Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►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 ◄

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

Helyesbítette:

►C1 Helyesbítés, HL L 145., 2013.5.31., 37. o. (965/2012/EU)

▼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

▼B

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 8. cikke (5) bekezdésére és 10. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

(1) Az egyes légi járművek üzemben tartásában érintett üzemben tartóknak és személyzetnek meg kell felelniük a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletében foglalt, rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek.

(2) A 216/2008/EK rendelet előírja a tagállamoknak, hogy az általuk kiállított tanúsítványok felügyeletén túlmenően folytassanak vizsgálatokat, többek között földi ellenőrzéseket, és hozzanak meg minden intézkedést – beleértve a felszállási tilalom elrendelését is – a jogsértések folytatódásának megakadályozása érdekében.

(3) A 216/2008/EK rendelettel összhangban a Bizottságnak el kell fogadnia a szükséges végrehajtási szabályokat, hogy megteremtse a légi járművek biztonságos üzemben tartásának feltételeit.

(4) Az átmenet zökkenőmