szállítása és kibocsátása

Az NCO.SPEC.160 pont sérelme nélkül, az ejtőernyősök – füstfejlesztő berendezéseket hordozva – elhagyhatják a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg feletti ejtőernyős bemutató céljából, amennyiben a szóban forgó berendezéseket e célra gyártották.

▼M4

5. SZAKASZ

Műrepülések (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Ellenőrző lista

ABF műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;

b) a vonatkozó teljesítményadatok;

c) az előírt berendezések;

d) az esetleges korlátozások; és

e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumentumok és információk

Az NCO.GEN.135 pont a) bekezdésében előírt alábbi dokumentumokat és információkat nem szükséges műrepüléskor a fedélzeten tartani:

a) a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;

b) naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra/területre és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható; valamint

c) az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések.

NCO.SPEC.ABF.110 Berendezések

Az alábbi berendezésekre vonatkozó követelményeket nem kötelező alkalmazni a műrepülésekre:

a) az NCO.IDE.A.145 és az NCO.IDE.H.145 pont szerinti elsősegély-csomag;

b) az NCO.IDE.A.160 és az NCO.IDE.H.180 pont szerinti kézi tűzoltó-készülék; valamint

c) az NCO.IDE.A.170 és az NCO.IDE.H.170 pont szerinti vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy személyi vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (PLB).

▼M15

6. SZAKASZ

Karbantartási célú ellenőrző repülések (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 A karbantartási célú ellenőrző repülések szintje

Karbantartási célú ellenőrző repülés végrehajtása előtt az üzemben tartó meghatározza a karbantartási célú ellenőrző repülés szintjét a következők szerint:

a) „A. szintű” karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül az a repülés, amely során a légi jármű repülési kézikönyve szerinti rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazása várható, vagy amely valamely tartalékrendszer vagy egyéb biztonsági berendezés működésének igazolásához szükséges;

▼M15

b) „B szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés minden olyan karbantartási célú ellenőrző repülés, amely nem „A szintű”.

NCO.SPEC.MCF.105 Repülési korlátozások

a) Az e melléklet NCO.GEN.105 a) 4. pontjától eltérve végezhető karbantartási célú ellenőrző repülés olyan légi járművel, amelyet befejezetlen karbantartás után helyeztek üzembe az 1321/2014/EU bizottsági rendelet I. mellékletének M.A.801. g) vagy 145.A.50. e) pontja szerint.

▼M16

b) Az e melléklet NCO.GEN.105 a) 4. pontjától eltérve végezhető karbantartási célú ellenőrző repülés olyan légi járművel, amelyet befejezetlen karbantartás után helyeztek üzembe az 1321/2014/EU bizottsági rendelet I. mellékletének (M rész) M.A.801. f) pontja, II. mellékletének (145. rész) 145.A.50. e) pontja vagy Vb. mellékletének (ML rész) ML.A.801. f) pontja szerint.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Ellenőrző lista és repülésbiztonsági eligazítás

a) Az NCO.SPEC.105 pontban említett ellenőrző listát minden karbantartási célú ellenőrző repülés előtt szükség szerint frissíteni kell, figyelembe véve az adott karbantartási célú ellenőrző repülés során követendő műveleti eljárásokat.

b) Az NCO.SPEC.125 b) pont ellenére minden karbantartási célú ellenőrző repülés előtt repülésbiztonsági eligazítást kell tartani a feladatspecialisták részére.

NCO.SPEC.MCF.120 A hajózószemélyzetre vonatkozó követelmények

Karbantartási célú ellenőrző repülés hajózó személyzete tagjainak kiválasztásakor az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a légi jármű összetettségét és a karbantartási célú ellenőrző repülés NCO.SPEC.MT.100 pont meghatározása szerinti szintjét.

NCO.SPEC.MCF.125 A személyzet összetétele és a fedélzeten tartózkodó személyek

a) A parancsnoknak minden egyes tervezett karbantartási célú ellenőrző repülés előtt – a hajózó személyzet tagjainak és a feladatspecialistáknak a várható munkaterhelését, valamint a kockázatértékelést figyelembe véve – meg kell határoznia, hogy szükség van-e további személyzetre és/vagy feladatspecialistákra.

b) A parancsnok nem engedélyezheti, hogy „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés alatt az a) pontban előírtakon kívül mások is tartózkodjanak a fedélzeten.

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Szimulált rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások repülés közben

Az NCO.SPEC.145 pont rendelkezéseitől eltérve a parancsnok szimulálhat olyan helyzeteket is, amelyek rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását teszik szükségessé egy, a fedélzeten lévő feladatspecialistával, ha a szimuláció szükséges a repülés céljának teljesítéséhez, és ha az NCO.SPEC.MCF.110 pontban említett ellenőrző listán vagy a műveleti eljárásokban azonosították.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Rendszerek és berendezések

Ha a karbantartási célú ellenőrző repülés célja egy rendszer vagy berendezés megfelelő működésének ellenőrzése, a rendszert vagy berendezést potenciálisan megbízhatatlannak kell minősíteni, és a repülés előtt megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket kell elfogadni a repülésbiztonságot érintő kockázatok minimalizálása érdekében.

▼M4

VIII. MELLÉKLET

EGYEDI MŰVELETEK

[SPO RÉSZ]

SPO.GEN.005 Hatály

▼M15

a) Ezt a mellékletet minden olyan műveletre alkalmazni kell, amelynek során a légi járművet olyan egyedi tevékenységre használják, mint például mezőgazdasági vagy építőipari tevékenység, fényképezés, földmérés, megfigyelés, őrjáratozás és légi hirdetés vagy karbantartási célú ellenőrző repülés.

▼M5

b) Az a) pont sérelme nélkül a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket a VII. melléklettel (NCO rész) összhangban kell végezni.

c) Az a) pont sérelme nélkül a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett alábbi műveleteket a VII. melléklettel (NCO rész) összhangban kell végezni:

▼M4

1. versenyrepülések vagy légi bemutatók, feltéve, hogy az ilyen repülésekért kapott díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás a közvetlen költségek fedezésére, az éves költségekhez való arányos hozzájárulásra, illetve az illetékes hatóság által megállapított értékű díjra korlátozódik.

▼M14

2. A tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikkében említett képzési szervezetek vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által kínált ejtőernyős ugrások, repülőgéppel végzett vitorlázórepülő-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a légi jármű az adott szervezet tulajdonában van vagy azt sima légijármű-bérbevételi szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezeten kívüli felek számára kioszthatót nyereséget, és a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét adják a szervezet tagjai közé nem tartozó személyek részvételével zajló repülések.

▼M4

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

▼M15

SPO.GEN.100 Illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található, vagy ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található.

▼M4

SPO.GEN.101 A megfelelés módozatai

Az üzemben tartó használhat az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is a 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek történő megfeleléshez.

▼M14

———————

▼M4

SPO.GEN.105 A személyzet feladatai

a) A személyzet tagjai felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A személyzet feladatait a standard üzembentartási eljárásokban (SOP), illetve adott esetben az üzembentartási kézikönyvben kell feltüntetni.

▼M11

b) A repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a személyzet tagjai kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről a standard üzembentartási eljárások másképp rendelkeznek.

▼M4

c) Repülés közben a személyzet tagjai, amikor munkahelyükön tartózkodnak, kötelesek biztonsági öveiket becsatolni.

d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képesítéssel rendelkező hajózónak a légi jármű kormányszerveinél kell tartózkodnia.

e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

1. amennyiben tudja vagy sejti, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon alkalmatlannak érzi magát; vagy

▼M12

2. amennyiben valamely pszichoaktív anyag hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7. g) pontjában említett egyéb okok miatt.

▼M4

f) Az egynél több üzemben tartónál szolgálatot teljesítő személyzeti tag:

1. adott esetben a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást vezet repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről; és

2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.

g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:

1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is;

2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

SPO.GEN.106 A feladatspecialisták feladatai

a) A feladatspecialisták felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A feladatspecialisták feladatait a standard üzembentartási eljárásokban (SOP) kell feltüntetni.

▼M11

b) A repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a feladatspecialisták kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről a standard üzembentartási eljárások másképp rendelkeznek.

▼M4

c) A feladatspecialista köteles megbizonyosodni arról, hogy azokban az esetekben, amikor egyedi feladatát nyitott vagy eltávolított külső ajtó mellett végzi, teste megfelelően rögzítve van.

d) A feladatspecialistának jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:

1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is; és

2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

SPO.GEN.107 A parancsnok feladatai és hatásköre

a) A parancsnok:

1. felel a légi jármű üzemben tartása során a légi jármű, valamint a fedélzeten található személyzet, a feladatspecialisták és a teheráru biztonságáért;

2. felel a repülés megkezdéséért, folytatásáért, befejezéséért, valamint a biztonság érdekében kitérő repülőtérre való repülésért;

3. felel valamennyi üzembentartási eljárásnak és ellenőrző listának a megfelelő kézikönyv szerinti betartásáért;

4. csak akkor kezdi meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában foglalt összes üzemeltetési korlátozás teljesül, azaz:

i. a légi jármű repülésre alkalmas;

ii. a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;

▼M14

iii. a légi járműben megtalálhatók és üzemképesek a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és felszerelések, kivéve, ha a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) vagy adott esetben azzal egyenértékű dokumentumban engedélyezték az üzemképtelen felszereléssel történő repülést, az SPO.IDE.A.105 vagy az SPO.IDE.H.105 pont szerint;

▼M11

iv. a légi jármű tömege és tömegközéppontja lehetővé teszi a repülés végrehajtását a légialkalmassági dokumentumokban előírt korlátokon belül;

▼M4

v. minden felszerelést és poggyászt megfelelően berakodtak és rögzítettek; ►M9 ——————— ◄

vi. a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem; ►M9 valamint ◄

▼M9

vii. a teljesítményalapú navigációhoz szükséges navigációs adatbázisok megfelelőek és naprakészek;

▼M4

5. nem kezdi meg a repülést, amennyiben maga vagy a személyzet bármely más tagja vagy egy feladatspecialista sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt nem képes feladatai ellátására;

6. befejezi a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent saját magának vagy a személyzet bármely más tagjának vagy egy feladatspecialistának a feladatok ellátására való képessége;

7. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy a MEL alapján (értelemszerűen);

8. bejegyzi a légi jármű repülési idejét, valamint az ismert vagy feltételezett hibákat a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén; valamint

▼M8

9. biztosítja, hogy:

i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva;

ii. olyan, ORO.GEN.160.a) pont szerint jelentésköteles esemény bekövetkezése esetén, amely nem baleset vagy váratlan esemény, a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan; és

iii. baleset vagy különleges esemény bekövetkeztekor, vagy ha a vizsgáló hatóság elrendeli a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzését:

A) a fedélzeti adatrögzítők felvételeit ne töröljék szándékosan;

B) a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; és

C) a pilótafülke elhagyása előtt meghozatalra kerüljenek a szükséges biztosítási intézkedések a fedélzeti adatrögzítők felvételeinek megőrzésére.

▼M4

b) A parancsnoknak joga van megtagadni bármely olyan személynek vagy teherárunak a szállítását, illetve elrendelni annak kiszállítását vagy kirakodását, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira.

c) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálat felé (ATS), ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.

d) Az a) bekezdés 6) pontjának sérelme nélkül, többfős személyzettel végzett műveletek esetében a parancsnok megfelelő kockázatcsökkentő eljárások megléte esetén folytathatja a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren túl.

e) Azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben a parancsnoknak minden olyan intézkedést meg kell tennie, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a parancsnok a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, üzembentartási eljárásoktól és módszerektől.

▼M4

f) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.

g) A parancsnoknak a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden olyan balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

▼M11

_____

▼M4

NCO.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

A parancsnok, a személyzet tagjai és a feladatspecialisták kötelesek betartani azon államok valamennyi törvényét, szabályozását vagy eljárásait, ahol a műveletek végrehajtásra kerülnek.

SPO.GEN.115 Közös nyelv

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai és a feladatspecialisták képesek legyenek egymással valamely közös nyelven kommunikálni.

▼M5

SPO.GEN.119 A légi járművek gurulása

A biztonságos üzemeltetés biztosítása és a futópálya biztonságának javítása érdekében az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a légi járművek gurulására vonatkozóan.

▼M4

SPO.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülőgép csak akkor kezdjen gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányszerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

a) megfelelően képesített pilóta; vagy

b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és megfelel az alábbi követelményeknek:

1. ki van képezve a gurulás végrehajtására;

2. ki van képezve a rádió használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;

3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelöléseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; valamint

4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges műveleti előírásokat.

SPO.GEN.125 A rotor bekapcsolása

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad bekapcsolni, és csak akkor, ha a kormányszerveknél megfelelően képesített pilóta tartózkodik.

SPO.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését.

▼M14

SPO.GEN.131 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

a) Ha egy légi jármű fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a légi jármű rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a légi járművet.

b) A B típusú EFB-alkalmazás használata előtt az üzemeltető köteles:

1. az alkalmazás gazdagépeként használt EFB-eszköz, maga az EFB-alkalmazás, valamint az alkalmazáshoz kapcsolódó funkció használatára vonatkozó kockázatértékelést végezni, a kapcsolódó kockázatokat azonosítani és biztosítani azok megfelelő csökkentését. a kockázatértékelésnek ki kell terjednie az EFB-eszköz ember-gép interfészével és az érintett alkalmazással kapcsolatos kockázatokra; és

2. létrehozni egy EFB adminisztrációs rendszert az EFB-eszköz és az EFB-alkalmazás adminisztrációjára és használatára vonatkozó eljárásokkal és képzési feltételekkel együtt.

▼M4

SPO.GEN.135 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listája mindenkor elérhető legyen a fedélzeten a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

SPO.GEN.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

a) Az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a repülőgép fedélzetén kell tartani, kivéve, ha a következőkben felsorolt rendelkezések erről másként rendelkeznek:

1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);

2. a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;

3. a légialkalmassági tanúsítvány (CofA) eredeti példánya;

4. a zajbizonyítvány, ha van ilyen;

5. az ORO.DEC.100. pont meghatározása szerinti nyilatkozat másolata, és adott esetben az ORO.SPO.110. pont szerinti engedély másolata;

6. az egyedi jóváhagyások listája, ha van ilyen;

7. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;

8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);

9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;

▼M16

10. a légi járműnek az 1321/2014/EU rendeletnek megfelelő műszaki naplója, ha van ilyen;

▼M4

11. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;

12. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;

▼M4

13. az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;

14. a tervezett repülés légterében működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok;

15. az üzemeltetési kézikönyvnek és/vagy az SPO-knak vagy AFM-nek a személyzet és feladatspecialisták feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;

16. a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfiguráció-eltérési lista (CDL), ha van ilyen;

17. a hajózószemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;

18. adott esetben megfelelő meteorológiai információ;

19. adott esetben a teherárura vonatkozó nyilatkozatok;

20. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) az a) bekezdés rendelkezései ellenére az a) bekezdés 2–11., az a) bekezdés 14., 17., 18. és 19. pontjában előírt dokumentumok és információk a repülőtéren vagy üzemelési helyszínen is tarthatók azon repülések esetében, amikor:

1. a légi jármű a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtja végre;

2. a légi jármű a repülés során az illetékes hatóság által az ARO.OPS.210 pont szerint meghatározott távolságon vagy területen belül marad,

▼M14

_____

▼M4

d) Az a) bekezdés 2–8. pontjában meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemben tartás mindaddig folytatható, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

e) Az üzemben tartónak az illetékes hatóság felszólítására ésszerű időn belül be kell mutatnia a fedélzeten szállítandó dokumentumokat.

▼M16

SPO.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek kezelése: megőrzés, kinyerés, védelem és felhasználás

a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő által eredetileg rögzített adatokat.

b) Az előírt fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzembiztosságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.

▼**M16**

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az említett fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából azonban a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.

d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.

f) A 996/2010/EU és az (EU) 2016/679 rendelet sérelme nélkül, valamint a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben:

1. A fedélzeti adatrögzítő által készített hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átirata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;

iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

1a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által rögzített felvételeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőriznek, az üzemeltető biztosítja a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezelését, valamint azt, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításán kívül más célra ne használják fel.

2. A fedélzeti adatrögzítők által a repülési paraméterekről és az adatkapcsolaton alapuló üzenetekről rögzített felvételek nem használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra. Ez a korlátozás csak akkor alkalmazandó, kivéve, ha a szóban forgó feltételek megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:

i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;

ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;

iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

3. A fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő esetben a fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében készített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

▼M16

i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

ii. a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja ehhez előzetesen hozzájárult;

iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel.

3a. Ha egy fedélzeti adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosítása érdekében ellenőrzik, akkor:

i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel a fedélzeti adatrögzítő üzembiztosságának biztosításától eltérő célokra;

ii. amennyiben a személyzet tagjainak testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.

▼M4

SPO.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása

a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezménynek a veszélyes áruk biztonságos légi szállításáról szóló műszaki utasítással (ICAO Doc 9284-AN/905) (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.

b) Veszélyes árut csak a 965/2012/EU rendelet V. mellékletének (SPA rész) G alrésze szerinti jóváhagyással rendelkező üzemben tartó szállíthat az alábbi kivételekkel:

1. a veszélyes áru nem esik a műszaki utasítás hatálya alá az annak 1. részében foglaltak alapján;

2. a műszaki utasítás 8. részének megfelelően az árukat feladatspecialisták vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy azok a tulajdonostól külön szállított poggyászban vannak;

3. a veszélyes áru fedélzeti elhelyezése szükséges az egyedi feladat céljaira, a műszaki utasításoknak megfelelően;

4. a veszélyes árut a repülésbiztonság elősegítésére használják fel, amikor a fedélzeten történő szállításuk indokolt annak érdekében, hogy operatív célokra azonnal rendelkezésre álljanak, függetlenül attól, hogy a kérdéses cikkeket vagy anyagokat egy egyedi repüléssel kapcsolatosan szállítanak vagy azzal kapcsolatosan szándékoznak felhasználni.

▼M4

c) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.

d) Az üzemben tartónak el kell látnia a személyzet tagjait a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a műszaki utasításban előírt feladataik elvégzésére.

e) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően haladéktalanul jelentenie kell az alábbi eseteket az illetékes hatóság és azon állam megfelelő hatósága felé, amelyben azok történtek:

1. veszélyes árukkal kapcsolatos bármilyen baleset vagy esemény;

2. a feladatspecialisták vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt vagy poggyászukban tárolt veszélyes áru felfedezése, amennyiben az nem felel meg a műszaki utasítás 8. része előírásainak.

f) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell a feladatspecialistákat a veszélyes árukról.

g) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a műszaki utasításnak megfelelően a teheráru-fogadóállomások rendelkezzenek a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat tartalmazó tájékoztató anyaggal.

SPO.GEN.155 Veszélyes áruk kibocsátása

Az üzemben tartó nem tarthatja üzemben a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg felett, amikor veszélyes árut bocsát ki.

SPO.GEN.160 Fegyverek szállítása és használata

a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy egy repülés során egy egyedi feladat céljából szállított fegyverek használaton kívül megfelelően biztosítva legyenek.

b) A fegyvert használó feladatspecialistának minden elvárható intézkedést meg kell tennie a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodó személyek veszélyeztetésének megakadályozására.

SPO.GEN.165 A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése

A pilótafülkébe történő belépésről a parancsnok hozza meg a végső döntést, és gondoskodik arról, hogy:

a) a pilótafülkébe adott belépési engedély ne zavarja meg a művelet végzését, és ne vonja el attól a figyelmet; valamint

b) a pilótafülkében tartózkodó valamennyi személy előzetesen tájékoztatást kapjon a vonatkozó biztonsági eljárásokról.

B. ALRÉSZ

ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK

SPO.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

Az üzemben tartó csak az érintett légijármű-típusnak és az adott művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

▼M21

SPO.OP.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállítása

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.

b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, adott esetben figyelembe véve a repülőtér vagy a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.

▼M20

SPO.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása – repülőgépek

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia szempontjából az üzemben tartónak nem kell elszigetelt repülőtérként kezelnie a repülőtereket, kivéve, ha a legközelebbi alkalmas időjárású kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja:

a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; vagy

b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.

▼M21

SPO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – repülőgépek és helikopterek

a) Az üzemben tartónak minden használni tervezett indulási, cél- vagy kitérő repülőtérre vonatkozóan meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat, amelyek biztosítják a légi jármű és a terep, illetve az akadályok elválasztását, valamint a műszeres megközelítési műveletek látva repülési szakaszában a vizuális referenciapontok elvesztési kockázatának csökkentését.

b) A repülőtér-használati minimumok meghatározásához használt módszernek figyelembe kell vennie a következő elemeket:

1. a légi jármű típusa, teljesítménye és kezelési jellemzői;

2. a légi járművön navigáció, vizuális referenciapontok bemérése és/vagy felszállás, megközelítés, leszállás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal ellenőrzése céljából rendelkezésre álló berendezések;

3. a légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) meghatározott feltételek vagy korlátozások;

4. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

5. a rendelkezésre álló látás szerinti és nem látás szerinti segédeszközök és infrastruktúra megfelelősége és teljesítménye;

6. az akadálymentes szint/magasság (OCA/H) a műszeres megközelítési eljárásokhoz (IAP-khez);

7. az emelkedési területeken található akadályok és a szükséges biztonsági távolságok;

8. a repülőtér, az IAP vagy a helyi környezet szokatlan jellemzői;

9. a hajózó személyzet összetételét, szakértelmüket és tapasztalatukat;

10. az IAP;

11. a repülőtér jellemzői és a rendelkezésre álló légi navigációs szolgálatok (ANS);

12. a repülőtér szerinti állam által esetlegesen közzé tett minimumok;

13. a csökkent látási viszonyok között végzett műveletekre (LVO) vagy a műveleti kedvezménnyel végzett műveletekre vonatkozó bármely egyedi jóváhagyásban előírt feltételek; valamint

14. az üzemben tartó releváns üzemeltetési tapasztalata.

c) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben rögzítenie kell a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módszerét.

▼M21

_____

SPO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses műveletek

a) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriára vonatkozóan megadott körözési OCH;

2. az 1. táblázat alapján meghatározott legalacsonyabb körözési magasság; vagy

3. a megelőző műszeres megközelítési művelet DH/MDH értéke.

b) A repülőgéppel végzett körözéses megközelítési művelet során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva; vagy

2. az 1. táblázat alapján meghatározott legkisebb látótávolság.

1. táblázat

Az MDH és a legkisebb látótávolság körözéses művelet esetén a különböző kategóriájú repülőgépek esetében

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb látótávolság (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás esetén a minimális süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 m-nél.

SPO.OP.115 Indulási és érkezési eljárások – repülőgépek és helikopterek

a) A parancsnoknak az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, amennyiben a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.

b) A parancsnok a megadott indulási, érkezési vagy megközelítési eljárástól az alábbi esetekben térhet el:

1. ha az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülnek, a repülési körülményeket teljes mértékben figyelembe veszi, és betartja a légiforgalmi irányítás által adott összes engedélyt; illetve

2. légiforgalmi irányító egységtől kapott radar vektorálás során.

c) Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett műveletek esetében a végső megközelítés szakaszát látás szerint, vagy a kiadott megközelítési eljárás alapján kell végrehajtani.

▼M9

SPO.OP.116 Teljesítményalapú navigáció – repülőgépek és helikopterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben az adott útvonalon vagy eljárás során teljesítményalapú navigáció (PBN) szükséges,

a) a megfelelő teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírás szerepel a légi járműnek a minősítő hatóság által a légialkalmassági értékelés részeként jóváhagyott, vagy ilyen jóváhagyáson alapuló repülési kézikönyvében vagy egyéb, ily módon jóváhagyott vagy ilyen jóváhagyáson alapuló dokumentumban; és

b) a légi járművet a fent említett repülési kézikönyvben vagy egyéb dokumentumban szereplő megfelelő, navigációra vonatkozó előírással és korlátozásokkal összhangban üzemeltessék.

▼M4

SPO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások

A parancsnoknak tekintetbe kell vennie a közzétett zajcsökkentő eljárásokat a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Legalacsonyabb akadálymentes magasságok – IFR repülések

a) Az üzemben tartónak módszert kell meghatároznia az olyan legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásához, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülendő összes útvonalszakaszon.

b) A parancsnoknak minden egyes repülés esetében e szerint a módszer szerint meg kell határoznia a legkisebb repülési magasságokat. A legalacsonyabb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

▼M20

SPO.OP.130 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülőgépek és helikopterek

a) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely a következőket foglalja magában:

1. tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia; és

2. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia.

b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:

1. meg kell felelnie az elvégzett művelet típusának (típusainak); és

2. meg kell felelnie az üzemeltető azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.

SPO.OP.131 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – repülőgépek és helikopterek

a) A tüzelőanyag-/energiaterv részeként az üzemben tartónak tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégiát kell kidolgoznia annak érdekében, hogy a repülőgép elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tüzelőanyag-/energiatervezése legalább az alábbi elemek alapján történjen:

▼**M20**

1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, valamint:

   i. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből származó, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok, vagy, ha ezek nem állnak rendelkezésre;

   ii. a légi jármű gyártója által megadott adatok; és

2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:

   i. a légi jármű tüzelőanyag-/energiafogyasztásra vonatkozó adatai;

   ii. a várt tömegek;

   iii. az előre jelzett időjárási viszonyok;

   iv. az elhalasztott karbantartási elemek és/vagy a konfigurációeltérések hatásai; és

   v. a várható késések.

c) Repülőgépek esetében az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;

2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a célrepülőtéren való leszállásig repülhessen;

3. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag/energia, amely az előre nem látott tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;

4. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia

   i. ha egy járatot legalább egy kitérő célrepülőtérrel üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtértől a kitérő célrepülőtérig repüljön; vagy

   ii. ha egy járatott kitérő célrepülőtér nélkül üzemeltetnek, az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a repülőgép a célrepülőtérnél várakozzon, ellensúlyozva a kitérő célrepülőtér hiányát;

5. a biztonságos leszállás érdekében védendő vésztartalék tüzelőanyag/energia; az üzemben tartónak a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyiségének meghatározása során és a következő fontossági sorrendben figyelembe kell vennie a következőket:

   i. a személyek vagy vagyontárgyak a tüzelőanyag-/energia kifogyása utáni kényszerleszállásból eredő veszélyeztetésének súlyossága;

   ii. annak a váratlan körülménynek a valószínűsége, hogy a vésztartalék tüzelőanyag/energia már nem védhető;

▼M20

6. kiegészítő tüzelőanyag/energia, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi; az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely lehetővé teszi az útvonalon lévő tüzelőanyag-/energiacsökkentési célú kitérő repülőtéren történő biztonságos leszállást (fuel/energy ERA repülőtér kritikus forgatókönyv) a hajtómű meghibásodása vagy a túlnyomás megszűnése esetén (amelyhez nagyobb mennyiségű tüzelőanyag/energia szükséges), feltételezve, hogy a meghibásodás az útvonal legkritikusabb pontján következik be; erre a kiegészítő tüzelőanyagra/energiára csak akkor van szükség, ha a c) bekezdés 2–5. pontja szerint számított minimális tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő egy ilyen eseményhez;

7. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; és

8. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnokpilóta azt szükségesnek ítéli.

d) Helikopterek esetében az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia repülés előtti kiszámításában szerepeljen az alábbi értékek mindegyike:

1. a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia;

2. amennyiben kitérő célrepülőtér használatára van szükség, a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tartalék tüzelőanyag/energia, amely az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely egy megszakított megközelítésnek a tervezett leszálló repülőtéren vagy leszállóhelyen történő végrehajtásához, majd ezután a meghatározott kitérő célrepülőtérhez repüléshez, annak megközelítéséhez és a leszálláshoz szükséges; és

3. a biztonságos leszállás érdekében megőrzendő vésztartalék tüzelőanyag/energia; az üzemben tartónak a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyiségének meghatározása során és a következő fontossági sorrendben figyelembe kell vennie a következőket:

   i. a személyek vagy vagyontárgyak a tüzelőanyag-/energia kifogyása utáni kényszerleszállásból eredő veszélyeztetésének súlyossága; és

   ii. annak a váratlan körülménynek a valószínűsége, hogy a vésztartalék tüzelőanyag/energia már nem védhető;

4. többlet-tüzelőanyag/energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; és

5. többlet-tüzelőanyag/energia, amennyiben a parancsnokpilóta azt szükségesnek ítéli.

e) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy ha egy légi járműnek az eredetileg tervezettől eltérő célrepülőtérig kell továbbrepülnie, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségének kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárások magukban foglalják repülőgépek esetén a c) bekezdés 2–7. pontját, helikopterek esetén pedig a d) bekezdést.

f) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön legalább annyi tervezett mennyiségű felhasználható tüzelőanyag/energia és olaj található, amennyi a repülés biztonságos befejezéséhez szükséges.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Repülésbiztonsági eligazítás

a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a feladatspecialisták felszállás előtt eligazítást kapjanak:

1. a vészhelyzeti felszerelésekről és eljárásokról;

2. minden repülés vagy repüléssorozat előtt az egyedi feladathoz kapcsolódó üzembentartási eljárásokból;

b) Az a) pont 2. pontjában meghatározott eligazítás kiváltható egy kezdeti és szinten tartó képzési programmal. Ilyen esetekben az üzemben tartó köteles meghatározni a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó előírásokat.

SPO.OP.140 A repülés előkészítése

▼M9

a) A repülés megkezdése előtt a parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy az adott repülés során a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló világűrbe telepített létesítmények, földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelettípushoz, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.

▼M21

b) A parancsnokpilótának a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetén, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetén a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:

1. a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint

2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést a meteorológiai viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

SPO.OP.143 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – repülőgépek

Egy repülőtér csak akkor jelölhető meg kitérő célrepülőtérként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

a) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 lábnál alacsonyabb DH mellett végezhető:

1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a műszeres megközelítési műveletre vonatkozó RVR/VIS minimumnál legalább 1 500 m-rel, illetve 800 m-rel nagyobb látótávolság; vagy

b) olyan kitérő repülőtér esetében, amelyeken a műszeres megközelítési művelet 250 láb vagy magasabb DH vagy MDH mellett végzendő:

1. a felhőalap legalább 400 lábbal magasabb a műszeres megközelítési művelethez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a látótávolság legalább 3 000 m; vagy

▼M21

c) műszeres megközelítési eljárással nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint

2. a látótávolság legalább 5 000 m.

SPO.OP.144 Kitérő célrepülőterek tervezési minimumai – helikopterek

Az üzemben tartó csak akkor jelölhet meg egy repülőteret kitérő célrepülőtérként, ha a rendelkezésre álló aktuális meteorológiai adatok a becsült érkezési időt egy órával megelőző időpont és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra, vagy a tényleges indulási idő és a becsült érkezési időnél egy órával későbbi időpont közötti időszakra – attól függően, hogy melyik a rövidebb – a következő meteorológiai viszonyok fennállását jelzik elő:

a) IAP-vel rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap legalább 200 lábbal magasabb az IAP-hez kapcsolódó DH vagy MDH értéknél; valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka; vagy

b) IAP-vel nem rendelkező kitérő repülőtér esetében:

1. a felhőalap magassága legalább 2 000 láb vagy a legkisebb biztonságos IFR szerinti magasság (amelyik nagyobb); valamint

2. a látótávolság legalább 1 500 m nappal vagy 3 000 m éjszaka.

▼M4

SPO.OP.145 Felszálló kitérő repülőterek – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

▼M21

a) IFR-repülés esetén a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású felszálló kitérő repülőteret, ha az indulási repülőtéren a meteorológiai körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőtér-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőtérre.

▼M4

b) A felszálló kitérő repülőtérnek az indulási repülőtértől mérve az alábbi távolságon belül kell lennie:

1. két hajtóműves repülőgépek esetében az egy működő hajtóművel tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított egyórányi repülésnek megfelelő távolság; illetve

2. három vagy több hajtóműves repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel a légi jármű repülési kézikönyvében megadottak szerint tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított kétórányi repülést nem meghaladó távolság.

c) A felszálló kitérő repülőtérnek olyan repülőtér választható, amelynek esetében a rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy a feltételezhető leszállás idején az időjárási körülmények elérik vagy meghaladják az adott repülésre érvényes repülőtér-használati minimumokat.

▼M4

SPO.OP.150 Leszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

a) a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) a megközelítést és a leszállást végre lehet hajtani látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között; vagy

▼M20

b) a tervezett leszállás helye elszigeteltnek minősül, és fennállnak az alábbi feltételek:

1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva; és

2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) mindkettő alábbi időjárási viszony fenn fog állni:

i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;

ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

▼M4

SPO.OP.151 Leszálló kitérő repülőterek – helikopterek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

a) a leszállás tervezett repülőterére műszeres megközelítési eljárás van előírva, és a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:

1. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és

2. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; illetve

b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:

1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;

2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:

i. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;

ii. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Célrepülőterek – műszeres megközelítési műveletek

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy rendelkezésre álljanak a szükséges eszközök a navigáláshoz és a célrepülőtéren való leszálláshoz vagy a tervezett megközelítési és leszállási művelet végrehajtására való képesség elvesztése esetén a kitérő célrepülőtéren való leszálláshoz.

▼M4

SPO.OP.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

a) légi jármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha a fedélzeten utasok tartózkodnak.

▼M20

b) minden egyéb tüzelőanyag/energia esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képesített személyzetnek kell tartózkodnia, amelynek tagjai készek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

SPO.OP.157 Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal – helikopter

a) Tüzelőanyag-feltöltés járó hajtóműve(kke)l és/vagy forgó rotorokkal kizárólag a következő feltételek fennállása esetén hajtható végre:

1. feladatspecialisták nem szállnak éppen be vagy ki;

2. ha a repülőtér vagy a műveleti terület üzemben tartója engedélyez ilyen műveleteket;

3. a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő bármely konkrét eljárásnak és korlátozásnak megfelelően;

4. JET A vagy JET A-1 tüzelőanyagtípusokkal; és

5. megfelelő mentő és tűzoltószolgálati (RFF) létesítmények vagy felszerelések megléte esetén.

b) Az üzemben tartónak fel kell mérnie a járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltéssel kapcsolatos kockázatokat.

c) Az üzemben tartónak meg kell határoznia az összes érintett személyzet, például a személyzet tagjai, a feladatspecialisták és a földi üzemeltető személyzet által követendő megfelelő eljárásokat.

d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy személyzetének tagjai, a földi üzemeltető személyzet, valamint az eljárásokban részt vevő bármely feladatspecialista megfelelő képzésben részesüljön.

e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter járó hajtóműve(kkel)l és/vagy forgó rotorokkal végzett tüzelőanyag-feltöltését célzó eljárások szerepelnek az üzembentartási kézikönyvben.

▼M11

SPO.OP.160 Fejhallgató használata

A hajózószemélyzet a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles állítható karra szerelt mikrofonnal vagy ezzel egyenértékű szerkezettel ellátott fejhallgatót viselni és ezt elsődleges eszközként használni az ATS-sel, valamint a személyzet egyéb tagjaival és feladatspecialistákkal történő kommunikációhoz.

▼M4

SPO.OP.165 Dohányzás

A parancsnokpilóta nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten, illetve miközben a légi jármű tüzelőanyagot vesz fel vagy ad le.

▼M4

SPO.OP.170 Időjárási viszonyok

▼M21

a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR-repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.

b) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR-repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy a meteorológiai viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.

▼M4

c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az a) és a b) bekezdésben meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

SPO.OP.175 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – földi eljárások

a) A parancsnokpilóta – a légi jármű repülési kézikönyvében megengedett esetek kivételével – csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát.

b) Hajtóművel rendelkező komplex légi járművek üzemben tartása esetén az üzemben tartó követendő eljárásokat dolgoz ki olyan esetekre, amikor a légi jármű biztonságos üzemben tartásához a légi jármű földi jégtelenítésére, jégmentesítésére és egyéb kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.

SPO.OP.176 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – repülési eljárások

a) A parancsnokpilóta csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.5. pontjában foglaltak szerint.

b) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű jegesedésbe kerül, a parancsnoknak a repülési szint vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légiforgalmi irányításnak.

c) Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett műveletek esetében az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési zónába történő berepülésre vonatkozóan.

▼M21

SPO.OP.180 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben

Az olyan eseteket kivéve, amikor egy feladatspecialista képzési céllal tartózkodik a fedélzeten, a légijármű-parancsnok feladatspecialisták szállítása közben nem szimulál:

a) rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy

b) műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

▼M20

SPO.OP.190 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodási stratégia

a) A hajtóművel rendelkező komplex légi jármű üzemben tartójának eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyaggal/energiával való gazdálkodás.

b) A parancsnokpilótának figyelemmel kell kísérnie a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag/energia mennyiségét, biztosítandó, hogy az védett, valamint hogy az nem kevesebb, mint egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.

c) A parancsnokpilóta tájékoztatja a légiforgalmi irányítást (ATC) a „minimális tüzelőanyag/energia” állapotról a „MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG” bejelentésével, amikor a parancsnokpilóta:

1. úgy határozott, hogy leszáll egy adott repülőtéren vagy műveleti területen; és

2. számításai szerint az adott repülőtértől vagy műveleti területtől mért meglévő távolság bármilyen változása, illetve egyéb légiforgalmi késések a tervezettnél kevesebb vésztatalék tüzelőanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhetik.

d) A parancsnokpilóta a „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” üzenet sugárzásával jelzi a „tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet”, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a becslések szerint a legközelebbi olyan repülőtérre vagy műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.

▼M4

SPO.OP.195 Kiegészítő oxigénberendezés használata

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a feladatspecialisták és a repülőszemélyzet tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, amennyiben a pilótakabinban mért tengerszint feletti magasság 30 percet meghaladóan magasabb, mint 10 000 láb, illetve minden esetben, amikor a kabinban mért tengerszint feletti magasság 13 000 lábnál magasabb, kivéve, ha ezt a kompetens hatóság másként engedélyezte és a standard üzembentartási eljárások erről másképp rendelkeznek.

b) Az a) bekezdés sérelme nélkül, a nem komplex repülőgépekkel és helikopterekkel – az ejtőernyős műveletek kivételével – rövid, meghatározott időtartamú repülés hajtható végre 13 000 láb felett, kiegészítő oxigén használata nélkül, az illetékes hatóság az alábbiak figyelembevételével hozott előzetes jóváhagyásával:

1. a 13 000 láb feletti repülés időtartama nem haladja meg a 10 percet, illetve az egyedi feladat teljesítéséhez szigorúan szükséges időtartamot, amennyiben az hosszabb 10 percnél;

2. a repülés során a légi jármű nem emelkedik 16 000 láb fölé;

3. az SPO.OP.135 pont alapján elvégzett repülésbiztonsági eligazítás során a személyzet tagjai és a feladatspecialisták elegendő tájékoztatást kaptak a hipoxia hatásairól;

4. az 1., 2. és 3. pontban meghatározott műveletekre kidolgozott standard üzembentartási eljárások;

▼M4

5. az üzemben tartó 13 000 láb felett kiegészítő oxigén használata nélkül végrehajtott műveletei során szerzett tapasztalata;

6. a személyzet tagjai és feladatspecialisták egyéni tapasztalatai, és az, hogy fizikailag mennyire képesek alkalmazkodni a nagy magasságokhoz; valamint

7. azon bázis tengerszint feletti magassága, ahol az üzemben tartót bejegyezték, vagy ahonnan a műveleteket végrehajtják.

SPO.OP.200 Földközelség észlelése

a) Amennyiben a hajózószemélyzet valamelyik tagja vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a pilótának azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

b) A földközelségjelző rendszer kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeket – jellegükből adódóan – a földtől a földközelségjelző rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell végrehajtani.

SPO.OP.205 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

▼M9

a) Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.

▼M4

b) Az ACAS II kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeknél – jellegükből adódóan – a légi járművek az ACAS rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell kerülnek egymáshoz.

▼M21

SPO.OP.210 Megközelítési és leszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota az üzembentartási kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevétele mellett nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést, leszállást vagy átstartolást; és

b) a kiválasztott repülőtér-használati minimumok összhangban vannak a következő tényezők mindegyikével:

1. az operatív földi berendezések;

2. az operatív légijármű-rendszerek;

3. a légi jármű teljesítménye;

4. a hajózó személyzet szakképesítése.

▼M16

SPO.OP.211 A megközelítés és a leszállás feltételei – helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnok megbizonyosodik arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás és a használni kívánt végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

▼M21

SPO.OP.215 A megközelítés megkezdése és folytatása

a) Repülőgépek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett látótávolság (VIS) vagy az irányadó RVR kisebb az alkalmazandó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:

1. azon ponton túl, ahol a repülőgép 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

b) Helikopterek esetében, ha a leszálláshoz használt futópálya tekintetében a jelentett RVR kevesebb mint 550 m vagy az irányadó RVR kisebb a vonatkozó minimumnál, akkor a műszeres megközelítési művelet nem folytatható:

1. azon ponton túl, ahol a helikopter 1 000 láb magasságban van a repülőtér tengerszint feletti magassága felett; vagy

2. a végső megközelítési szakaszba (FAS) lépéssel, ha a DH vagy az MDH 1 000 lábnál nagyobb.

c) Ha az előírt vizuális referenciapontot nem sikerül észlelni, megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.

d) Ha az előírt vizuális referenciapont a DA/H vagy az MDA/H elérése után bármikor nem észlelhető, akkor azonnal átstartolást kell végezni.

e) Az a) pont ellenére abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre jelentés az RVR-ről, és a jelentett VIS kisebb mint az alkalmazandó minimum, de az átszámított meteorológiai látótávolság (CMV) meghaladja az alkalmazandó minimumot, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig.

f) Az a) és b) pont ellenére abban az esetben, ha nem szándékoznak leszállni, a műszeres megközelítés tovább folytatható a DA/H vagy az MDA/H eléréséig. Ebben az esetben megszakított megközelítést kell végrehajtani a DA/H vagy az MDA/H elérésekor vagy az előtt.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standard üzembentartási eljárások

a) Egyedi művelet végrehajtását megelőzően a parancsnokpilóta köteles kockázatelemzést végezni, amelynek során felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó veszélyeket és kockázatokat, enyhítő intézkedéseket határozzon meg.

b) A kockázatelemzés alapján a parancsnokpilóta az egyedi tevékenységnek és az igénybe vett légi járműnek megfelelő standard üzembentartási eljárásokat állít össze, figyelembe véve az E. alrész előírásait. A standard üzembentartási eljárások az üzembentartási kézikönyv részét képezik, vagy külön dokumentumban szerepelnek. A standard üzembentartási eljárásokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni és szükség esetén aktualizálni kell.

c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy az egyedi műveleteket a standard üzembentartási eljárásoknak megfelelően hajtsák végre.

▼M21

SPO.OP.235 EFVS 200 műveletek

a) Annak az üzemben tartónak, amely egyedi jóváhagyás nélkül műveleti engedménnyel EFVS 200 műveleteket kíván végrehajtani, biztosítania kell, hogy:

1. a légi jármű rendelkezzen a tervezett műveletekre vonatkozó tanúsítvánnyal;

▼M21

2. csak az EFVS-műveletekre alkalmas futópályák, FATO-k és IAP-k használatára kerüljön sor;

3. a hajózó személyzet rendelkezzen a szükséges képesítéssel a tervezett művelet lebonyolításához, és hozzanak létre egy képzésből és ellenőrző vizsgából álló programot a hajózó személyzet tagjai és a repülés előkészítésében részt vevő érintett személyzet számára;

4. határozzák meg a műveleti eljárásokat;

5. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a minimális felszerelésjegyzékben (MEL);

6. minden vonatkozó információt dokumentáljanak a karbantartási programban;

7. végezzenek biztonsági értékeléseket, és határozzanak meg teljesítménymutatókat a művelet biztonsági szintjének nyomon követése érdekében; valamint

8. a repülőtér-üzemeltetési minimumok vegyék figyelembe az alkalmazott rendszer képességeit.

b) Az üzemben tartó LVO-k végzése közben nem végezhet EFVS 200 műveleteket.

c) Az a) 1. pont ellenére az üzemben tartó EFVS 200 műveletek végzéséhez használhat a minimumkövetelményeknek megfelelő EVS-eket, feltéve, hogy ezt az illetékes hatóság jóváhagyta.

▼M4

C. ALRÉSZ

A LÉGI JÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE ÉS A MŰVELETI KORLÁTOZÁSOK

SPO.POL.100 Műveleti korlátozások – valamennyi légi jármű

▼M11

a) A légi jármű terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a megfelelő dokumentumban meghatározott korlátozásoknak.

▼M4

b) A ballonban el kell helyezni feliratokat, listákat, műszer-jelöléseket vagy ezek kombinációit olyan üzemeltetési korlátozások jelzésére, amelyek vizuális jelölését az AFM előírja.

▼M11

SPO.POL.105 Tömeg és tömegközéppont

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően tényleges tömegméréssel megállapítsák a légi jármű tömegét és tömegközéppontját. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt összhatását. Ezeket az információkat a parancsnokpilóta rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben a módosítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt hatása nem ismert, a légi járműveket újra kell mérni.

▼M14

b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

▼M20

SPO.POL.110 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek

a) Az üzemben tartó tömeg és tömegközéppont-rendszert hoz létre, hogy az egyes repülésekre vagy repülés-sorozatokra vonatkozóan meghatározza a következőket:

1. a légi jármű száraz üzemelési tömege;
2. a hasznos teher tömege;
3. a tüzelőanyag/energia tömege;
4. a légi jármű terhelése és a terhelés eloszlása;
5. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag/energia nélküli tömeg; és
6. a légi jármű megfelelő tömegközéppontjai.

b) A hajózószemélyzetnek rendelkeznie kell az elektronikus számításokon alapuló tömeg-és súlypontszámítások megismétlését és ellenőrzését lehetővé tevő eszközzel.

c) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyekkel a parancsnokpilóta meghatározhatja a feltöltött tüzelőanyag/energia tömegét a tényleges sűrűség, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben megadott módszerrel kiszámított sűrűség felhasználásával.

▼M26

d) A parancsnoknak gondoskodnia kell a következőkről:

1. a légi jármű rakodása megfelelően képesített személyek felügyelete mellett történik;
2. a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezik a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-számításához használt adatokkal.

e) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia az a)–d) pont előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Az említett rendszernek minden tervezett műveletre ki kell térnie.

▼M4

SPO.POL.115 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett nem kereskedelmi műveletek

a) Az üzemben tartónak minden repülés vagy repüléssorozat előtt meg kell határoznia a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, és el kell készítenie a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását oly módon, hogy azok ne lépjék át a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-korlátait. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

1. a légi jármű lajstromjele és típusa;
2. járatazonosító, szám és dátum (értelemszerűen);
3. a parancsnokpilóta neve;
4. a dokumentumot készítő személy neve;
5. a légi jármű száraz üzembentartási tömege és ennek megfelelő tömegközéppontja;

▼M20

6. a tüzelőanyag/energia tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia tömege;
7. a tüzelőanyagtól/energiától eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);
8. a rakomány összetevői;
9. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag/energia nélküli tömeg;

▼M4

10. a légi jármű tömegközéppont-helyzetei; valamint
11. a korlátozó tömeg- és tömegközéppont-értékek.

▼M4

b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét.

SPO.POL.116 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – könnyítések

Az SPO.POL.115 pont a) bekezdése 5. pontjának sérelme nélkül a tömegközéppont-helyzetet nem szükséges feltüntetni a tömeg- és tömegközéppont-dokumentációban, amennyiben a rakomány eloszlása megfelel egy előzetesen kiszámított egyensúly-táblázatnak, vagy amennyiben kimutatható, hogy a tervezett műveletekhez a tényleges rakománytól függetlenül megfelelő egyensúly biztosítható.

SPO.POL.120 Teljesítmény – általános rész

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

SPO.POL.125 Felszállótömeg-korlátozások – hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy:

a) a repülőgép tömege a felszállás megkezdésekor ne haladja meg a tömegre vonatkozó alábbi korlátozásokat:

1. a felszálláskor érvényes korlátozások az SPO.POL.130 pont előírásai szerint;

2. az útvonalon az egyik hajtómű meghibásodása esetén érvényes korlátozások az SPO.POL.135 pont előírásai szerint; valamint

3. leszálláskor, az SPO.POL.140 pont előírásai szerint,

beszámítva a repülés előrehaladtával, illetve a tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenést;

b) a légi jármű tömege a felszállás megkezdésekor semmilyen körülmények között ne haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében a repülőtér vagy leszállóhely tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb felszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb felszállótömeget; és

c) a légi jármű becsült tömege a leszállás várható időpontjában sem a tervezett célrepülőtéren vagy leszállóhelyen, sem pedig bármelyik leszálló kitérő repülőtéren semmilyen körülmények között se haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében az adott repülőterek vagy leszállóhelyek tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb leszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

SPO.POL.130 Felszállás – Hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek

a) A maximális felszállótömeg meghatározásánál a parancsnoknak figyelembe kell vennie az alábbiakat:

1. a számított felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot, és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz fele;

2. a számított felszállási nekifutási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási úthossz értékét;

3. egyetlen közös V1 értéket kell használni mind a megszakított, mind a folytatott felszálláshoz, ahol a V1 érték a légi jármű repülési kézikönyvében található érték; és

▼M4

4. nedves vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.

b) Az 5 700 kg-t nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, turbolégcsavaros hajtóművel rendelkező repülőgépek kivételével, amennyiben felszállás közben valamelyik hajtómű meghibásodik, a légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép:

1. képes legyen a felszállás megszakítására és a megállásra a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságon belül; vagy

2. képes legyen a felszállásra, valamint a repülési profil mentén elhelyezkedő akadályok átrepülésére a kellő biztonságos magassággal mindaddig, amíg az NCC.POL.130 pontban meghatározott helyzetbe nem kerül.

SPO.POL.135 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtómű – hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek

A több hajtóműves repülőgépek esetében a parancsnokpilótának gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben egy hajtómű az útvonal bármelyik pontján meghibásodik, a repülőgép képes legyen a repülés folytatására egy alkalmas repülőtérig vagy leszállóhelyig anélkül, hogy a repülés bármely pontján a legkisebb akadálymentes magasság alá süllyedne.

SPO.POL.140 Leszállás – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

A parancsnokpilótának gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép bármely repülőtéren vagy műveleti helyszínen, a megközelítési útvonalon található valamennyi akadály biztonságos távolságban történő elkerülését követően képes legyen az igénybe vehető leszállási távolságon belül leszállni és megállni, illetve hidroplán esetében kellően alacsony sebességre lassulni. Ennek során figyelembe kell venni a megközelítési és leszállási technikában várható eltéréseket, amennyiben ezek nincsenek beleszámítva a tervezés során figyelembe vett repülési jellemzőkbe.

SPO.POL.145 Teljesítmény- és üzembentartási követelmények – repülőgépek

Ha olyan repülőgépet, amely kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képes a magasság tartására, nem beépített terület felett, 150 m (500 láb) magasság alatt tartanak üzemben, az üzemben tartónak:

a) üzembentartási eljárásokat kell meghatároznia a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;

b) képzési programot kell bevezetnie a személyzet tagjai számára; és

c) gondoskodnia kell arról, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták eligazítást kaptak a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.

SPO.POL.146 Teljesítmény- és üzembentartási követelmények – helikopterek

a) A légijármű-parancsnok akkor tarthat üzemben légi járművet beépített terület felett, ha:

1. a helikopter A vagy B kategóriájú tanúsítással rendelkezik; és

2. biztonsági intézkedéseket hoztak a földön található személyek vagy vagyontárgyak veszélyeztetésének megelőzésére, és a műveletet, valamint az SOP-t jóváhagyták.

b) Az üzemben tartónak:

1. üzembentartási eljárásokat kell meghatároznia a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;

2. képzési programot kell bevezetnie a személyzet tagjai számára; és

3. gondoskodnia kell arról, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták eligazítást kapjanak a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.

▼M4

c) Az üzembe tartónak gondoskodnia kell arról, hogy felszállás, leszállás vagy függeszkedés során a légi jármű tömege ne haladja meg az alábbiakra meghatározott legnagyobb értéket:

1. párnahatás nélküli lebegés (HOGE)] esetén, valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelésénél; vagy

2. olyan körülmények között, amikor a HOGE létrejötte nem valószínű, a helikopter tömege nem haladhatja meg a valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelése melletti, párnahatással történő lebegés (HIGE) esetére meghatározott legnagyobb tömeget, feltéve, hogy az uralkodó körülmények lehetővé teszik a párnahatással történő lebegés létrejöttét a legnagyobb meghatározott tömeggel.

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

SPO.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:

1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal felügyeletére használja őket;

2. az SPO.IDE.A.215 pont előírásainak betartása érdekében használják őket;

3. az SPO.IDE.A.220 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy

4. be vannak építve a repülőgépbe.

▼M15

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. tartalék biztosítékok;

2. független hordozható világítóberendezések;

3. pontos időmérő eszköz;

4. térképtartó;

5. elsősegélycsomagok;

6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

7. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

8. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) Az e mellékletben (SPO rész) nem előírt műszerekre, berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet SPO.IDE.A.215 és SPO.IDE.A.220 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések vagy készülékek nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼M4

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.

▼M4

e) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve, rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

f) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

▼M15

SPO.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

a) a repülőgép üzemben tartása a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik;

b) hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen repülőgép esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben;

c) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

SPO.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs/helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a repülőgép villamos rendszeréről működtetett, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

e) a repülőgép villamos rendszeréről működtetett világítás, amely minden utasfülkében biztosítja a világítást;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

g) amennyiben a repülőgép hidroplánként repül, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

SPO.IDE.A.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben és másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki; és

6. hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeknél: csúszás.

▼M4

b) Az éjjel, látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között műveletet végző repülőgépeket az a) bekezdésben említetteken felül az alábbi fényekkel kell még felszerelni:

1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

i. elfordulás és csúszás;

ii. térbeli helyzet;

iii. függőleges sebesség; és

iv. stabilizált irányszög;

2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

c) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között, víz felett, partlátás nélkül műveletet végző, hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeket az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza a légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

d) Az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

e) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a repülőgépet fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközzel:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. csúszás, vagy megfelelő esetben elfordulás és csúszás;

4. adott esetben térbeli helyzet;

5. adott esetben függőleges sebesség;

6. adott esetben stabilizált irányszög; és

7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

SPO.IDE.A.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben és másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. függőleges sebesség;

6. elfordulás és csúszás;

7. térbeli helyzet;

▼M4

8. stabilizált irányszög;

9. külső hőmérséklet; és

10. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

c) ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközöket kell beszerelni a másodpilóta munkahelyén:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. függőleges sebesség;

4. elfordulás és csúszás;

5. térbeli helyzet;

6. stabilizált irányszög; és

7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

d) olyan eszköz, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában és a c) bekezdés 2. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

e) a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között műveletet végző, hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeket az a), b), c) és d) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni a következőkkel:

1. egy másik forrásból származó statikus nyomás;

2. térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható;

3. a tengerszint feletti magasság mérésére és kijelzésére szolgáló második önálló eszköz, kivéve, ha az az e) bekezdés 1. pontjának történő megfelelés során beszerelésre került; és

▼M15

4. vészhelyzeti áramforrás, amely a fő áramtermelő rendszertől függetlenül üzemel, és amelynek célja a térbeli helyzet kijelzésére szolgáló rendszer 30 percig történő üzemeltetése és megvilágítása. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor a műszeren vagy a műszerfalon jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.

▼M4

SPO.IDE.A.126 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengely-irány tartására képes robotpilótával.

▼M12

SPO.IDE.A.130 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

a) Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy a kilencet meghaladó maximális üzemi utasülésszámú gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelségjelző rendszerrel (TAWS):

▼M12

1. egy megfelelő szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki; vagy

2. egy megfelelő szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jén vagy azt megelőzően adták ki.

b) Kereskedelmi műveletekre való használat esetén a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, hat és kilenc közötti maximális utasülésszám-konfigurációjú gázturbinás repülőgépeket, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2019. január 1-jét követően adták ki, a B osztályú berendezésekre vonatkozó előírásokat teljesítő, valamely elfogadható szabvány szerinti földközelségjelző rendszerrel kell ellátni.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

Az 1332/2011/EU rendelet eltérő rendelkezésének hiányában az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű légcsavaros gázturbinás repülőgépeket ACAS II rendszerrel kell ellátni.

SPO.IDE.A.132 Fedélzeti időjárási radar berendezés – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

Az alábbi repülőgépeket – amennyiben éjjel vagy műszeres időjárási körülmények között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radarberendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók –, fedélzeti időjárási radarberendezéssel kell ellátni:

a) túlnyomásos repülőgépek;

b) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű nem túlnyomásos repülőgépek.

SPO.IDE.A.133 Éjjel, jegesedési körülmények között végzett műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző repülőgépeket a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel kell ellátni.

b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

SPO.IDE.A.135 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet közötti kapcsolat fenntartására szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

SPO.IDE.A.140 Pilótafülke-hangrögzítő

a) Pilótafülke-hangrögzítővel kell ellátni a következő repülőgépeket:

1. a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki;

2. a 2 250 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, ha:

i. légialkalmassági bizonyítványuk szerint csak legalább két pilótából álló személyzettel repülhetnek;

ii. egy vagy több sugárhajtóművel, illetve egynél több turbólégcsavaros hajtóművel vannak felszerelve; valamint

▼M4

iii. típusalkalmassági bizonyítványukat elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki.

▼M8

b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:

▼M18

1. az utolsó 25 óra a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében, amelyet először 2022. január 1-jén vagy az után láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal; vagy

▼M8

2. az utolsó 2 óra minden egyéb esetben.

▼M4

c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a hajózószemélyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a – fejhallgatóhoz tartozó vagy az oxigénmaszkba beépített – összes használt mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

e) A (d) bekezdésen felül, az elektromos áram rendelkezésre állásától függően a CVR a pilótafülkében zajló, a repülés előtti hajtóműindítás előtti ellenőrzések során a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést és azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást követő ellenőrzésekig folytatnia kell.

▼M8

f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Fedélzeti adatrögzítő

a) Azokat az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a repülőgép repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 25 óra során rögzített adatokat.

c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatoknak a hajózószemélyzet előtt megjelenő információkkal való pontos összevetését.

▼M4

d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

▼M8

e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás repülőgépeket és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

1. a repülőgépek nem tartoznak az SPO.IDE.A.145 a) pont hatálya alá;

2. a repülőgépeket kereskedelmi műveletek során használják;

3. a repülőgépek egyedi légialkalmassági bizonyítványát először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.

c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.

e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe léptetése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:

1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:

i. adatkapcsolat kezdeményezése;

ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;

iii. célzott légtérellenőrzés;

iv. repülési információk;

v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;

vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű operatív irányítási adatai;

vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően, grafikák;

▼M4

2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; és

3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.

b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az SPO.IDE.A.140 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozóan megadott időtartamig való tárolására.

▼M8

d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M4

e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó, az SPO.IDE.A.140 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

SPO.IDE.A.155 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozó és a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbiak szerint is:

a) azokon a repülőgépeken, amelyeket fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítővel vagy repülési adatrögzítővel, használható egyetlen összevont hang- és adatrögzítő; vagy

b) azokon a repülőgépeken, amelyeket mind fedélzeti hangrögzítővel, mind repülési adatrögzítővel fel kell szerelni, használható két összevont hang- és adatrögzítő.

SPO.IDE.A.160 Ülések, biztonsági övek és rögzítőhevederek

A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

a) ülés vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista számára;

b) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

▼M9

c) a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépnek nem minősülő repülőgépek esetében egypontos kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő rendszerrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél az olyan repülőgépeken, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-én vagy azt követően adták ki;

d) a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált, olyan eszközzel kapcsolt biztonsági öv, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben tartózkodó felsőtestét:

1. a hajózó személyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen; és

2. a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen;

▼M15

e) A d) alpontban előírt, felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonságiövrendszernek a következőkkel kell rendelkeznie:

1. egypontos kioldó;

2. a hajózó személyzet tagjainak ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen a következők valamelyike:

▼M15

i. két vállheveder és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági öv;

ii. egy átlós vállheveder és egy attól függetlenül működtethető biztonsági öv a következő repülőgépek esetében:

A) az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek megfelelnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek;

B) az olyan, 5 700 kg-os vagy annál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilenc vagy annál kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek, amelyek nem felelnek meg az alkalmazandó típusalkalmassági előírásban meghatározott, a kényszerleszállásra vonatkozó dinamikus feltételeknek, és amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2016. augusztus 25-ét megelőzően adták ki.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Elsősegélycsomag

a) A repülőgépeket elsősegély-csomaggal kell ellátni.

b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomag:

1. azonnal hozzáférhető legyen; és

2. legyen naprakészen tartva.

SPO.IDE.A.170 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

a) A túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

b) Az olyan magasság felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeken, ahol a kabinokban mért nyomásmagasság meghaladja a 10 000 lábat, elegendő mennyiségű belélegezhető oxigént kell tárolni a személyzet valamennyi tagja, illetve feladatspecialisták ellátására legalább az alábbi időtartamokig:

1. az az időtartam, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget;

2. az az időtartam, amíg a kabinnyomás csökkenése estén – figyelembe véve a repülés körülményeit – a pilótafülke és az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van;

3. az a 30 percet meghaladó időtartam, amíg a pilóta- és utaskabin nyomásmagassága 10 000 láb és 14 000 láb közé esik; valamint

4. legalább 10 perces időtartam abban az esetben, amikor a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.

c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett használt túlnyomásos utasterű repülőgépeket mindezeken felül fel kell szerelni az alábbiakkal:

1. olyan eszköz, amely figyelmezteti a hajózószemélyzetet a kabinnyomás csökkenésére; valamint

2. hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek esetében gyorsan felvehető maszk a hajózószemélyzet részére.

SPO.IDE.A.175 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

a) A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

▼M4

b) A nem túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja; valamint

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

c) A b) bekezdés sérelme nélkül 13 000 láb és 16 000 láb között végrehajthatók meghatározott időtartamú repülések oxigén-ellátás nélkül, az SPO.OP.195 pont b) bekezdése szerint.

SPO.IDE.A.180 Kézi tűzoltó készülékek

▼M14

a) A repülőgépeket – az ELA1 repülőgépek kivételével – el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

▼M4

b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

SPO.IDE.A.181 Fejsze és feszítővas

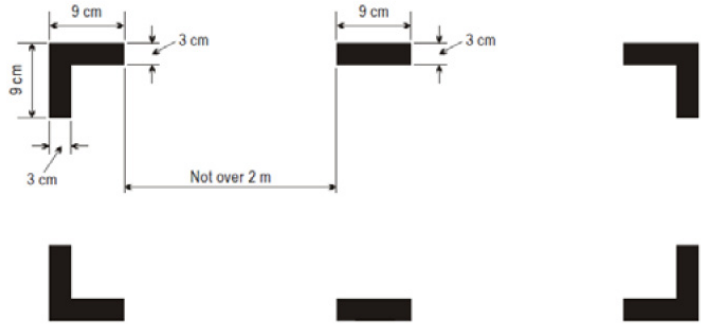
Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.

SPO.IDE.A.185 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



SPO.IDE.A.190 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

▼M8

a) A repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

(1) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az előtt ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés;

▼M8

(2) az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-je után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó, vagy egy, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjában foglalt követelményeknek megfelelő légijármű-helyzetmeghatározó berendezés; vagy

(3) a hat vagy annál kevesebb maximális ülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)), vagy a személyzet valamely tagjánál vagy egy feladatspecialistánál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB).

▼M4

b) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

SPO.IDE.A.195 Víz feletti repülés

a) Az alábbi repülőgépeken a fedélzeten tartózkodó összes személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodóknak magukon kell viselniük, vagy azokat olyan helyen kell tárolni, hogy a felhasználó üléséből azonnal elérhesse őket:

1. egy hajtóműves szárazföldi repülőgépek az alábbi esetekben:

i. ha a repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy

ii. ha a repülőgép a fel- vagy a leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzi, ahol a parancsnok véleménye szerint a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy fennáll a kényszer-vízreszállás esélye;

2. víz felett műveletet végző hidroplánok; és

3. a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülés távolságát vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repülő repülőgép (attól függően, hogy melyik a kisebb érték).

b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni olyan elektromos megvilágítással, amely megkönnyíti a személyek megtalálását.

c) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

1. a repülőgép méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

2. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

d) Ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:

1. vészjelek adására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

SPO.IDE.H.200 Túlélő-felszerelés

a) Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

1. jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

2. legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

▼M4

3. a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

b) Az a) bekezdés 3. pontjában leírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:

1. az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:

i. azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság; vagy

ii. minden egyéb repülőgép esetében az utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság; illetve

2. a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében: az utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

SPO.IDE.A.205 Egyéni védőfelszerelés

A fedélzeten tartózkodó valamennyi személy köteles a végrehajtott művelet típusának megfelelő egyéni védőfelszerelést viselni.

SPO.IDE.A.210 Fejhallgató

a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózószemélyzet minden tagjának kijelölt szolgálati helyén fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.

b) Az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának a repülőgép bedöntését és bólintását vezérlő kormányszervén elhelyezett rádióadógombbal.

SPO.IDE.A.215 Rádiókommunikációs berendezések

a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző repülőgépeket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:

1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;

2. időjárási adatok vétele a repülés közben bármikor;

3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és

4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.

b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

SPO.IDE.A.220 Navigációs berendezések

a) A repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

2. a vonatkozó légtérelőírások.

▼M4

b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

c) Azokat a repülőgépeket, amelyek terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy elirányítsa a repülőgépet minden olyan repülőtérre, amelyen a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérre.

▼M9

d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼M15

e) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépeket el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

▼M9

SPO.IDE.A.230 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.

▼M4

2. SZAKASZ

Helikopterek

SPO.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:

1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal felügyeletére használja őket;

2. az SPO.IDE.H.215 pont előírásainak betartása érdekében használják őket;

3. az SPO.IDE.H.220 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy

4. be vannak építve a helikopterbe.

▼M15

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható világítóberendezések;

▼M15

2. pontos időmérő eszköz;

3. elsősegély-csomag;

4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

5. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

6. gyermek biztonsági övek;

7. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) Az e mellékletben (SPO rész) nem előírt műszerekre, berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet SPO.IDE.H.215 és SPO.IDE.H.220 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések vagy készülékek nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

▼M4

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.

e) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve, rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

f) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

▼M15

SPO.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

a) a helikopter üzemben tartása a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik;

b) hajtóművel rendelkező komplex helikopterek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen helikopter esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben;

c) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

b) navigációs/helyzetjelző fények;

c) leszálló fényszóró;

d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

▼M4

e) a helikopter villamos rendszeréről működtetett világítás, amely minden utasfülkében biztosítja a világítást;

f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és

g) kétéltű helikopter esetében a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

SPO.IDE.H.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

a) A nappal, VFR szerint műveletet végző helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben és másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség; valamint

5. csúszás.

b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között víz fölött, illetve látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között éjjel üzemben tartott helikoptereket az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

1. az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:

i. térbeli helyzet;

ii. függőleges sebesség; és

iii. stabilizált irányszög;

2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz, valamint

3. hajtóművel rendelkező komplex helikopterek esetében az a) bekezdés 4. pontjában meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszköz.

c) Az 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

d) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a helikoptert fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközökkel:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. csúszás;

4. adott esetben térbeli helyzet;

5. adott esetben függőleges sebesség, valamint

6. adott esetben stabilizált irányszög.

▼M4

SPO.IDE.H.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

Az IFR szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:

1. mágneses irányszög;

2. az idő órában, percben és másodpercben;

3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség;

5. függőleges sebesség;

6. csúszás;

7. térbeli helyzet;

8. stabilizált irányszög; és

9. külső hőmérséklet;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;

c) ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszköz:

1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;

3. függőleges sebesség;

4. csúszás;

5. térbeli helyzet; valamint

6. stabilizált irányszög;

d) olyan eszköz, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. és a c) bekezdés 2. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét;

e) a térbeli helyzet mérésére és megjelenítésére alkalmas, tartalék műszerként használt további eszköz; valamint

f) a hajtóművel rendelkező komplex helikopterek esetében:

1. egy másik forrásból származó statikus nyomás; valamint

2. térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjel repülés esetén megvilágítható.

SPO.IDE.H.126 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések a tervezett útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radarberendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók, az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárási radarberendezéssel.

SPO.IDE.H.133 Éjjel, jegesedési körülmények között végzett műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések – a hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző helikoptereket el kell látni a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.

b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

SPO.IDE.H.135 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel üzemben tartott helikoptereket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

SPO.IDE.H.140 Pilótafülke-hangrögzítő

a) Azokat a 7 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítő berendezéssel.

b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 2 órában felvett adatok tárolására.

c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a hajózó személyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a hajózó személyzet által használt összes mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

e) A d) bekezdésen felül, az elektromos áram rendelkezésre állásától függően a CVR a pilótafülkében zajló, a repülés előtti hajtóműindítás előtti ellenőrzések során a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést és azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást követő ellenőrzésekig folytatnia kell.

▼M8

f) Ha a CVR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha a CVR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Fedélzeti adatrögzítő

a) Azokat a 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a helikopter repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 10 óra során rögzített adatokat.

c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatoknak a hajózó személyzet előtt megjelenő információkkal való pontos összevetését.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

▼M8

e) Ha az FDR nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az FDR leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Könnyű fedélzeti adatrögzítő

a) A 2 250 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű gázturbinás helikoptereket el kell látni fedélzeti adatrögzítővel, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

▼M20

1. nem tartoznak az SPO.IDE.H.145 pont a) bekezdésének hatálya alá;

▼M16

2. a repülőgépeket kereskedelmi műveletek során használják;

3. a repülőgépek egyedi légialkalmassági bizonyítványát először 2022. szeptember 5-én vagy az után állították ki.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok vagy képek segítségével olyan információkat kell rögzítenie, amelyek elegendőek a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához.

c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és képek tárolására.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

e) Amennyiben a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkében készít kép- és hangfelvételeket, el kell látni egy olyan funkcióval, amely a parancsnok által működtethető, és amely úgy módosítja a működésbe léptetése előtt készített kép- és hangfelvételeket, hogy azokat ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:

1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:

i. adatkapcsolat kezdeményezése;

ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;

▼M4

iii. célzott légtérellenőrzés;

iv. repülési információk;

v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;

vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű operatív irányítási adatai;

vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően, grafikák.

2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint

3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.

b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az SPO.IDE.H.140 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozóan megadott időtartamig való tárolására.

▼M8

d) Ha az adatrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel. Legkésőbb 2020. január 1-ig az ilyen készülékeknek legalább 90 napos víz alatti adásidővel kell rendelkezniük. Ha az adatrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó berendezéssel.

▼M4

e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállásával kapcsolatos logikára vonatkozó, az SPO.IDE.H.140 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

SPO.IDE.H.155 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A fedélzeti hangrögzítőre és a repülési adatrögzítőre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont hang- és adatrögzítő beépítésével is.

SPO.IDE.H.160 Ülések, biztonsági öve és rögzítőhevederek

a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista számára;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

3. azokon a helikoptereken, amelyek részére első ízben 2012. december 31-ét követően adtak ki egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden üléshez; valamint

4. a hajózó személyzet minden tagjának ülésén biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben tartózkodó felsőtestét.

b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övnek egypontos kioldóval kell rendelkeznie.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Elsősegélycsomag

a) A helikoptereket elsősegély-csomaggal kell ellátni.

b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomag:

1. azonnal hozzáférhető legyen; és

2. legyen naprakészen tartva.

SPO.IDE.H.175 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

a) A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

b) A nem túlnyomásos helikoptereken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja; valamint

2. a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

c) A b) bekezdés sérelme nélkül 13 000 láb és 16 000 láb között végrehajthatók meghatározott időtartamú repülések oxigén-ellátás nélkül, az SPO.OP.195 pont b) bekezdése szerint.

SPO.IDE.H.180 Kézi tűzoltó készülékek

a) A helikoptereket – az ELA2 helikopterek kivételével – el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

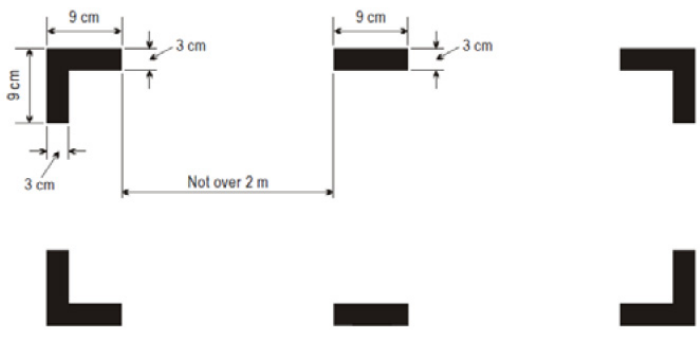
b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

SPO.IDE.H.185 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető részeket, az 1. ábra szerinti jelölést kell alkalmazni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



▼M4

SPO.IDE.H.190 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A hatot meghaladó maximális ülésszám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni az alábbi eszközökkel:

1. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT); valamint

2. túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) a mentőtutajon vagy mentőmellényen elhelyezve, ha a helikopter a rendes utazósebességgel végzett 3 percnyi repülésnél nagyobb távolságra eltávolodik a szárazföldtől.

▼M27

b) A hat vagy annál kevesebb maximális ülésszám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni túlélői vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy a személyzet egy tagjánál vagy egy feladatspecialistánál tartott személyi helymeghatározó rádióadóval (PLB), vagy automatikus vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT).

▼M4

c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

SPO.IDE.H.195 ►M5 Víz feletti repülés – hajtóművel rendelkező komplex helikopternek nem minősülő helikopterek ◄

a) Az alábbi helikoptereken a fedélzeten tartózkodó összes személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodóknak magukon kell viselniük, vagy azokat olyan helyen kell tárolni, hogy a felhasználó üléséből azonnal elérhesse őket:

1. víz felett, a szárazföldtől autorotációsnál nagyobb távolságban történő repüléskor, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes tartani a repülési magasságot; vagy

2. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.

b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni olyan elektromos megvilágítással, amely megkönnyíti a személyek megtalálását.

c) Ha a helikopter víz felett, a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a normál utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légi jármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a helikoptert az alábbiakkal:

1. vészjelek adására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

d) A parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit egy esetleges kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy az a) bekezdésben előírt mentőmellényt a fedélzeten tartózkodó összes személynek viselnie kell-e.

SPO.IDE.H.197 Mentőmellények – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

a) Az alábbi helikoptereken a fedélzeten tartózkodó összes személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodóknak magukon kell viselniük, vagy azokat olyan helyen kell tárolni, hogy a felhasználó üléséből azonnal elérhesse őket:

▼M4

1. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására;

2. a szárazföldtől az autórotációsnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtérről vagy műveleti helyszínről végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal oly mértékben víz felett vezet, hogy baleset esetén fennáll a vízreszállás veszélye.

b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni olyan elektromos megvilágítással, amely megkönnyíti a személyek megtalálását.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Túlélőruházat – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

A fedélzeten tartózkodó összes személynek túlélőruházatot kell viselnie, amennyiben a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbi körülmények figyelembevételével:

a) a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban, víz felett végzett repülés során a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; és

b) a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Mentőtutajok, túlélő ELT-k és túlélő felszerelés nagy távolságú víz feletti repülésekhez – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:

a) a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

b) a szárazföldtől rendes utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes a magasság tartására, és amennyiben a légijármű-parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbiakkal kell ellátni:

1. legalább egy mentőtutaj, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma, és amelyet úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzetben azonnal használható legyen;

2. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) minden mentőtutajban; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

SPO.IDE.H.200 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

b) legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

c) a teljesítendő útvonalnak megfelelő további életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések

A víz feletti repülésre engedélyezett helikoptereket fel kell szerelni az alábbi berendezésekkel:

a) a helikopter méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

b) megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

SPO.IDE.H.203 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

▼M5

Hajtóművel rendelkező komplex helikopterekkel víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől rendes utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban, illetve hajtóművel rendelkező komplex helikopternek nem minősülő helikopterekkel víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől 50 NM távolságra végrehajtott műveletek esetében a helikoptereknek:

▼M4

a) vízre történő leszállásra alkalmasnak kell lenniük a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően;

b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízen végzett kényszerleszállásra a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően; vagy

c) rendelkezniük kell a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat biztosító felszereléssel.

SPO.IDE.H.205 Egyéni védőfelszerelés

A fedélzeten tartózkodó valamennyi személy köteles a végrehajtott művelet típusának megfelelő egyéni védőfelszerelést viselni.

SPO.IDE.H.210 Fejhallgató

Amennyiben előírás a rádió-kommunikációs és/vagy rádió-navigációs rendszerek használata, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott fejhallgatóval és egy adógombbal a kormányszerveken minden szükséges pilóta és/vagy személyzeti tag részére, kijelölt munkahelyükön.

SPO.IDE.H.215 Rádiókommunikációs berendezések

a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző helikoptereket, valamint minden esetben, ha azt a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, a helikoptereket fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:

   1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;

   2. meteorológiai tájékoztatás fogadása;

   3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és

   4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.

b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs készülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

▼M4

c) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata követelmény, a helikoptert az SPO.IDE.H.135 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

SPO.IDE.H.220 Navigációs berendezések

a) A repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

2. a vonatkozó légtérelőírások.

b) A helikoptert olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, el kell látni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy elirányítsa a repülőgépet minden olyan repülőtérre, amelyen a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérre.

▼M9

d) Teljesítményalapú navigációval végzett műveletek esetében a légi járműnek teljesítenie kell a megfelelő navigációs előíráshoz tartozó légialkalmassági tanúsítási követelményeket.

▼M15

e) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

▼M9

SPO.IDE.H.230 A légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) A hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használt légiforgalmi adatbázisoknak teljesíteniük kell az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan légi járműre, amelyen azokra szükség van.

c) A 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelmények mellett az üzemben tartónak minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről ésszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre.

Ilyen esetekben az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az érintett hajózó személyzetet és egyéb személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.

▼M14

———————

▼M11

———————

▼M4

E. ALRÉSZ

EGYEDI ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standard üzembentartási eljárások

A HESLO műveletekre vonatkozó standard üzembentartási eljárásokban meg kell határozni a következőket:

a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;

b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

c) a személyzet tagjai részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott elméleti és gyakorlati képzés, a feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott megfelelő képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;

d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;

e) a HESLO műveletek végrehajtásához szükséges helikopterteljesítményre vonatkozó kritériumok;

f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Egyedi HESLO felszerelések

A helikoptert fel kell szerelni legalább:

a) egy biztonsági tükörrel vagy más hasonló eszközzel, amely lehetővé teszi a horog(horgok)/teher megfigyelését; és

b) egy tehersúlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.

SPO.SPEC.HESLO.110 Veszélyes anyagok szállítása

A személyzet nélküli vagy félreeső helyszínekre/helyszínekről veszélyes árut szállító üzemben tartónak, amennyiben nem szándékozik a műszaki utasítások követelményeit betartani, az illetékes hatóságtól felmentést kell kérnie a rendelkezések alkalmazása alól.

2. SZAKASZ

Külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standard üzembentartási eljárások

A külső emberi teherrel végzett műveletekre vonatkozó standard üzembentartási eljárásokban meg kell határozni a következőket:

a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;

b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

▼M15

c) a személyzet tagjai részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott elméleti és gyakorlati képzés, a feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott megfelelő képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;

d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;

e) a külső emberi teherrel végzett műveletek végrehajtásához szükséges helikopterteljesítményre vonatkozó kritériumok;

f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Egyedi HEC felszerelések

a) A helikoptert fel kell szerelni:

1. vonóköteles műveletekhez szükséges felszereléssel;

2. olyan biztonsági tükörrel vagy más hasonló eszközzel, amely lehetővé teszi a horog megfigyelését; valamint

3. tehersúlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.

▼M15

b) Az egyszerű személyhordó eszközöktől eltérő vonókötél és teherhorog beszereléséhez és bármely utólagos módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légialkalmassági jóváhagyást.

▼M4

3. SZAKASZ

Ejtőernyős műveletek (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standard üzembentartási eljárások

Az ejtőernyős műveletekre vonatkozó standard üzembentartási eljárásokban meg kell határozni a következőket:

a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;

b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

c) a személyzet tagjai és feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;

d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;

e) az ejtőernyős műveletek végrehajtásához teljesítendő teljesítmény-előírások;

f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

SPO.SPEC.PAR.105 A személyzet tagjainak és a feladatspecialistáknak a szállítása

Az SPO.GEN.106. pont c) bekezdésében a feladatspecialisták feladataira meghatározott előírások az ejtőernyős ugrást végző feladatspecialistákra nem vonatkoznak.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Ülések

Az SPO.IDE.A.160. pont a) bekezdésének és az SPO.IDE.H.160 pont a) bekezdése 1. pontjának sérelme nélkül, a padló használható ülésként, feltéve, hogy rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyekbe a feladatspecialisták kapaszkodhatnak vagy ahová rögzíthetik magukat.

SPO.SPEC.PAR.115 Tartalék oxigén

Az SPO.OP.195. pont a) bekezdésének sérelme nélkül, a tartalék oxigén használatára vonatkozó előírás a parancsnokon kívül a személyzet tagjaira és az egyedi feladathoz elengedhetetlen feladatokat ellátó feladatspecialistákra nem vonatkozik, amennyiben a kabinban mért magasság:

a) 6 percet nem meghaladó időtartamig meghaladja a 13 000 lábat;

b) 3 percet nem meghaladó időtartamig meghaladja a 15 000 lábat.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Veszélyes áruk kibocsátása

Az SPO.GEN.155 pont sérelme nélkül, az ejtőernyősök – füstfejlesztő berendezéseket hordozva – elhagyhatják a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg feletti ejtőernyős bemutató céljából, amennyiben a szóban forgó berendezéseket e célra gyártották.

▼M4

4. SZAKASZ

Műrepülések (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standard üzembentartási eljárások

A műrepülésekre vonatkozó standard üzembentartási eljárásokban meg kell határozni a következőket:

a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;

b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

c) a személyzet tagjai és feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;

d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;

e) a műrepülések végrehajtásához szükséges teljesítménykritériumok;

f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

SPO.SPEC.ABF.105 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

Az SPO.GEN.140. pont a) bekezdésében előírt alábbi dokumentumokat nem szükséges műrepüléskor a fedélzeten tartani:

a) a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;

▼M4

b) naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;

c) az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések; valamint

d) a tervezett repülés légterében működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok.

SPO.SPEC.ABF.115 Berendezések

Az alábbi berendezésekre vonatkozó követelményeket nem kötelező alkalmazni a műrepülésekre:

a) az SPO.IDE.A.165 és SPO.IDE.H.165 pont szerinti elsősegély-csomag;

b) az SPO.IDE.A.180 és SPO.IDE.H.180 pont szerinti kézi tűzoltó-készülék;

c) az SPO.IDE.A.190 és SPO.IDE.H.190 pont szerinti vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy személyi vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (PLB).

▼M15

5. SZAKASZ

Karbantartási célú ellenőrző repülések (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 A karbantartási célú ellenőrző repülések szintje

Karbantartási célú ellenőrző repülés végrehajtása előtt az üzemben tartó meghatározza a karbantartási célú ellenőrző repülés szintjét a következők szerint:

▼M16

a) „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül az a repülés, amely során a légi jármű repülési kézikönyve szerinti rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazása várható, vagy amely valamely tartalékrendszer vagy egyéb biztonsági berendezés működésének igazolásához szükséges;

▼M15

b) „B szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés minden olyan karbantartási célú ellenőrző repülés, amely nem „A szintű”.

SPO.SPEC.MCF.105 Repülési program „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repüléshez

Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés végrehajtása előtt az üzemben tartónak repülési programot kell kidolgoznia, és azt dokumentálnia kell.

SPO.SPEC.MCF.110 Karbantartási célú ellenőrző repülési kézikönyv „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repüléshez

Az „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülést végrehajtó üzemben tartó köteles:

a) a III. melléklet ORO.MLR.100 pontjában említett üzembentartási kézikönyvben vagy a karbantartási célú ellenőrző repülési kézikönyvben leírni a szóban forgó műveleteket és a kapcsolódó eljárásokat;

b) szükség esetén frissíteni a kézikönyvet;

c) a személyzet minden érintett tagját tájékoztatni a kézikönyvről és a feladataik elvégzésére vonatkozó részek változásairól;

d) az illetékes hatóságnak megküldeni a kézikönyvet és annak frissítéseit.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés hajózó személyzetére vonatkozó követelmények

a) A hajózó személyzet megfelelő tagjait az üzemben tartónak a légi jármű összetettségét és a karbantartási célú ellenőrző repülés szintjét figyelembe véve kell kiválasztania. Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végrehajtott „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés hajózó személyzete tagjainak kiválasztásakor az üzemben tartónak biztosítania kell a következők mindegyikét:

1. a parancsnok az SPO.SPEC.MCF.120 ponttal összhangban elvégezte a képzést; ha a képzést szimulátorban végezte, a pilótának legalább egy „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülést megfigyelő pilótaként vagy megfigyelőként kell végrehajtania, mielőtt „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés parancsnokaként repülne;

2. a parancsnok azon légi járművel megegyező légijármű-kategóriába tartozó légi járművön, amellyel repülni kívánnak, legalább 1 000 repülési órát teljesített, ebből legalább 400 órát hajtóművel rendelkező komplex légi jármű parancsnokaként, legalább 50 órát pedig az adott légijármű-típuson.

Az első bekezdés 2. pontja ellenére, amennyiben az üzemben tartó új légijármű-típust vezet be, és a pilóta képesítését egy kiforrott értékelési eljárással összhangban értékelte, az üzemben tartó választhat olyan pilótát, aki 50 óránál kevesebb tapasztalattal rendelkezik az adott légijármű-típuson.

b) Az 1178/2011/EU rendelet szerinti berepülői jogosítással rendelkező pilótáknak teljes mértékben be kell számítani az e pont a) 1. pontjában előírt képzést, feltéve, hogy a berepülői jogosítással rendelkező pilóták az előírt személyzeti erőforrás-gazdálkodási alap- és szinten tartó tanfolyamot a III. melléklet ORO.FC.115 és ORO.FC.215 pontjával összhangban elvégezték.

c) A parancsnok csak akkor végezhet „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülést hajtóművel rendelkező komplex légi járművön, ha a megelőző 36 hónapban hajtott végre „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülést.

d) Az „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés parancsnokaként szerzett közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó előírás „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés megfigyelőként vagy megfigyelő pilótaként történő végrehajtásával vagy szimulátorban végzett „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés parancsnokként történő végrehajtásával ismét teljesítettnek tekintendő.

SPO.SPEC.MCF.120 A hajózó személyzet képzése „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülésekhez

a) Az „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repüléshez előírt képzést részletes tantervnek megfelelően kell végrehajtani.

b) A képzés keretében a repülésoktatást az alábbi módok egyikén kell végrehajtani:

1. olyan szimulátorban, amely képzési célokra megfelelően tükrözi a légi jármű és rendszerei által az elvégzett ellenőrzésekre adott reakciókat;

2. a karbantartási célú ellenőrző repülési technikákat bemutató légi járművel végzett repülés során.

c) Az egy adott légijármű-kategóriájú légi járművön elvégzett képzést az adott kategória minden légijármű-típusára érvényesnek kell tekinteni.

d) A képzésre használandó légi jármű és a karbantartási célú ellenőrző repülésre használandó légi jármű kiválasztásakor az üzemben tartónak meg kell adnia, hogy szükség van-e különbözeti vagy ismertető képzésre, és le kell írnia a szóban forgó képzés tartalmát.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 A személyzet összetétele és a fedélzeten tartózkodó személyek

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak megállapítására, hogy szükség van-e további feladatspecialistákra.

b) Az „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülésre vonatkozóan az üzemben tartónak a kézikönyvében meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó egyéb személyekre vonatkozó szabályokat.

c) „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés esetében a pilótafülkében egy feladatspecialistának vagy további pilótának segítséget kell nyújtania a hajózó személyzet tagjai számára, kivéve, ha a légi jármű konfigurációja nem teszi ezt lehetővé, vagy ha a légi jármű üzemben tartója a hajózó személyzet tagjainak a repülési programon alapuló munkaterhelését figyelembe véve meg tudja indokolni, hogy a hajózó személyzet tagjai nem igényelnek további segítséget.

SPO.SPEC.MCF.130 Szimulált rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások repülés közben

Az SPO.OP.185 pont rendelkezéseitől eltérve egy „A szintű” karbantartási célú ellenőrző repülés során feladatspecialista is jelen lehet a fedélzeten, ha a repülés céljának teljesítéséhez erre szükség van, és a feladatspecialistát a repülési programban azonosították

SPO.SPEC.MCF.135 Repülési időkorlátok és a pihenőidőre vonatkozó előírások

A karbantartási célú ellenőrző repülések személyzete tagjainak kiválasztásakor a III. melléklet (ORO rész) FTL alrészének hatálya alá tartozó üzemben tartóknak a szóban forgó alrész rendelkezéseit kell alkalmazniuk.

SPO.SPEC.MCF.140 Rendszerek és berendezések

Ha a karbantartási célú ellenőrző repülés célja egy rendszer vagy berendezés megfelelő működésének ellenőrzése, a rendszert vagy berendezést potenciálisan megbízhatatlannak kell minősíteni, és a repülés előtt megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket kell elfogadni a repülésbiztonságot érintő kockázatok minimalizálása érdekében.

SPO.SPEC.MCF.145 A pilótafülke-hangrögzítőre, a fedélzeti adatrögzítőre és az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítésére vonatkozó, az üzembentartási engedély birtokosa által teljesítendő követelmények

Az egyébként kereskedelmi légi szállítási műveletekre használt légi jármű karbantartási célú ellenőrző repülései tekintetében a IV. mellékletnek (CAT rész) a pilótafülke-hangrögzítőkre (CVR), a fedélzeti adatrögzítőkre (FDR) és az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítésére (DLR) vonatkozó rendelkezései továbbra is alkalmazandók.

▼M29

IX. MELLÉKLET

INNOVATÍV LÉGI MOBILITÁSI MŰVELETEK

(IAM RÉSZ)

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

IAM.GEN.050 Hatály

Ez a melléklet a pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (VCA-val) a VFR szerint nappal végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozik.

IAM.GEN.055 Illetékes hatóság

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság az üzemben tartó székhelye vagy lakóhelye szerinti tagállam által kijelölt hatóság vagy az (EU) 2018/1139 rendelet 65. cikke szerinti Ügynökség.

1. SZAKASZ

VTOL-képes légi járművek (VCA-k)

IAM.GEN.VCA.050 Hatály

Ez a szakasz a VCA-k üzemben tartására vonatkozó általános követelményeket tartalmazza.

IAM.GEN.VCA.100 A hajózó személyzet felelősségi köre

a) A pilóták és a hajózó személyzet más tagjai felelősek azon feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:

   1. a VCA és a benne tartózkodók biztonságával kapcsolatosak; valamint

   2. a VCA üzemben tartójának üzembentartási kézikönyve ír elő.

b) A pilótáknak és a hajózó személyzet más tagjainak eleget kell tenniük az összes alábbi követelménynek:

   1. jelentenek a parancsnoknak minden olyan hibát, üzemképtelenséget, működési rendellenességet vagy meghibásodást, amely megítélésük szerint befolyásolhatja a VCA – többek között a vészhelyzeti rendszerek – légialkalmasságát vagy biztonságos üzemben tartását, amennyiben azt még nem jelentették;

   2. jelentenek a parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a VCA üzemben tartásának biztonságát, amennyiben azt még nem jelentették;

   3. betartják az üzemben tartó eseményjelentő rendszereinek vonatkozó előírásait;

   4. betartják a tevékenységeikre vonatkozóan a repülési időt, a szolgálati időt és a pihenést szabályozó előírásokat;

   5. nem tiltják le és nem kapcsolják ki repülés közben az adatrögzítőket, illetve azok felvételeit szándékosan nem törlik.

c) A pilóták és a hajózó személyzet más tagjai nem láthatnak el a VCA üzemben tartásával kapcsolatos feladatokat, ha valamely alábbi helyzetben vannak:

   1. pszichoaktív anyagok hatása alatt állnak, vagy sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlanok;

▼M29

2. nem felelnek meg a vonatkozó repülőorvosi előírásoknak;

3. kétely merül fel bennük arra vonatkozóan, hogy képesek feladataik ellátására;

4. tudják vagy sejtik, hogy az (EU) 2018/1139 rendelet V. melléklete 7.5. pontjának meghatározása szerint fáradtak, vagy feladataik elvégzésére egyéb módon olyan mértékben alkalmatlannak érzik magukat, hogy az a repülést veszélyeztetheti.

IAM.GEN.VCA.105 A parancsnok feladatai

a) Az IAM.GEN.VCA.100 pontban foglaltak betartásán túlmenően a parancsnoknak a parancsnoki feladatok szolgálati helyen történő átvételétől kezdődően a parancsnoki feladatok átadásáig vagy szolgálati helynek a repülés végén történő elhagyásáig eleget kell tennie az összes alábbi követelménynek:

1. felelősséget vállal a fedélzeten lévő összes hajózó személyzeti tag, utas és rakomány biztonságáért;

2. felelősséget vállal a VCA üzemben tartásáért és biztonságáért az emelő- és menethajtóművek bekapcsolásakor;

3. felelősséget vállal a repülés megkezdéséért, folytatásáért, befejezéséért, valamint a biztonság érdekében kitérő útvonalra irányításáért;

4. felhatalmazással rendelkezik minden parancs kiadására és a megfelelő intézkedések megtételére, hogy gondoskodjon a VCA, valamint az annak fedélzetén lévő személyek és/vagy vagyontárgyak biztonságáról;

5. gondoskodik arról, hogy minden utas tájékoztatást kapjon a vészkijáratok helyéről, valamint adott esetben a megfelelő biztonsági és vészhelyzeti berendezések helyéről és használatáról;

6. gondoskodik arról, hogy minden utas eligazításban részesüljön arról, mikor és hogyan kommunikáljon a hajózó személyzet tagjaival a repülés során;

7. gondoskodik valamennyi műveleti eljárás és ellenőrző lista alkalmazásáról a VCA üzemben tartójának üzembentartási kézikönyvében foglalt előírásoknak megfelelően;

8. megtiltja, hogy a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet bármely tagja a VCA biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatok kivételével bármilyen egyéb tevékenységet végezzen;

9. gondoskodik arról, hogy az adatrögzítőket repülés közben ne tiltsák le és ne kapcsolják ki, illetve azok felvételeit szándékosan ne töröljék;

10. dönt a VCA üzemképtelenséggel történő átvételéről a VCA konfigurációeltérési listája (CDL) vagy a minimális felszerelésjegyzék (MEL), valamint a VCA műszaki naplója alapján;

11. gondoskodik arról, hogy a repülés előtti ellenőrzést a vonatkozó folyamatos légialkalmassági követelmények szerint elvégezzék;

12. megbizonyosodik arról, hogy a szükséges vészhelyzeti berendezések könnyen hozzáférhetők és azonnal használatba vehetők;

13. a repülés végén – a repülésbiztonság fenntartása érdekében – a folyamatos légialkalmassági nyilvántartásra vonatkozó előírások szerinti feljegyzi a VCA használatával kapcsolatos adatokat, valamint annak összes ismert vagy feltételezett hibáját.

▼M29

b) Azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben a parancsnoknak minden olyan intézkedést meg kell tennie, amelyet az adott körülmények között szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a parancsnok a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, üzembentartási eljárásoktól és módszerektől.

c) A parancsnoknak a lehető leghamarabb jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálat (ATS) felé, ha a repülés közben olyan időjárási vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más, VCA-val végzett műveletekre.

IAM.GEN.VCA.110 A parancsnok hatásköre

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak meg kell hoznia minden észszerűen elvárható intézkedést annak biztosítására, hogy a VCA fedélzetén szállított valamennyi személy engedelmeskedjen a parancsnok által a VCA, valamint az annak fedélzetén szállított személyek vagy vagyontárgyak biztonságának szavatolása érdekében adott minden jogszerű parancsnak.

IAM.GEN.VCA.120 Közös nyelv

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó biztosítja, hogy a személyzet tagjai képesek legyenek egymással közös nyelven kommunikálni.

IAM.GEN.VCA.130 Az emelő- és menethajtóművek bekapcsolása

A VCA emelő- és menethajtóműveit csak a VCA kormányszerveinél elhelyezkedő szakképesített pilóta kapcsolhatja be repülés céljából.

IAM.GEN.VCA.140 Hordozható elektronikus eszközök

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a VCA rendszereinek és berendezéseinek működését, és minden indokolt intézkedést meghoz az ilyen eszközök használatának megakadályozására.

IAM.GEN.VCA.141 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

a) Ha a VCA fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a VCA rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a VCA-t.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó csak akkor használhat B típusú EFB-alkalmazást, ha azt az V. melléklet (SPA rész) M. alrésze szerint hagyták jóvá.

IAM.GEN.VCA.145 A VCA fedélzetén található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listája mindenkor elérhető legyen valamennyi VCA-ja fedélzetén a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

IAM.GEN.VCA.155 Hadi fegyverek és lőszerek szállítása

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó nem vállalhatja hadi fegyverek és lőszerek VCA-val történő légi szállítását.

IAM.GEN.VCA.160 Sportfegyverek és lőszerek szállítása

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó nem vállalhatja sportfegyverek VCA-val történő légi szállítását, kivéve, ha:

1. elhelyezhetők a VCA-ban olyan helyen, ahol repülés közben az utasok nem férhetnek hozzájuk; valamint

2. minden lőszert a sportfegyverbe való betöltés nélkül, attól elkülönítve szállít.

▼M29

IAM.GEN.VCA.165 Személyek szállítása

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak meg kell hoznia minden észszerűen elvárható intézkedést annak biztosítására, hogy repülés közben senki ne tartózkodjon a VCA egyetlen olyan részén sem, amelyet nem személyek elhelyezésére alakítottak ki vagy jelöltek ki, kivéve, ha valamely személy a VCA, illetve a VCA-ban szállított bármely személy, állat vagy teheráru biztonságához szükséges intézkedést hoz.

IAM.GEN.VCA.170 Pszichoaktív anyagok

a) Az innovatív légi mobilitási műveletet végző üzemben tartónak meg kell tennie minden észszerűen elvárható intézkedést annak biztosítására, hogy ne szálljanak fel a VCA fedélzetére, illetve ne tartózkodjanak ott olyan személyek, akik olyan mértékben állnak pszichoaktív anyagok hatása alatt, hogy az a VCA vagy az annak fedélzetén tartózkodók biztonságát veszélyeztetheti.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a pszichoaktív anyagoknak a pilóták és az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó közvetlen irányítása alatt álló, a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló egyéb személyzet tagjai általi helytelen használatának megelőzésére és felderítésére vonatkozó objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes szabályzatot és eljárásrendet kell kidolgoznia és végrehajtania annak biztosítása érdekében, hogy a VCA és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonsága ne kerüljön veszélybe.

c) Ha a pilótáknak vagy a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló személyzet tagjainak szervezetében pszichoaktív anyagok mutathatók ki, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak tájékoztatnia kell illetékes hatóságát, valamint a pilótákért és az érintett személyzetért felelős hatóságot.

IAM.GEN.VCA.175 A repülésbiztonság veszélyeztetése

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak minden észszerűen elvárható intézkedést meg kell tennie annak biztosítására, hogy egyetlen személy se kövessen el gondatlanságból, szándékosan vagy hanyagságból olyan cselekedetet vagy mulasztást:

1. amely veszélyezteti a VCA vagy az annak fedélzetén tartózkodók biztonságát; vagy

2. amely miatt a VCA bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztet vagy veszélyeztethet.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a pilótákat a repülési műveletek megkezdése előtt pszichológiai vizsgálat alá vonják annak érdekében, hogy:

1. megállapításra kerüljenek a pilóták pszichológiai jellemzői és alkalmassága a munkakörnyezet tekintetében; valamint

2. csökkenjen annak valószínűsége, hogy a pilóták hátrányosan befolyásolják a VCA biztonságos üzemben tartását.

IAM.GEN.VCA.176 Pilótatámogatási program

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak lehetővé kell tennie, meg kell könnyítenie és biztosítania kell az olyan proaktív és nem büntető támogatási programhoz való hozzáférést, amely segíti és támogatja a pilótákat olyan problémák felismerésében, kezelésében és leküzdésében, amelyek kedvezőtlenül befolyásolhatják azt a képességüket, hogy biztonságosan gyakorolják a szakszolgálati engedélyük biztosította jogosultságaikat.

b) Az egyéneknek a személyes adatok kezelése tekintetében való védelmére és az ilyen adatok szabad áramlására vonatkozóan irányadó uniós jog sérelme nélkül, a hatékony pilótatámogatási program előfeltétele a személyes adatok titkosságának védelme.

▼M29

IAM.GEN.VCA.185 A földön megtartandó információk

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülés vagy repüléssorozat szempontjából lényeges és az adott művelet típusának megfelelő információkat mindegyik repülés vagy repülés-sorozat időtartama alatt:

1. megtartsák a földön; valamint

2. mindaddig megőrizzék, ameddig tárolási helyén le nem másolják azokat; vagy ha ez nem megvalósítható,

3. tűzálló tárolóban tárolják VCA-ban.

b) Az a) pontban említett információk az alábbiak mindegyikét tartalmazzák:

1. az operatív repülési terv egy példánya;

2. a légi jármű folyamatos légialkalmassági nyilvántartásának lényeges részéről (részeiről) készült másolati példányok;

3. az útvonalra vonatkozó NOTAM-dokumentáció, amennyiben azt az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó egyedileg állította össze;

4. tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció;

5. a különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások.

IAM.GEN.VCA.190 Dokumentációk és nyilvántartások átadása

A parancsnoknak az erre a célra hatóság által felhatalmazott személy kérésére észszerű időn belül át kell adnia a fedélzeten tartandó dokumentációt papíralapú vagy digitális adathordozón.

IAM.GEN.VCA.195 Az adatrögzítő felvételeinek megőrzése, kinyerése, védelme és felhasználása

a) Egy balesetet, súlyos váratlan eseményt vagy kivizsgálást végző hatóság által azonosított eseményt követően az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak 60 napig, vagy a kivizsgálást végző hatóság által elrendelt időtartamig meg kell őriznie az e melléklet D. alrészében foglaltak szerint a VCA fedélzetén tartott adatrögzítő által eredetileg rögzített adatokat.

b) Az adatrögzítő folyamatos üzembiztosságának szavatolása érdekében az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó elvégzi a felvételek operatív ellenőrzését és értékelését.

c) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell az adatrögzítő által a repülési paraméterekről kötelezően rögzített felvételek megőrzéséről. Az adatrögzítő ellenőrzése és karbantartása céljából a legrégebben rögzített adatok legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.

d) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a nyers repülési adatoknak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

e) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak az illetékes hatóság kérésére rendelkezésre kell bocsátania az adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.

▼M29

f) A 996/2010/EU rendelet ([1]) és az (EU) 2016/679 rendelet ([2]) sérelme nélkül:

1. az adatrögzítő üzembiztosságának szavatolásától eltérő esetben a hangfelvételek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

   i. rendelkezésre áll a szóban forgó hangfelvételek és azok átirata kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

   ii. minden érintett pilóta és karbantartó személyzeti tag ehhez előzetesen hozzájárult;

   iii. a szóban forgó hangfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel;

2. ha az adatrögzítő által rögzített felvételeket az adatrögzítő üzembiztosságának szavatolása érdekében ellenőrzik, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell a szóban forgó hangfelvételek bizalmas kezeléséről, valamint arról, hogy azokat ne hozzák nyilvánosságra, és az adatrögzítő üzembiztosságának szavatolásán kívül más célra ne használják fel;

3. az adatrögzítő által rögzített repülési paraméterek csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha megfelelnek az alábbi feltételek valamelyikének:

   i. a felvételeket az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;

   ii. személyek azonosítására alkalmatlanok;

   iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra;

4. az adatrögzítő üzembiztosságának szavatolásától eltérő esetben a pilótafülkében rögzített képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

   i. rendelkezésre áll a szóban forgó képfelvételek kezeléséhez kapcsolódó eljárás;

   ii. minden érintett pilóta és karbantartó személyzeti tag ehhez előzetesen hozzájárult;

   iii. a szóban forgó képfelvételeket kizárólag a biztonság fenntartása és javítása érdekében használják fel;

5. ha az adatrögzítő által a pilótafülkében rögzített képeket az adatrögzítő üzembiztosságának szavatolása érdekében ellenőrzik, akkor:

   i. a szóban forgó képek nem hozhatók nyilvánosságra és nem használhatók fel az adatrögzítő üzembiztosságának szavatolásától eltérő célokra;

   ii. amennyiben pilóták vagy utasok testrészei valószínűleg láthatóak lesznek a képeken, az üzemben tartó biztosítja a szóban forgó képek bizalmas kezelését.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

▼M29

IAM.GEN.VCA.200 Veszélyes áruk szállítása egyedi jóváhagyással

a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását legalább a Chicagói Egyezmény 18. mellékletének rendelkezései és a vonatkozó műszaki utasítás szerint kell végezni.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak az V. melléklet (SPA rész) G. alrésze szerint jóváhagyást kell kapnia veszélyes áruk légi úton, rakományként történő szállítására.

c) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden észszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból be nem jelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.

d) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rakomány átvételében, kezelésében, be- és kirakodásában közreműködő személyzet összes tagja – ideértve a külső személyzetet is – tájékoztatásban részesüljön az üzemben tartó veszélyes áruk légi úton történő szállításával kapcsolatos repülési jóváhagyásáról és korlátozásairól, valamint megkapja a szükséges információkat ahhoz, hogy képes legyen a műszaki utasításban előírt feladatai ellátására.

e) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a műszaki utasítás szerint tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes áruk fedélzeten történő szállításáról.

f) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a műszaki utasítás szerint haladéktalanul jelentenie kell az alábbi eseteket az illetékes hatóság és azon állam megfelelő hatósága felé, amelyben azok történtek:

   1. veszélyes árukat érintő balesetek vagy váratlan események;

   2. be nem jelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes áru felfedezése a rakományban vagy a szállított postai küldemények között; vagy

   3. az utasok vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt vagy a poggyászban tárolt veszélyes áru felfedezése, amennyiben az nem felel meg a műszaki utasítás 8. részében szereplő előírásoknak.

g) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a műszaki utasításnak megfelelően a teheráru-fogadóállomások rendelkezzenek a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat tartalmazó tájékoztató anyaggal.

IAM.GEN.VCA.205 Veszélyes áruk szállítása egyedi jóváhagyás nélkül

a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását legalább a Chicagói Egyezmény 18. mellékletének rendelkezései és a vonatkozó műszaki utasítás szerint kell végezni.

b) Az üzemben tartók akkor szállíthatnak az V. melléklet (SPA rész) G. alrészében előírt egyedi jóváhagyás nélkül veszélyes árukat VCA fedélzetén, ha:

   1. az áruk nem tartoznak a műszaki utasítás hatálya alá annak 1. része szerint; vagy

   2. a műszaki utasítás 8. része szerint az árukat utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy poggyászban vannak.

c) Az V. melléklet (SPA rész) G. alrésze szerinti jóváhagyással nem rendelkező, innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartóknak veszélyes árukra vonatkozó képzési programot kell létrehozniuk, amelynek meg kell felelnie a Chicagói Egyezmény 18. mellékletében foglalt előírásoknak és a vonatkozó műszaki utasításnak.

d) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes áruk szállításáról.

e) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden észszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból be nem jelentett veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.

▼M29

f) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a műszaki utasítás szerint haladéktalanul jelentenie kell az alábbi eseteket az illetékes hatóság és azon állam megfelelő hatósága felé, amelyben azok történtek:

1. veszélyes árukat érintő balesetek vagy váratlan események;

2. be nem jelentett veszélyes áru felfedezése a rakományban vagy a szállított postai küldemények között; vagy

3. az utasok vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt vagy a poggyászban tárolt veszélyes áru felfedezése, amennyiben az nem felel meg a műszaki utasítás 8. része előírásainak.

2. SZAKASZ

Pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművek (MVCA-k)

IAM.GEN.MVCA.050 Hatály

Ez a szakasz kiegészítő követelményeket határoz meg a pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (MVCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozóan.

IAM.GEN.MVCA.135 A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülésre kijelölt pilóta kivételével egyetlen személy se léphessen be a pilótafülkébe, illetve tartózkodhasson ott, kivéve, ha az illető:

1. a szolgálatot teljesítő személyzet tagja;

2. az illetékes hatóság vagy az ellenőrzést végző hatóság képviselője, amennyiben ez a feladatai ellátásához szükséges; vagy

3. belépése és ott tartózkodása az üzemben tartó üzembentartási kézikönyve szerint engedélyezett.

b) A parancsnoknak biztosítania kell, hogy:

1. a pilótafülkébe adott belépési engedély ne zavarja meg a repülés lebonyolítását, és ne vonja el attól a figyelmet; valamint

2. a pilótafülkében tartózkodó valamennyi személy előzetesen tájékoztatást kapjon a vonatkozó biztonsági eljárásokról.

c) A VCA pilótafülkéjébe történő belépésről a parancsnok hozza meg a végső döntést.

IAM.GEN.MVCA.180 Mindegyik repülés alkalmával a fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

a) Az alábbi dokumentumokat, kézikönyveket és tájékoztatókat a VCA-val végzett összes repülés alkalmával a fedélzeten kell tartani papíralapú vagy digitális adathordozón, és könnyen hozzáférhetővé kell tenni ellenőrzés céljából:

1. a légi jármű repülési kézikönyve (AFM) vagy azzal egyenértékű dokumentum(ok);

2. a légi jármű eredeti lajstromozási bizonyítványa;

3. az eredeti légialkalmassági tanúsítvány (CofA);

4. zajbizonyítvány – annak angol nyelvű fordításával együtt –, amennyiben a zajbizonyítványok kiállításáért felelős hatóság kiállított ilyet;

5. a légijármű-üzembentartási engedély (AOC) hiteles másolata, és amennyiben az engedélyt nem angol nyelven adták ki, az engedély angol fordítása;

6. a légijármű-típusra vonatkozó, a légijármű-üzembentartási engedéllyel együtt kiadott üzembentartási előírások, és amennyiben az üzembentartási előírásokat nem angol nyelven adták ki, azok angol fordítása;

▼M29

7. a légi jármű eredeti rádióengedélye (adott esetben);

8. a felelősségbiztosítás igazolása(i);

9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;

10. folyamatos légialkalmassági nyilvántartás (adott esetben);

11. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv részletes adatai (adott esetben);

12. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén észszerűen esetleges kitérés várható;

13. elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;

14. az átrepülni tervezett területen működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó információk, amelyeket a légi járművön könnyen hozzáférhető helyen kell tartani;

15. az üzembentartási kézikönyvnek a pilóták feladataira vonatkozó részei a pilóták számára könnyen hozzáférhető helyen;

16. a MEL;

17. a hajózó személyzet részére kiadott megfelelő közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;

18. vonatkozó meteorológiai tájékoztatások;

19. a teherárura és/vagy az utasokra vonatkozó jegyzékek;

20. tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció;

21. szükség esetén az operatív repülési terv;

22. a különleges kategóriájú utasokra (SCP) vonatkozó tájékoztatások (adott esetben); valamint

23. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) Az összes repülés alkalmával a fedélzeten tartott dokumentumoknak, kézikönyveknek és tájékoztatóknak a felhatalmazott személyek számára hozzáférhetőnek, használhatónak és megbízhatónak kell lenniük.

c) Az a) ponttól eltérően az a) 2–8. pontban meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemben tartás mindaddig folytatható, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

IAM.GEN.MVCA.181 A fedélzeten nem tartható dokumentumok és tájékoztatók

a) Az IAM.GEN.MVCA.180 ponttól eltérően a VFR szerint nappal, 24 órán belül ugyanazon a vertiporton történő fel- és leszállással vagy az üzembentartási kézikönyvben meghatározott helyi légtéren belül maradva végzett innovatív légi mobilitási műveletek esetében az alábbi dokumentumok és tájékoztatók a vertiporton tarthatók ahelyett, hogy mindegyik repülés alkalmával a fedélzeten tartanák őket:

1. zajbizonyítvány;

2. a légi jármű rádióengedélye;

3. a fedélzeti napló vagy azzal egyenértékű dokumentum;

▼M29

4. folyamatos légialkalmassági nyilvántartás;

5. a hajózó személyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;

6. meteorológiai tájékoztatás;

7. a különleges kategóriájú utasokra (SCP) vonatkozó tájékoztatások (adott esetben); valamint

8. tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció.

B. ALRÉSZ

MŰVELETI ELJÁRÁSOK

1. SZAKASZ

VTOL-képes légi járművek (VCA-k)

UAM.OP.VCA.050 Hatály

Ez a szakasz a VTOL-képes légi járművel (VCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozó követelményeket határozza meg.

UAM.OP.VCA.101 A magasságmérő ellenőrzése és beállításai

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek az egyes indulások előtti ellenőrzésére.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a magasságmérőnek a repülés valamennyi fázisára vonatkozó beállítására, figyelembe véve a vertiport szerinti állam vagy – adott esetben – a légtér szerinti állam által megállapított eljárásokat.

UAM.OP.VCA.125 Gurulás és földi mozgatás

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak rendes és váratlan helyzetekre vonatkozó eljárásokat kell kialakítania a VCA (légi és földi) gurulása és földi mozgatása tekintetében, hogy gondoskodjon a VCA vertiporton, kitérési helyen vagy VEMS műveleti területen történő biztonságos üzemben tartásáról. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak különösen ügyelnie kell a guruló vagy mozgatott VCA és másik légi jármű vagy egyéb tárgy összeütközésének veszélyére, valamint a földi személyzet sérülésének veszélyére. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó eljárásairól egyeztetni kell a vertiport, a kitérési hely, illetve a műveleti terület üzemben tartójával.

b) A VCA csak akkor kezdhet gurulásba a vertiport, a kitérési hely vagy a VEMS műveleti terület mozgási területén, ha:

1. szakképesített pilóta kezeli a VCA kormányszerveit; vagy

2. utasok nélküli, felszállástól eltérő célú földi gurulás esetén olyan személy kezeli a VCA kormányszerveit, akit az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó jelölt ki, és aki megfelelő képzésben és utasításban részesült.

c) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a VCA vertiport, a kitérési hely vagy a VEMS műveleti terület mozgási területén történő földi mozgatását megfelelő képzésben és utasításban részesült személyzet végzi vagy felügyeli.

UAM.OP.VCA.130 Zajcsökkentő eljárások

a) A műveleti eljárások kidolgozása során az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak figyelembe kell vennie a zaj minimálisra csökkentésének igényét és az esetlegesen közzétett zajcsökkentő eljárásokat.

▼M29

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó eljárásainak:

1. biztosítaniuk kell, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvezzen a zajcsökkentéssel szemben; valamint

2. egyszerűen és biztonságosan végrehajthatónak kell lenniük, hogy ne növeljék jelentős mértékben a hajózó személyzet munkaterhelését a repülés kritikus szakaszaiban.

UAM.OP.VCA.135 Repülési útvonalak és területek

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléseket kizárólag olyan útvonalakon, illetve területek fölött hajtsák végre, amelyek esetében:

1. rendelkezésre állnak a tervezett repülésnek megfelelő világűrbe telepített létesítmények, földi létesítmények és szolgáltatások, ideértve a meteorológiai szolgáltatásokat is;

2. megfelelő vertiportok, kitérési helyek vagy VEMS műveleti területek állnak rendelkezésre, ahol a VCA teljesítménye szempontjából kritikus meghibásodás (CFP) esetén leszállás hajtható végre;

3. a VCA teljesítménye megfelelő a legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságra vonatkozó előírások teljesítéséhez;

4. a VCA berendezései megfelelnek a tervezett repülésre előírt minimumkövetelményeknek; valamint

5. rendelkezésre állnak a megfelelő térképek.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülést a repülési útvonalon vagy területen illetékes hatóság által meghatározott korlátozásoknak megfelelően hajtsák végre.

UAM.OP.VCA.145 Minimális repülési magasságok meghatározása

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak minden teljesítendő útvonalszakasz tekintetében meg kell határoznia a következőket:

1. a szükséges függőleges akadálymentességet biztosító minimális repülési magasságok, figyelembe véve az e melléklet C. alrészében foglalt előírásokat és a művelet helyszíne szerinti állam által megállapított minimumokat; valamint

2. az a módszer, amellyel a pilóta meghatározza az 1. pontban említett magasságokat.

b) A minimális repülési magasságok meghatározásának módszerét az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

c) Amennyiben az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó és a művelet helyszíne szerinti állam által meghatározott minimális repülési magasságok eltérnek, a magasabb értéket kell alkalmazni.

UAM.OP.VCA.190 Tüzelőanyag-/energiaterv – általános

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak ki kell dolgoznia, be kell vezetnie és működtetnie kell egy tüzelőanyag-/energiatervet, amely az alábbiakra vonatkozó szabályzatokat és eljárásokat foglalja magában:

1. tüzelőanyag-/és energiatervezés/repülés közbeni energia-újratervezés;

2. vertiportok, kitérési helyek vagy VEMS műveleti területek kiválasztása; valamint

3. repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodás.

b) A tüzelőanyag-/energiatervnek:

1. illeszkednie kell a tervezett művelethez; valamint

▼M29

2. meg kell felelnie az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó azon képességének, hogy támogassa a terv végrehajtását.

c) A tüzelőanyag-/energiatervet bele kell foglalni az üzembentartási kézikönyvbe.

d) A tüzelőanyag-/energiatervet és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

UAM.OP.VCA.191 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/és energiatervezés/repülés közbeni energia-újratervezés

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó gondoskodik az alábbiakról:

a) a VCA elegendő mennyiségű felhasználható tüzelőanyagot/energiát és tartalékot szállít a tervezett repülés biztonságos befejezéséhez és a tervezett feladattól való eltérések lehetővé tételéhez;

b) a felhasználható tüzelőanyag/energia tervezett repüléshez tervezett mennyisége az összes alábbi szemponton alapul:

1. légi jármű repülési kézikönyvében (AFM) szereplő tüzelőanyag-/energiafogyasztási adatok vagy a tüzelőanyag-/energiafogyasztás-követő rendszerből nyert, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok;

2. a repülés végrehajtása során várható körülmények, egyebek mellett az alábbiak:

i. a tervezett repülés célállomásának – ideértve az útvonal mentén kiválasztott vertiportokat, kitérési helyeket vagy műveleti területeket is – eléréséhez szükséges teljesítmény;

ii. a várt tömegek;

iii. NOTAM-ok;

iv. az előre jelzett meteorológiai körülmények;

v. az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó minimális felszerelésjegyzéke szerinti elhalasztott karbantartási elemek és/vagy az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó konfigurációeltérési listája szerinti konfigurációeltérések hatásai;

vi. a várható indulási és érkezési útvonal és a várható késések;

3. az energiatároló berendezések hatásfoka és kapacitása a tervezett repülési körülmények mellett, adott esetben figyelembe véve ezen energiatároló berendezések teljesítménycsökkenését;

c) a repüléshez felhasználható tüzelőanyag/energia és tartalék mennyiségének repülés előtti kiszámításában szerepeljenek alábbi értékek:

1. a guruláshoz szükséges tüzelőanyag/energia, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél;

2. az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, vagy az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amely ahhoz szükséges, hogy a légi jármű a felszállástól vagy a repülés közbeni újratervezés helyétől a rendeltetési vertiporton, kitérési helyen vagy műveleti területen való leszállásig repülhessen, figyelembe véve a b) 2. pontban foglalt repülési körülményeket;

3. váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag/energia, vagyis az előre nem látott és a rendeltetési vertiport, kitérési hely vagy műveleti terület eléréséhez szükséges tüzelőanyag-/energiafogyasztásra esetleg hatással bíró tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiség;

▼M29

4. a vésztartalék tüzelőanyag/energia mennyisége, amelyet az összes alábbi szempont alapján kell megállapítani:

i. a leszállási elhatározási pontról (LDP) ugyanazon leszállási elhatározási pontra való visszatéréssel végrehajtott átstartolásra a légi jármű repülési kézikönyvében megadott időtartam, figyelembe véve a VCA engedélyezett legkisebb teljesítményét (CMP);

ii. a tüzelőanyag-/energiafogyasztás szempontjából visszafogott környezeti feltételek;

iii. az átstartolási és megközelítési eljárások végrehajtásához megfelelő konfiguráció/sebesség;

iv. visszafogott tüzelőanyag-/energiafogyasztás;

5. kiegészítő tüzelőanyag/energia, vagy az a tüzelőanyag-/energiamennyiség, amellyel a VCA biztonságos leszállást hajthat végre az útvonal mentén kiválasztott vertiporton, kitérési helyen vagy műveleti területen, figyelembe véve a VCA engedélyezett legkisebb teljesítményét az útvonal bármely pontján; erre a kiegészítő tüzelőanyagra/energiára csak akkor van szükség, ha a c) 2. és 3. pont szerint kiszámított tüzelőanyag-/energiamennyiség nem elegendő ilyen eseményhez;

6. többlet-tüzelőanyag/-energia a várható késések vagy a különleges műveleti korlátozások figyelembevétele érdekében; valamint

7. a parancsnok által szükségesnek ítélt tüzelőanyag/energia;

d) ha repülést az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy rendeltetési vertiportig, kitérési helyig vagy műveleti területig kell végrehajtani, akkor a szükséges felhasználható tüzelőanyag/energia kiszámítására szolgáló, repülés közbeni újratervezési eljárások közé a b) 2. pontban és a c) 2–6. pontban említettek tartoznak.

UAM.OP.VCA.195 Tüzelőanyag-/energiaterv – repülés közbeni tüzelőanyag-/energiagazdálkodás

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak szabályzatokat és eljárásokat kell kidolgoznia a repülés közbeni tüzelőanyag-/energiamennyiség-ellenőrzés és tüzelőanyag-/energiagazdálkodás biztosítására.

b) A parancsnoknak figyelemmel kell kísérnie a felhasználható tüzelőanyag/energia VCA-ban fennmaradó mennyiségét, hogy biztosítsa annak védelmét, és meggyőződjön arról, hogy nem kevesebb, mint az addig a kiválasztott rendeltetési vertiportig, kitérési helyig vagy VEMS műveleti területig történő repüléshez szükséges tüzelőanyag/energia, ahol biztonságos leszállás hajtható végre.

c) Ha a parancsnok által leszállásra kiválasztott vertiport, kitérési hely vagy VEMS műveleti terület megközelítésére adott légiforgalmi irányítói engedély módosítása a tervezettnél kevesebb vésztartalék üzemanyaggal/energiával történő leszállást eredményezhet, a parancsnoknak tájékoztatnia kell a légiforgalmi irányítást (ATC) a „minimális tüzelőanyag/energia” állapotról a „MINIMÁLIS TÜZELŐANYAG” bejelentésével.

d) A parancsnoknak a „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” üzenet sugárzásával jelzi a „tüzelőanyaggal/energiával összefüggő vészhelyzetet”, amikor az a felhasználható tüzelőanyag/energia, amely a számítások szerint a legközelebbi olyan vertiportra, kitérési helyre vagy VEMS műveleti területre történő leszálláskor rendelkezésre fog állni, ahol biztonságos leszállás hajtható vége, kevesebb, mint a tervezett vésztartalék tüzelőanyag/energia.

UAM.OP.VCA.210 Pilóták a szolgálati helyükön

a) Fel- és leszállás közben a szolgálatot teljesíteni köteles pilótának a számára kijelölt szolgálati helyen kell tartózkodnia.

▼M29

b) A repülés minden egyéb szakaszában a szolgálatot teljesíteni köteles pilótának a számára kijelölt szolgálati helyen kell tartózkodnia, kivéve, ha távolléte a művelet végrehajtásával kapcsolatos feladatok ellátásához vagy élettani szükségletei kielégítéséhez szükséges. Ha távolléte a fent említett okokból szükséges, át kell adnia a VCA irányítását másik, megfelelően képesített pilótának.

c) A repülés minden szakasza során a szolgálatot teljesíteni köteles pilótának ébernek kell maradnia. Ha a pilóta az ébersége lankadását észleli, megfelelő ellenintézkedéseket kell tennie.

UAM.OP.VCA.245 Meteorológiai körülmények

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légi járművet a típusalkalmassági bizonyítványa szerinti időjárási vonatkozású műveleti korlátozásoknak megfelelően tartsák üzemben, figyelembe véve a mindenkori és előre jelzett időjárási viszonyokat a repülés teljes időtartama során.

UAM.OP.VCA.250 Jég és egyéb szennyeződések – földi eljárások

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia, amelyeket a VCA biztonságos üzemben tartáshoz szükséges földi jégtelenítő és jegesedésgátló kezelése és az ehhez kapcsolódó ellenőrzések esetén követni kell.

b) A parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a VCA mentes minden olyan lerakódástól, amely az AFM-je szerint hátrányosan befolyásolhatja a teljesítményét vagy az irányíthatóságát.

UAM.OP.VCA.255 Jég és egyéb szennyeződések – repülés közbeni eljárások

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési körülmények között történő repülésre.

b) A parancsnok várható vagy tényleges jegesedési körülmények között csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülhet be szándékosan jegesedési zónába, ha a VCA a típusalkalmassági bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közötti repülésre, és rendelkezik az ehhez szükséges felszereléssel.

c) Amennyiben a tényleges jegesedés meghaladja a VCA típusalkalmassági bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező VCA jegesedésbe kerül, a parancsnoknak haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, és szükség esetén vészhelyzetet kell jelentenie a légiforgalmi irányításnak.

UAM.OP.VCA.260 Olajellátás

A parancsnok adott esetben csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén csak akkor folytathatja azt, miután megbizonyosodott arról, hogy a VCA-n – a várható repülési körülményeket figyelembe véve – legalább a repülés biztonságos befejezéséhez tervezett mennyiségű olaj található.

UAM.OP.VCA.265 Felszállási körülmények

A felszállás megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a vertiporton, a kitérési helyen vagy a VEMS műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények, valamint a felszálláshoz használni kívánt felület állapota nem teszi lehetetlenné a pilóta számára a biztonságos felszállás és elindulás végrehajtását; valamint

b) teljesülnek a vertiportra, kitérési helyre, illetve VEMS műveleti területre vonatkozóan meghatározott használati minimumok.

UAM.OP.VCA.270 Minimális repülési magasságok

A parancsnok nem repülhet a meghatározott minimális repülési magasságok alatt, kivéve, ha:

a) fel- vagy leszálláshoz szükséges; vagy

▼M29

b) az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárások szerint süllyed.

UAM.OP.VCA.275 Szimulált rendkívüli vagy vészhelyzetek repülés közben

Utasok vagy teheráru szállítása esetén a parancsnok nem szimulálhat rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő rendkívüli vagy vészhelyzeteket.

UAM.OP.VCA.290 Földközelség észlelése

Amennyiben a parancsnok vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget és/vagy a VCA-hoz viszonyítva vízszintesen elhelyezkedő akadályokat észlel, a parancsnoknak azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

UAM.OP.VCA.300 A megközelítés és a leszállás feltételei

Megközelítési művelet megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a vertiporton, kitérési helyen vagy VEMS műveleti területen uralkodó meteorológiai körülmények az üzembentartási kézikönyvben rögzített teljesítményadatok figyelembevétele mellett nem teszik lehetetlenné a parancsnok számára a biztonságos megközelítést, leszállást vagy átstartolást; valamint

b) a meghatározott vertiport-használati minimumok vagy a látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumai a VFR szerint, nappal végzett repülések esetében teljesülnek.

UAM.OP.VCA.315 Repült órák – jelentés

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak jelentenie kell az illetékes hatóságnak az előző naptári évben üzemben tartott valamennyi VCA repült óráinak számát.

2. SZAKASZ

Pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművek (MVCA-k)

UAM.OP.MVCA.050 Hatály

Ez a szakasz kiegészítő követelményeket határoz meg a pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (MVCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozóan.

UAM.OP.MVCA.100 A légiforgalmi szolgálatok igénybevétele (ATS)

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó gondoskodik az alábbiakról:

a) amennyiben rendelkezésre állnak, igénybe veszik a művelet helyszínéül szolgáló légtérnek és a vonatkozó repülési szabályoknak megfelelő ATS-t;

b) az ATS-nek átadott repülési terv változásával járó, repülés közbeni műveleti utasításokat a VCA-nak történő továbbítás előtt egyeztetik a megfelelő ATS-egységgel;

c) a kutató-mentő szolgálatra vonatkozó előírások betarthatók, amikor az ATS igénybevétele a művelet helyszínéül szolgáló légtérben nappali VFR-repülések esetében nem kötelező;

d) az illetékes hatóság által U-space légtérként kijelölt légtérben és a léginavigációs szolgáltatók (ANS-szolgáltatók) által nyújtott légiforgalmi irányító (ATC) szolgáltatások nélkül végzett műveletek esetében a VCA-knak folyamatosan elektronikusan láthatóvá kell tenniük magukat a U-space szolgáltatók számára.

UAM.OP.MVCA.107 Megfelelő vertiport és megfelelő kitérési hely

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak megfelelő vertiportokat kell igénybe vennie szokásos műveleteihez és szükség esetén a tervezett útvonalról való kitéréshez.

▼M29

b) Az a) ponttól eltérően az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó repülés közben egy vagy több megfelelő kitérési helyet használhat, ha a tervezett útvonalról való kitérés válik szükségessé.

c) Egy vertiport akkor minősül megfelelőnek, ha az igénybevétel várható időpontjában:

1. összeegyeztethető a VCA méretével és tömegével;

2. összeegyeztethető a VCA megközelítési és indulási útvonalával;

3. rendelkezik mentő és tűzoltó szolgálatokkal (RFFS) és a tervezett művelethez szükséges egyéb szolgálatokkal és létesítményekkel; valamint

4. rendelkezésre áll.

d) Egy kitérési hely akkor minősül megfelelőnek, ha az igénybevétel várható időpontjában:

1. jellemzői – ideértve a méretet, az akadályokat és a felület állapotát – összeegyeztethetők a VCA-val, és lehetővé teszik a jóváhagyott leszállási profil szerinti leszállást;

2. a VCA engedélyezett legkisebb teljesítményével elérhető, figyelembe véve a szélre vonatkozó korlátozásokat;

3. mentő és tűzoltó szolgálatok tekintetében elfogadható szintű védelemmel rendelkezik;

4. előzetesen fel lett mérve; valamint

5. rendelkezésre áll.

UAM.OP.MVCA.111 A látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumai – VFR-repülések

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak meg kell határoznia a látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumait a VFR szerint, nappal végzendő repülésekre vonatkozóan. Ezek a minimumok nem lehetnek alacsonyabbak az igénybe vett légtér osztályára vonatkozóan a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének (SERA rész) SERA.5001 pontjában meghatározott minimumoknál, kivéve, amikor engedélyezett a különleges VFR-repülés.

b) Ahol szükséges, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó további követelményeket írhat elő az üzembentartási kézikönyvben az ilyen minimumok alkalmazhatóságára vonatkozóan, figyelembe véve olyan tényezőket, mint a rádiólefedettség, a terep, a helyszínek jellege, a repülési feltételek és a légiforgalmi irányító szolgálat (ATS) kapacitása.

c) A repülést úgy kell végezni, hogy közben látható legyen a felszín.

UAM.OP.MVCA.127 Fel- és leszállás – nappali VFR-repülés

a) VFR szerinti nappali repülés esetén a parancsnok csak akkor szállhat fel vagy le vertiporton vagy kitérési helyen, ha a vertiporton vagy kitérési helyen jelentett időjárási viszonyok legalább olyanok, mint az igénybe vett légtér osztályára vonatkozóan a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének (SERA rész) SERA.5001 vagy SERA.5005 pontjában előírtak.

b) Ha a jelentett időjárási viszonyok rosszabbak a felszálláshoz előírtaknál, csak akkor lehet megkezdeni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja állapítani, hogy a látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumai a felszállási terület környékén legalább az előírt minimumot elérik.

c) Ha nem állnak rendelkezésre jelentett időjárási viszonyok, csak akkor lehet megkezdeni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja állapítani, hogy a látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumai a felszállási terület környékén legalább az előírt minimumot elérik.

▼M29

UAM.OP.MVCA.155 Különleges kategóriájú utasok (SCP-k) szállítása

a) A különleges kategóriájú utasokat olyan körülmények között kell a fedélzeten szállítani, amelyek – az üzemben tartó által kidolgozott eljárásokkal összhangban – biztosítják a VCA és a fedélzeten tartózkodók biztonságát.

b) A különleges kategóriájú utasok nem ültethetők olyan ülésekbe és nem foglalhatnak el olyan üléseket, amelyekből közvetlenül elérhetők a vészkijáratok, illetve ahol jelenlétük:

1. akadályozhatja a személyzet tagjait a feladataik ellátásában;

2. akadályozhatja a vészhelyzeti berendezésekhez történő hozzáférést; vagy

3. akadályozhatja az utasok vészkiürítését.

c) A parancsnokot előzetesen tájékoztatni kell, ha különleges kategóriájú utasokat terveznek a fedélzeten szállítani.

UAM.OP.MVCA.160 Poggyász és teheráru elhelyezése

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy:

a) az utastérbe csak biztonságosan rögzíthető és megfelelően tárolható poggyászt lehessen vinni; valamint

b) a légi jármű fedélzetén minden olyan poggyászt és teherárut, amely elmozdulása esetén sérülést vagy kárt okozhat vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy kijáratokat, úgy tároljanak, hogy ne mozdulhasson el.

UAM.OP.MVCA.165 Az utasok ültetése

Az esetleges vészkiürítést illetően az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak utasültetési eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy az utasok úgy foglaljanak helyet, hogy segítsék, ne pedig akadályozzák a kiürítést.

UAM.OP.MVCA.170 Az utasok tájékoztatása

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az utasok:

a) olyan biztonsági tájékoztatásban és bemutatóban részesüljenek, amely megkönnyíti a vészhelyzet során alkalmazandó eljárások végrehajtását; valamint

b) kapjanak olyan repülésbiztonsági tájékoztató anyagot, amelyen képes utasítások szemléltetik az utasok által használható vészhelyzeti berendezések működtetését és a vészkijáratokat.

UAM.OP.MVCA.175 A repülés előkészítése

a) Minden tervezett repülésre operatív repülési tervet (OFP-t) kell készíteni, figyelembe véve a repülés leendő helyszínéül szolgáló légteret és az irányadó repülési szabályokat, a légi jármű teljesítményét, a műveleti korlátozásokat, valamint a repülni kívánt útvonalon és az igénybe venni kívánt vertiportokon és kitérési helyeken várt mérvadó körülményeket.

b) A repülés csak akkor kezdhető meg, ha a parancsnok meggyőződött az alábbiakról:

1. az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletének 2.c. pontjában előírt, a légi jármű légialkalmasságára és lajstromozására, műszereire és berendezéseire, tömegére és tömegközéppont-helyzetére, a poggyászra és a teherárura, valamint a légi jármű műveleti korlátozásaira vonatkozó minden követelmény teljesül;

2. a légi járművet nem a konfigurációeltérési lista (CDL) követelményeitől eltérően tartják üzemben;

▼M29

3. rendelkezésre állnak az üzembentartási kézikönyvnek (OM) a tervezett repülés elvégzéséhez szükséges részei;

▼C6

4. az IAM.GEN.MVCA.180 pontban előírt dokumentumok, kiegészítő információk és űrlapok a fedélzeten vannak, kivéve, ha az IAM.GEN.MVCA.181 pont szerint tarthatók a földön;

▼M29

5. rendelkezésre állnak a légi jármű tervezett repüléséhez – ideértve az észszerűen várható kitéréseket is – szükséges naprakész térképek és kapcsolódó dokumentumok vagy az azokkal egyenértékű adatok;

6. a tervezett repüléshez szükséges, világűrbe telepített létesítmények, földi létesítmények és szolgáltatások rendelkezésre állnak, és megfelelőek;

7. a tervezett repüléssel kapcsolatban teljesíthetők az üzembentartási kézikönyvben a tüzelőanyagra/energiára, olajra, oxigénre, a minimális repülési magasságokra, a vertiport-használati minimumokra, a látótávolság és a felhőzettől való távolság nappali VFR-repülésre vonatkozó minimumaira és a megfelelő vertiportok és kitérési helyek kiválasztására vonatkozó előírások;

8. Fenntartva;

9. teljesíthető minden kiegészítő műveleti korlátozás;

10. a teher elosztása megfelelő és a rögzítése biztonságos;

11. jóváhagyták a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési tervet, és légiforgalmi irányítói engedélyt adtak az irányadó repülési szabályoknak és a művelet leendő helyszínéül szolgáló légtér osztályának (osztályainak) megfelelően.

UAM.OP.MVCA.177 Repülési terv leadása a légiforgalmi szolgálat (ATS) részére

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak repülési tervet kell leadnia a légiforgalmi szolgálat (ATS) részére a művelet leendő helyszínéül szolgáló légtér osztályára (osztályaira) irányadó repülési szabályoknak megfelelően.

b) Ha a repülési terv légiforgalmi szolgálat (ATS) részére történő leadását a művelet leendő helyszínéül szolgáló légtér osztályára (osztályaira) irányadó repülési szabályok nem írják elő, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a megfelelő ATS-egység elegendő tájékoztatást kapjon ahhoz, hogy szükség esetén engedélyezze a riasztószolgálat aktiválását.

c) Ha a repülési terv légiforgalmi szolgálat (ATS) részére történő leadása kötelező, de lehetetlen benyújtani a művelet indulásának helyszínéről, akkor a repülési tervet a parancsnoknak vagy az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a felszállást követően a lehető leghamarabb továbbítania kell a légiforgalmi szolgálat felé.

UAM.OP.MVCA.192 Üzemanyag-/energiaterv – vertiportok és kitérési helyek kiválasztása

a) A parancsnoknak ki kell választania, valamint az operatív repülési tervben és – ha előírás alapján köteles – az ATS-nek leadott repülési tervben meg kell határoznia szokásos műveletek – köztük képzés– esetére kitérés céljából:

1. a célállomáson legalább két biztonságos leszállási lehetőséget, amely elérhető a leszállási elhatározási pontról; valamint

2. egy vagy több vertiportot vagy kitérési helyet, amely biztonságos leszállást tesz lehetővé abban az esetben, ha a repülés során bármely pillanatban a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás után kitérés válik szükségessé.

▼M29

b) A vertiportok és a kitérési helyek a) pont szerinti kiválasztása céljából a parancsnoknak az alábbiakat kell mérlegelnie:

1. a tényleges és az előre jelzett időjárási viszonyok arra utalnak-e, hogy az igénybevétel feltételezhető időpontjában a kiválasztott vertiportokon és kitérési helyeken uralkodó viszonyok elérik vagy meghaladják az UAM.OP.MVCA.111 pont szerint meghatározott minimumokat;

2. a VCA teljesítménye szempontjából kritikus meghibásodás mellett biztonságosan végrehajtható-e a leszállás a kiválasztott vertiportokon vagy kitérési helyeken;

3. rendelkezésre állnak-e az előírt kiegészítő műveleti jóváhagyások.

c) A parancsnoknak megfelelő biztonsági tartalékokról kell gondoskodnia, figyelemmel a repülés tervezésekor az időjárási viszonyoknak a leszállás várható időpontjában a rendelkezésre álló előrejelzéshez viszonyított lehetséges romlására.

UAM.OP.MVCA.193 Biztonságos leszállási lehetőség a célállomáson

A parancsnoknak az UAM.OP.MVCA.192 pont szerinti biztonságos leszállási lehetőségek egyikeként történő leszállásról kell határoznia, amikor a meteorológiai körülmények, a forgalom és az egyéb üzembentartási körülmények mindenkori értékelése azt jelzi, hogy az igénybevétel feltételezhető időpontjában biztonságos leszállás hajtható végre az elhatározás szerinti leszállóhelyen.

UAM.OP.MVCA.200 A VCA különleges tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése

a) Különleges tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés kizárólag akkor végezhető, ha az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó:

1. kockázatértékelés alapján standard üzembentartási eljárásokat dolgozott ki; valamint

2. képzési programot alakított ki az ilyen műveletekben részt vevő személyzet számára.

b) A különleges tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés a következőket jelenti:

1. bekapcsolt emelő- és menethajtóművekkel végzett tüzelőanyag-feltöltés;

2. tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten; valamint

3. kerozin feltöltése és leeresztése.

c) A bekapcsolt emelő- és menethajtóművekkel végzett tüzelőanyag-feltöltésre vonatkozó eljárások és az ezen eljárásokat érintő módosítások az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását igénylik.

UAM.OP.MVCA.205 A VCA akkumulátorainak töltése vagy cseréje utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

a) A VCA akkumulátorainak töltése vagy cseréje csak akkor végezhető az utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten, ha az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó:

1. kockázatértékelés alapján standard üzembentartási eljárásokat dolgozott ki; valamint

2. képzési programot alakított ki az ilyen műveletekben részt vevő személyzet számára.

▼M29

UAM.OP.MVCA.216 Fejhallgató használata

a) A számára kijelölt szolgálati helyen szolgálatot teljesíteni köteles pilóták kötelesek gémes mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy azzal egyenértékű felszerelést viselni. A fejhallgatót az ATS-egységekkel történő szóbeli kommunikáció elsődleges eszközeként kell használni.

b) A gémes mikrofonnak vagy az azzal egyenértékű felszerelésnek olyan helyzetben kell lennie a pilótafülkében, amely lehetővé teszi annak kétirányú kommunikációra történő használatát, amikor a VCA önerejéből gurul, és amikor a parancsnok szükségesnek ítéli.

UAM.OP.MVCA.220 Vészkiürítést segítő eszközök

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy gurulás vagy földi mozgatás, valamint fel- és leszállás előtt, valamint amikor biztonságos és megvalósítható, a vészkiürítést segítő, automatikusan bekapcsoló összes eszköz készenléti állapotban legyen.

UAM.OP.MVCA.225 Ülések, biztonsági övek és rögzítőhevederek

a) *Pilóták*

Fel- és leszállás során, valamint amikor a parancsnok a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, mindegyik pilótának megfelelően rögzítenie kell magát a rendelkezésre álló valamennyi biztonsági övvel vagy rögzítőhevederrel az ülésében.

b) *Utasok*

1. Fel- és leszállás előtt, valamint gurulás vagy földi mozgatás során és amikor a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, a parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy a fedélzeten minden utas ülésben ül, és a biztonsági öve vagy rögzítőhevedere megfelelően be van csatolva.

2. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak rendelkezéseket kell hoznia a légi jármű üléseinek egyszerre több személy általi használatáról, amely csak különleges üléseken engedélyezhető. A parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy a légi jármű egyetlen ülését sem foglalja el több személy, kivéve, amikor egy felnőtt és egy csecsemő osztozik az ülésen, és a csecsemőt megfelelően rögzítik kiegészítő biztonsági övvel vagy egyéb rögzítőeszközzel.

UAM.OP.MVCA.230 Az utastér védelme

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy gurulás vagy földi mozgatás, valamint fel- és leszállás előtt minden kijárat és menekülési útvonal akadálymentes legyen.

b) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a felszállás és leszállás előtt, valamint mindenkor, ha biztonsági szempontból szükséges, az összes felszerelés és poggyász biztonságosan legyen tárolva és rögzítve.

UAM.OP.MVCA.235 Mentőmellények

Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a VCA víz feletti műveletei közben megfelelően figyelembe vegyék a repülés időtartamát és a repülés során várható körülményeket annak eldöntésekor, hogy a légi jármű fedélzetén tartózkodó összes személy viseljen-e mentőmellényt.

UAM.OP.MVCA.240 Dohányzás a fedélzeten

A parancsnok semmikor nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten.

UAM.OP.MVCA.245 Meteorológiai körülmények

a) A parancsnok csak akkor:

1. kezdheti meg a repülést; vagy

▼M29

2. hagyhatja el adott esetben azt a pontot repülés közbeni újratervezésnél, amely után a légiforgalmi szolgálatnak leadott frissített repülési tervet kell alkalmazni;

3. haladhat tovább a tervezett rendeltetési vertiportra;

ha a mindenkori meteorológiai jelentések vagy a mindenkori jelentések és előrejelzések együttese azt mutatja, hogy az indulási vertiporton, a repülni kívánt útvonalon és az érkezés időpontjában a rendeltetési vertiporton várható meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják az UAM.OP.MVCA.111 pont szerint meghatározott tervezési minimumokat.

UAM.OP.MVCA.285 Kiegészítő oxigénberendezés használata

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés közben a VCA biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó pilóták folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

UAM.OP.MVCA.295 A levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS) használata

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia, hogy a hajózó személyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában, és értsen az ACAS II berendezés használatához.

C. ALRÉSZ

VTOL-KÉPES LÉGI JÁRMŰVEK (VCA-K) TELJESÍTMÉNYE ÉS MŰVELETI KORLÁTOZÁSAI

UAM.POL.VCA.050 Hatály

Ez az alrész a VTOL-képes légi járművel (VCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozó teljesítmény-előírásokat és műveleti korlátozásokat határozza meg.

UAM.POL.VCA.100 Művelettípus

A VCA-kat a végrehajtani kívánt művelettípusra vonatkozó teljesítmény-előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani.

UAM.POL.VCA.105 VTOL-képes légi járművek (VCA-k) teljesítményadatai

A VCA-kat a légi jármű repülési kézikönyvében foglalt tanúsított teljesítményadatoknak és korlátozásoknak megfelelően kell üzemben tartani.

UAM.POL.VCA.110 A teljesítményre vonatkozó általános követelmények

a) A VCA tömege:

1. a felszállás megkezdésekor; vagy

2. repülés közbeni újratervezés során azon a ponton, ahonnan a módosított operatív repülési tervet kell alkalmazni,

nem lehet nagyobb, mint az a tömeg, amellyel a végrehajtandó repülés teljesíteni tudja ezen alrész előírásait, figyelemmel a repülés előrehaladtával, illetve adott esetben tüzelőanyag-eldobás során bekövetkező tömegcsökkenésre.

b) Az ezen alrész előírásainak való megfelelés meghatározásához a légi jármű repülési kézikönyvében található jóváhagyott teljesítményadatokat kell használni, szükség esetén kiegészítve a vonatkozó követelményekben előírt egyéb adatokkal. Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak az ilyen egyéb adatokat az üzembentartási kézikönyvben (OM-ben) kell meghatároznia. Az ezen alrészben előírt tényezők alkalmazása során a tényezők kétszeri alkalmazásának elkerülése érdekében figyelembe kell venni a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő teljesítményadatokba már belefoglalt minden üzembentartási tényezőt.

▼M29

c) Az ezen alrész előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az alábbi paramétereket:

1. a VCA tömege;

2. a VCA konfigurációja;

3. a környezeti viszonyok, nevezetesen:

i. a levegő sűrűségének megfelelő magasság;

ii. szél:

A) a C) pont rendelkezéseinek kivételével a felszállás, a felszállási repülési profil és a leszállás esetében a szélkorrekció nem haladhatja meg az 5 csomós vagy annál nagyobb jelentett egyenletes szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át;

B) amennyiben a légi jármű repülési kézikönyvében engedélyezik a hátszél-összetevővel végrehajtott fel- és leszállást, valamint a felszállási repülési profilnál minden esetben a hátszélkorrekció nem lehet kevesebb, mint bármely jelentett szélösszetevő 150 %-a;

C) ha a fel- és leszállópont felett pontos szélerősségmérő berendezés lehetővé teszi a szélsebesség pontos mérését, az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó 50 %-ot meghaladó szélösszetevőket is figyelembe vehet, feltéve, ha bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy a szélerősségmérő berendezésnek a végső megközelítési és felszállási területhez való közelsége és megnövelt pontossága azonos értékű repülésbiztonsági szintet nyújt;

4. az üzembentartási technikák; valamint

5. a VCA teljesítményét hátrányosan befolyásoló bármely rendszer üzemeltetése.

UAM.POL.VCA.115 Akadályok számításba vétele

Végső megközelítési és felszállási területre (FATO) irányuló vagy onnan induló műveletek esetében az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a repülés előtti tervezés során és akadálymentességi számítások céljából:

a) figyelembe kell vennie a végső megközelítési és felszállási területen túl, a felszállás vagy a megszakított megközelítés repülési profiljában elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:

1. VFR szerint végzendő repülések esetében:

i. 0,75 × D;

ii. plusz a következő értékek közül a nagyobb: 0,25 × D vagy 3 m;

iii. plusz:

A) 0,10 × DR-távolság VFR szerinti nappali műveleteknél; vagy

B) fenntartva;

b) hátrafelé vagy oldalirányba történő felszálláshoz figyelembe kell vennie a hátrafelé vagy oldalirányba történő átváltási területen elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:

1. 0,75 × D;

2. plusz a következő értékek közül a nagyobb: 0,25 × D vagy 3 m;

▼M29

3. plusz:

i. 0,10 × DR-távolság VFR szerinti nappali műveleteknél; vagy

ii. Fenntartva;

c) figyelmen kívül kell hagynia a végső megközelítési és felszállási területen túl, a felszállás vagy a megszakított megközelítés repülési profiljában elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:

1. 3 × D a VRF szerinti nappali műveleteknél, amennyiben feltételezhető, hogy az emelkedés során megfelelő látható tereptárgyak segítségével elérhető a szükséges navigációs pontosság;

2. Fenntartva.

UAM.POL.VCA.120 Felszállás

a) A VCA felszállótömege nem haladhatja meg az alkalmazandó engedélyezett felszállási eljárásra vagy eljárásokra a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott legnagyobb felszállótömeget.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak figyelembe kell vennie:

1. az UAM.POL.VCA.110 c) pont szerinti megfelelő paramétereket; valamint

2. az UAM.POL.VCA.115 szerint azonosított akadályok.

c) Ezenkívül a végső megközelítési és felszállási területről induló, VCA-val végzett műveleteknél:

1. a felszállótömegnek akkorának kell lennie, hogy:

i. a felszállási elhatározási ponton (TDP) vagy az előtt észlelt, teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás esetén lehetővé tegye a felszállás megszakítását és a végső megközelítési és felszállási területen történő leszállást;

ii. a szükséges megszakított felszállási távolság (RTODRV) ne haladja meg a megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló távolságot (RTODAV); valamint

iii. a TODRV ne haladja meg a TODAV-ot, kivéve, ha a felszállási elhatározási ponton vagy az előtt észlelt, teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodást szenvedett VCA a felszállás folytatása során képes a TODRV végéig valamennyi akadályt legalább 10,7 m (35 láb) függőleges távolságban elkerülni;

2. a felszállásnak a felszállási elhatározási pontig tartó részét a talajt látva kell végezni úgy, hogy biztonságosan végre lehessen hajtani az esetleges megszakított felszállást.

d) Hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállás esetén a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodásnak a felszállási elhatározási ponton vagy az előtt történő észlelésekor a hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállási területen lévő valamennyi akadályt megfelelő távolságban el kell kerülni.

UAM.POL.VCA.125 Felszállási repülési profil

a) A VCA számára szükséges felszállási távolság (TODRV) végétől a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás felszállási elhatározási ponton (TDP) vagy az után történő észlelését követően:

1. a felszállótömegnek akkorának kell lennie, hogy lehetővé tegye, hogy a felszállási repülési profil az emelkedési útvonalon található minden akadálytól legalább 10,7 m (35 láb) biztonságos függőleges távolságot nyújtson a VFR szerinti nappali műveletek esetében;

2. ha a repülés irányát 15°-ot meghaladóan megváltoztatják, ráhagyást kell tartani ahhoz, hogy tartható legyen az emelkedési meredekség a légi jármű repülési kézikönyve szerinti akadálymentességi előírások betartásához; ez az irányváltoztatás nem kezdhető a felszállófelület feletti 61 m (200 láb) magasság elérése előtt, kivéve, ha az a légi jármű repülési kézikönyvében szereplő jóváhagyott felszállási eljárás része.

▼M29

b) Az a) pont előírásainak való megfelelés igazolásakor figyelembe kell venni az UAM.POL.VCA.110 c) pont vonatkozó paramétereit az indulási vertiporton, kitérési helyen vagy műveleti területen.

UAM.POL.VCA.130 Útvonalrepülés

a) A VCA tömegének és repülési profiljának a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodás (CFP) után és a repülés során várt meteorológiai körülményekre figyelemmel az útvonal bármely pontján lehetővé kell tennie az alábbi pontok bármelyikének való megfelelést:

1. Fenntartva.

2. Fenntartva.

3. A VCA tömegének lehetővé kell tennie a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének (SERA rész) SERA.5005 f) pont szerint meghatározott minimális és az utazómagasságról a leszállási elhatározási pontra (LDP) történő süllyedést azon vertiport, kitérési hely vagy műveleti terület felett, ahol a leszállás az UAM.POL.VCA.135 pont szerint elvégezhető.

b) Az a) pont előírásainak való megfelelés igazolásakor az alábbiak együttesen alkalmazandók:

1. a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodást az útvonal legkritikusabb pontján kell feltételezni;

2. figyelembe kell venni a szél hatását a repülési profilra;

3. adott esetben csak olyan mértékű tüzelőanyag-eldobást lehet tervezni, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a vertiportot, a kitérési helyet vagy a műveleti területet az előírt tüzelőanyag-/energiatartalékokkal el lehessen érni; valamint

4. adott esetben a felszín felett 300 méternél (1 000 lábnál) alacsonyabb magasság alatt nem szabad tüzelőanyag-eldobást tervezni.

UAM.POL.VCA.135 Leszállás

a) A VCA leszállótömege a leszállás becsült időpontjában nem haladhatja meg az alkalmazandó engedélyezett leszállási eljárásra a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak figyelembe kell vennie:

1. az UAM.POL.VCA.110 c) pont szerinti vonatkozó paramétereket; valamint

2. az UAM.POL.VCA.115 szerint azonosított akadályokat.

c) Ha a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodást a leszállási elhatározási ponton (LDP) vagy az előtt észlelik, lehetőség van a futópályán vagy a végső megközelítési és felszállási területen belüli leszállásra és megállásra, vagy megszakított leszállás végrehajtására a repülési profilon lévő minden akadály legalább 10,7 m (35 láb) függőleges távolságban történő elkerülésével.

d) Ha a teljesítmény szempontjából kritikus meghibásodást a leszállási elhatározási ponton vagy az után észlelik, lehetőség van a futópályán vagy a végső megközelítési és felszállási területen belüli leszállásra és megállásra a megközelítési útvonalon lévő minden akadály elkerülésével.

UAM.POL.VCA.140 Tömeg és tömegközéppont, valamint terhelés

a) A VCA terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű repülési kézikönyvében – vagy ha az korlátozóbb, az üzembentartási kézikönyvében (OM) – meghatározott korlátozásoknak.

▼M29

b) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak tényleges tömegméréssel kell megállapítania minden általa üzemben tartott légi jármű tömegét és tömegközéppontját az első szolgálatba állítást megelőzően, majd azt követően a VCA-k egyedi tömegértékének alkalmazása esetén 4 évente, flottatömegértékek alkalmazása esetén 9 évente. Figyelembe kell venni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások összesített hatását a légi jármű tömegére és tömegközéppontjára. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppontra, a VCA-t újra kell mérni.

c) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

d) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak tömegméréssel vagy szabványtömegek alkalmazásával kell megállapítania a VCA száraz üzembentartási tömegét, amely magában foglalja minden működő berendezésnek és a hajózó személyzet tagjainak (pilóták és adott esetben a technikai személyzet) tömegét. Meg kell határozni helyzetük hatását a légi jármű tömegközéppontjára.

e) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak a hasznos teher tömegét – az esetleges ballaszttal együtt – tényleges tömegméréssel vagy az utasokra és adott esetben a poggyászra alkalmazott szabványtömegek alapján kell meghatároznia.

f) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó egyéb rakományokra is alkalmazhat szabványtömegeket, amennyiben bizonyítja az illetékes hatóság felé, hogy ezen tételek tömege megegyezik, vagy tömegük a megadott tűréshatáron belül van.

g) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak az alábbiak szerint kell meghatároznia a feltöltött tüzelőanyag és/vagy az energiatároló egység tömegét:

   1. a *feltöltött tüzelőanyag* esetében a tényleges sűrűséget, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben (OM) megadott módszerrel kiszámított sűrűséget használva;

   2. az *energiatároló egység* esetében tömegméréssel vagy az üzembentartási kézikönyvben meghatározott szabványtömegek alkalmazásával.

h) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak biztosítania kell az alábbiakat:

   1. a VCA légi jármű rakodása megfelelően képesített személyek felügyelete mellett történik; valamint

   2. a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezik a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-számításához használt adatokkal.

i) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak be kell tartania további szerkezeti korlátozásokat, például padlóterhelési-korlátozásokat, a folyóméterenkénti legnagyobb törzs terhelést, az egyes rakterekben elhelyezhető legnagyobb tömeget és az elhelyezhető legnagyobb utasülésszámot.

j) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia az a)–i) pont előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Az említett rendszernek az üzemben tartó minden tervezett műveletére ki kell térnie.

UAM.POL.VCA.145 Tömeg- és tömegközéppont-adatok, valamint és tömeg- és tömegközéppont-dokumentáció

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak minden repülés előtt meg kell határoznia a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, és el kell készítenie a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció alapján a parancsnoknak képesnek kell lennie annak megállapítására, hogy a terhelés és annak eloszlása nem lépi-e át a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-korlátait. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

   1. a VCA lajstromjele és típusa;

   2. járatazonosító, szám és dátum;

▼M29

3. a parancsnok teljes neve;

4. a dokumentációt készítő személy teljes neve;

5. a légi jármű száraz üzembentartási tömege és ennek megfelelő tömegközéppontja;

6. a tüzelőanyag vagy az energiatároló egység tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag tömege;

7. a tüzelőanyagtól eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);

8. a hasznos teher összetevői, ideértve az utasokat, a poggyászt, a teherárut és a ballasztot;

9. felszállótömeg, leszállótömeg és üzemanyag nélküli tömeg;

10. a légi jármű tömegközéppont-helyzetei; valamint

11. a korlátozó tömeg- és tömegközéppont-értékek.

A fenti információknak elérhetőnek kell lenniük a repülés tervezési dokumentációjában vagy tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszereiben.

b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, valamint tömeg- és tömegközéppont-dokumentációkat valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak:

1. ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét annak biztosítása érdekében, hogy az adatok a légi jármű repülési kézikönyvében található korlátozásokon belül maradjanak; valamint

2. az üzembentartási kézikönyvében (OM) meg kell határoznia a rendszer használatára vonatkozó utasításokat és eljárásokat.

c) A légi jármű rakodását felügyelő személynek saját kezű aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell igazolnia, hogy a terhelés és annak eloszlása megegyezik a parancsnoknak átadott tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációval. A parancsnoknak saját kezű aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell jeleznie ennek elfogadását.

d) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak meg kell határoznia a rakomány utolsó pillanatban történő változtatásának eljárásait az alábbiak biztosítása érdekében:

1. a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció kitöltését követő minden utolsó pillanatban végrehajtott változtatásról a parancsnok értesüljön, és a változtatás bevezetésre kerüljön a tömeg és tömegközéppont-számítási dokumentációt tartalmazó repüléstervezési dokumentumokba;

2. meghatározásra kerüljön az utolsó pillanatban végrehajtott, az utasok számát, illetve a rakomány mennyiségét érintő változtatások megengedhető legnagyobb mértéke; valamint

3. a maximális utasszám meghaladása esetén új tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció készüljön.

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

VTOL-képes légi járművek (VCA-k)

UAM.IDE.VCA.050 Hatály

Ez a szakasz a VTOL-képes légi járművel (VCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozó követelményeket határozza meg.

▼M29

UAM.IDE.VCA.100 Műszerek és berendezések

a) Az ezen alrészben, valamint a típusalkalmassági légtérkövetelmények által előírt műszereket, adatokat és berendezéseket a művelet végrehajtása során várható körülményeknek megfelelően kell a VCA-ban telepíteni vagy annak fedélzetén tartani.

Az ezen alrészben, valamint a típusalkalmassági légtérkövetelmények által előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:

1. elsősegélycsomagok;

2. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

3. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés; valamint

4. gyermek biztonsági övek.

b) Az e mellékletben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

▼C6

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a pilóta nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. mellékletében és IX. mellékletének 2.1. pontjában, illetve az e melléklet UAM.IDE.MVCA.330 és UAM.IDE.MVCA.345 pontjában foglalt előírásoknak történő megfelelésre; valamint

▼M29

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a légi jármű légialkalmasságát még meghibásodás vagy működési hiba esetén sem.

c) Amennyiben a berendezést a pilóta használja szolgálati helyén repülés közben, a berendezést úgy kell beszerelni, hogy az adott szolgálati helyről könnyen működtethető legyen. Amennyiben egyetlen berendezést több személy használ a szolgálati helyén, a berendezést úgy kell beszerelni, hogy bármely szolgálati helyről könnyen működtethető legyen.

d) A pilóta által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a pilóta saját szolgálati helyéről, a repülés közben előre nézve rendesen felvett testhelyzete és látómezője lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassa a műszer által kijelzett értékeket.

e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

UAM.IDE.VCA.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a légi járműnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

a) a légi járművet a minimális felszereléslista (MEL) szerint tartják üzemben, ha van ilyen; vagy

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a légi járművet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontnak megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistájának (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben.

▼M29

2. SZAKASZ

Pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművek (MVCA-k)

UAM.IDE.MVCA.050 Hatály

Ez a szakasz kiegészítő követelményeket határoz meg a pilóta által vezetett, VTOL-képes légi járművel (MVCA-val) végzett innovatív légi mobilitási műveletekre vonatkozóan.

UAM.IDE.MVCA.115 Üzemi fények

A VFR szerinti nappali műveletet végző VCA-kat fel kell szerelni összeütközésvédelmi fényekkel.

UAM.IDE.MVCA.125 Repülőműszerek és kapcsolódó berendezések

a) A VCA-kat fel kell szerelni a típusalkalmassági bizonyítványában a VFR szerint, nappal végzendő repülésekhez előírt repülőműszerekkel és berendezésekkel.

b) Kiegészítő repülőműszereket és berendezéseket szükség szerint, a várható repülési körülményeknek és a személyzet munkaterhelésének megfelelően kell a VCA-ba beszerelni vagy annak fedélzetén tartani.

UAM.IDE.MVCA.140 Tüzelőanyag-/energiamérő és -kijelző berendezések

a) A VCA-kat fel kell szerelni a felhasználható tüzelőanyag/energia fennmaradó mennyiségének mérésére és repülés közben a pilótának történő kijelzésére szolgáló eszközökkel.

b) A repülés hátralévő részének teljesítéséhez szükséges tüzelőanyag-/energiamennyiségre vonatkozó óvatos becslést kell megjeleníteni a pilótának repülés közben, kivéve, ha ez az UAM.OP.VCA.195 a) pont szerint más módon biztosított.

UAM.IDE.MVCA.145 Magasságmeghatározó berendezések

a) Víz feletti repülések során a VCA-kat fel kell szerelni olyan, a légi jármű vízfelszínhez viszonyított magasságának meghatározására szolgáló eszközzel, amely képes előre beállított érték alatt hangjelzéssel, valamint egy a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt látható jelzéssel figyelmeztetni a pilótákat az alábbi esetekben:

1. a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 3 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén;

2. Fenntartva;

3. Fenntartva;

4. a szárazföld látótávolságán kívül.

UAM.IDE.MVCA.170 A személyzet fedélzeti telefonrendszere

Többfős személyzettel végrehajtott műveletek esetében a VCA-kat fel kell szerelni telefonrendszerrel, amely a személyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatóból és mikrofonból áll.

UAM.IDE.MVCA.180 Utastájékoztató rendszer (PAS)

A VCA-kat fel kell szerelni utastájékoztató rendszerrel, kivéve, ha az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartó képes bizonyítani, hogy repülés közben a pilóta hangja minden utasülésben hallható és érthető.

UAM.IDE.MVCA.185 Pilótafülke-hangrögzítő (CVR)

a) Az 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű VCA-kat pilótafülke-hangrögzítővel kell felszerelni.

b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 2 órában felvett adatok tárolására.

▼M29

c) A pilótafülke-hangrögzítőnek mágnesszalagtól és mágneses huzaltól eltérő adathordozóra, időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

1. a pilótafülkében rádión leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;

2. a személyzet tagjainak a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;

3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, ideértve a hajózó személyzet mikrofonjából származó hangjeleket is;

4. a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikáció, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be.

d) A pilótafülke-hangrögzítőnek a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor elvégzett ellenőrzések során, mielőtt a VCA képes lenne önerejéből mozogni, és folytatnia kell azt az emelő- és menethajtóművek repülés végén történő leállását közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig. A pilótafülke-hangrögzítőnek minden esetben automatikusan meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a légi jármű önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig.

e) A pilótafülke-hangrögzítő felvételeinek módosítására szolgáló funkciót kell a parancsnok rendelkezésére bocsátani, hogy az e funkció működésbe léptetése előtt készült kép- és hangfelvételeket ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.

f) Ha a pilótafülke-hangrögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő, legalább 90 napos víz alatti adásidővel rendelkező eszközzel. Ha a pilótafülke-hangrögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Repülésiadat-rögzítő (FDR)

a) Az 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű VCA-kat olyan repülésiadat-rögzítővel kell felszerelni, amely digitális formában rögzíti és tárolja az adatokat, és amelyhez elérhető az adatoknak a tárolóeszközről való egyszerű beolvasására szolgáló módszer.

b) A repülésiadat-rögzítőnek rögzítenie azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a repülési profil, a sebesség, a magasság, a hajtómű(vek) teljesítménye, a művelet, a konfiguráció és a VCA típusalkalmassági vizsgálata során meghatározott bármilyen egyéb paraméter, továbbá képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 óra során rögzített adatok megőrzésére.

c) Az adatokat a VCA olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a pilóta (pilóták) előtt megjelenő információkkal.

d) A repülésiadat-rögzítőnek legkésőbb akkor automatikusan meg kell kezdenie az adatok rögzítését, amikor a VCA képes önerejéből mozogni, és automatikusan le kell állnia, amikor az emelő- és menethajtóművek a repülés végén kikapcsolnak.

e) Ha a repülésiadat-rögzítő nem leváló, rendelkeznie kell víz alatt történő megtalálását segítő, legalább 90 napos víz alatti adásidővel rendelkező eszközzel. Ha a repülésiadat-rögzítő leváló, rendelkeznie kell automatikus vészhelyzeti helyzetjeladóval.

UAM.IDE.MVCA.191 Fedélzeti adatrögzítő

a) A legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszállótömegű VCA-kat fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni.

b) A fedélzeti adatrögzítőnek repülési adatok és/vagy képek formájában a repülési útvonal és a légi jármű sebességének meghatározásához elegendő információt, továbbá az alábbiakat kell rögzítenie:

1. a pilótafülkében elhangzottak repülőszemélyzeti együttműködést megkövetelő és VEMS műveleteknél; vagy

▼M29

2. adott esetben a légiforgalmi szolgálati (ATS) egységekkel folytatott rádiókommunikáció.

c) A fedélzeti adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 5 órában rögzített repülési adatok és/vagy képek, valamint hang tárolására.

d) A fedélzeti adatrögzítőnek azelőtt automatikusan meg kell kezdenie az adatok rögzítését, mielőtt a VCA képes lenne önerejéből mozogni, és automatikusan le kell állnia, amikor az emelő- és menethajtóművek a repülés végén kikapcsolnak.

e) Ha a fedélzeti adatrögzítő a pilótafülkéről készít kép- vagy hangfelvételeket, a kép- és hangfelvételek módosítására szolgáló funkciót kell a parancsnok rendelkezésére bocsátani, hogy az e funkció működésbe léptetése előtt készült kép- és hangfelvételeket ne lehessen normál lejátszási vagy másolási technikák alkalmazásával lehívni.

f) A b) és c) pontban foglaltak alternatívájaként bizonyos repülési adatok, képek vagy hang távolról továbbítható és rögzíthető, ha ezt a típusalkalmassági vizsgálat keretében jóváhagyják.

UAM.IDE.MVCA.200 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre és a repülésiadat-rögzítőkre vonatkozó előírások összevont adatrögzítő beszerelésével is teljesíthetők.

UAM.IDE.MVCA.205 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek (CRD-k)

a) A VCA-kat fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

2. felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

3. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; valamint

4. két vállhevederből álló biztonsági övet tartalmazó, a felsőtestet négy ponton rögzítő hevederek mindegyik pilótaülésen.

b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övnek:

1. egypontos kioldóval kell rendelkeznie; valamint

2. a pilótaülésen tartalmaznia kell olyan eszközt, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét.

UAM.IDE.MVCA.210 „ÖVEKET BECSATOLNI!” és „TILOS A DOHÁNYZÁS!” tabló

A VCA-kat fel kell szerelni olyan eszközzel, amellyel a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy számára jelezhető, hogy a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és mindenkor tilos a dohányzás.

UAM.IDE.MVCA.220 Elsősegélycsomagok

a) A VCA-kal el kell látni legalább egy elsősegélycsomaggal.

b) Az elsősegélycsomagoknak:

1. azonnal hozzáférhetőnek kell lenniük;

2. naprakésznek kell lenniük.

▼M29

UAM.IDE.MVCA.240 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos légi járművek

A 10 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző, nem túlnyomásos VCA-kat el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel az alábbi táblázat szerint:

Táblázat

Nem túlnyomásos légi járműveken a kiegészítő oxigénberendezésre vonatkozó minimumkövetelmények

Ellátandó személyek:	Repülési időtartam és barometrikus kabinmagasság
A légi járművet vezető személy(ek)	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama alatt.
Az utasok 100 %-a ([1])	A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama alatt.
Az utasok 10 %-a ([1])	A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama alatt.

([1]) ([1]) Az utasok e táblázat szerinti százalékos arányai a fedélzeten szállított utasokra vonatkoznak, ideértve a 24 hónapnál fiatalabb személyeket is.

UAM.IDE.MVCA.250 Kézi tűzoltó készülékek

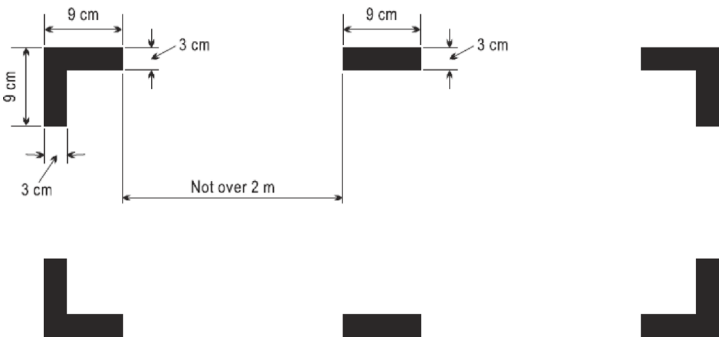
a) A VCA-k pilótafülkéjében el kell helyezni legalább egy kézi tűzoltó készüléket, amelynek azonnal hozzáférhetőnek kell lennie.

b) Legalább egy kézi tűzoltó készüléknek lennie kell az utastérben, ha a pilótafülkében lévő kézi tűzoltó készülék az utasok számára nem könnyen hozzáférhető.

c) A kézi tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a kézi tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

UAM.IDE.MVCA.260 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a VCA törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az alábbi ábra szerinti módon kell jelölni.



▼M29

UAM.IDE.MVCA.275 Vészvilágítás és vészhelyzeti jelzések

A VCA-kat fel kell szerelni a következőkkel:

a) a VCA rendes áramforrásától független vészvilágítás-rendszer, amely elősegíti az utasok légi járműből történő kiürítését; valamint

b) a vészkijáratokat és azok helyét jelölő, nappal, éjjel és füsttel teli kabinban is látható jelzések.

UAM.IDE.MVCA.280 vészhelyzeti helyzetjeladók (ELT-k)

A VCA-t fel kell szerelni (el kell látni) legalább egy jóváhagyott automatikus vészhelyzeti helyzetjeladóval vagy ehelyett olyan egyéb jóváhagyott, helyzetmeghatározó rádióadóval kombinált, automatikus légijármű-követő eszközzel, amely lehetővé teszi a mentőszolgálatok riasztását, a baleset helyszínének elérését és a túlélők helyének pontos meghatározását.

UAM.IDE.MVCA.300 Víz feletti repülés

a) Az utasokat szállító VCA-knak jóváhagyással kell rendelkezniük:

1. kényszer-vízreszállásra víz felett, kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 10 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén;

2. kényszer-vízreszállásra vagy vészhelyzetben lebegésre víz felett, nem kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 10 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén;

3. korlátozott víz feletti műveletekre, ha nem felelnek meg az a) 1. vagy 2. pontban említett kritériumoknak, és az alábbi feltételek bármelyike fennáll:

i. a víz feletti teljes repülési idő több mint 3 perc;

ii. a le- és felszállást víz felett hajtják végre.

b) Az utasokat nem szállító VCA-knak jóváhagyással kell rendelkezniük:

1. kényszer-vízreszállásra vagy vészhelyzetben lebegésre víz felett, a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 10 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén;

2. korlátozott víz feletti műveletekre, ha nem felelnek meg a b) 1. pontban említett kritériumoknak, és az alábbi feltételek bármelyike fennáll:

i. a víz feletti teljes repülési idő több mint 3 perc;

ii. a le- és felszállást víz felett hajtják végre.

c) A víz felett repülő VCA-nak az a) vagy b) pontban foglalt kritériumok teljesítésén túlmenően víz feletti műveletek végrehajtására is jóváhagyással kell rendelkeznie.

d) Az úszó felületek felett repülő VCA-nak az a) vagy b) pontban foglalt kritériumok teljesítésén túlmenően úszó felületek feletti műveletek végrehajtására is jóváhagyással kell rendelkeznie.

e) A VCA-k fedélzetén lennie kell olyan túlélői vészhelyzeti helyzetjeladónak (ELT[S]), amely képes lebegni, és automatikusan aktiválható víz feletti repülés esetén, a korlátozott víz feletti műveletek kivételével.

▼M29

UAM.IDE.MVCA.305 Mentőmellény és egyéb felszerelések

a) Az UAM.IDE.MVCA.300 pontban meghatározott víz feletti repülésre vonatkozóan a c) pontban leírtak kivételével a VCA-kat fel kell szerelni a fedélzeten tartózkodó összes személy részére legalább egy-egy mentőmellénnyel, amelyet olyan helyen kell tárolni, ahol a felhasználó üléséből vagy fekhelyéről, rögzített hevederek mellett azonnal elérheti. Ha a mentőmellények nem lehetnek azonnal elérhetők rögzített hevederek mellett, mindegyik személynek viselnie kell a mentőmellényt, illetve 24 hónapnál fiatalabb személyek esetében azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt.

b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a vízben lévő személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

c) Víz felett, kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 10 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén a megújuló és nem megújuló energiaforrásokkal kapcsolatos tevékenységek, valamint hajók támogatása céljából:

1. a fedélzeten tartózkodó összes személynek a művelet teljes időtartama alatt mentőmellényt kell viselnie, kivéve, ha olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és a mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személynek a vízhőmérsékletre és a becsült mentési időre tekintettel megfelelő túlélőruházatot kell viselnie; az uralkodó körülményekre tekintettel elegendő és nem túlzó mértékű szigetelést kell biztosítani;

3. a fedélzeten tartózkodó összes személynek rendelkeznie kell vészhelyzeti lélegeztető rendszerrel (EBS), és oktatást kell kapnia annak használatáról.

UAM.IDE.MVCA.310 Mentőtutajok

a) Víz felett, kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 10 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén a VCA-kat fel kell szerelni egy vagy több mentőtutajjal, vagy víz felett, nem kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 10 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén legalább egy mentőtutajnak lennie kell a fedélzetükön úgy tárolva, hogy vészhelyzet esetén könnyen és azonnal használható legyen. A mentőtutajoknak külön-külön vagy együttesen elegendő férőhellyel kell rendelkezniük a VCA fedélzetén tartózkodó összes személy számára.

b) Valamennyi előírt mentőtutajnak vészhelyzetben azonnal használhatónak kell lennie.

c) Mindegyik előírt mentőtutajon lennie kell legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladónak (ELT[S]).

d) Mindegyik előírt mentőtutajnak használhatónak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyek között a VCA kényszer-vízreszállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait az engedélyezés céljából értékelték.

e) Mindegyik előírt mentőtutajon lennie kell a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelésnek, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

UAM.IDE.MVCA.311 Túlélő-felszerelések

a) Az olyan területek felett műveletet végző VCA-kat, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, fel kell szerelni a következőkkel:

1. jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

2. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT[S]); valamint

▼M29

3. a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

UAM.IDE.MVCA.315 Víz feletti műveletekhez szükséges berendezések

a) A víz feletti repülésre engedélyezett VCA-kat fel kell szerelni az alábbi berendezésekkel:

1. a VCA méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

2. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

UAM.IDE.MVCA.325 Fejhallgató

A VCA-kat fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatóval és a VCA mindegyik pilótájának kijelölt szolgálati helyén található kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

UAM.IDE.MVCA.330 Rádiókommunikációs berendezések

a) A VCA-kat fel kell szerelni legalább egy, a légi jármű elsődleges áramforrásához csatlakoztatott rádiókommunikációs rendszerrel, emellett még annyi rádiókommunikációs rendszerrel, amennyire a végrehajtandó művelet típusa és a művelet helyszínéül szolgáló légtér osztálya(i) szerint szükség van.

b) A rádiókommunikációs berendezéseknek az alábbi lehetőségeket kell biztosítaniuk rendes repülési körülmények között a hajózó személyzet tagjai számára:

1. kommunikáció a földi állomásokkal az útvonal kitérési helyeket is magában foglaló bármely pontján;

2. kommunikáció a megfelelő légiforgalmi irányító állomásokkal annak az ellenőrzött légtérnek bármely pontjáról, ahol repülést terveznek; valamint

3. meteorológiai információk vétele.

c) A rádiókommunikációs berendezésnek lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

UAM.IDE.MVCA.345 Navigációs berendezések

a) A VCA-kat fel kell szerelni a VFR szerinti nappali repülésekre alkalmas és a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő navigációs berendezésekkel.

b) A VCA-kat fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé tegyék a repülési terv szerinti biztonságos navigációt.

UAM.IDE.MVCA.350 Válaszjeladók

Ha a használt légtér osztályára vonatkozó előírások megkövetelik, a nappal, VFR szerint üzemben tartott VCA-kat fel kell szerelni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

UAM.IDE.MVCA.355 Légiforgalmi adatbázisok kezelése

a) Az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak:

1. gondoskodnia kell arról, hogy a hitelesített légijárműrendszer-alkalmazásokban használandó légiforgalmi adatbázisok teljesítsék az adatok tervezett felhasználásának megfelelő adatminőségi követelményeket;

▼**M29**

2. biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli légiforgalmi adatbázisok időben történő kiosztását és aktualizálását minden olyan légi járművön, amelyen szükség van rájuk;

3. a 376/2014/EU rendeletben meghatározott egyéb eseményjelentési követelményektől eltérően minden olyan hibás, következetlen vagy hiányzó adatot jelentenie kell az adatbázis-szolgáltatónak, amelyről észszerűen feltételezhető, hogy veszélyt jelent a repülésre. Ilyen esetekben az innovatív légi mobilitási műveleteket végző üzemben tartónak tájékoztatnia kell a teljes érintett személyzetet, és gondoskodnia kell arról, hogy az érintett adatokat ne használják.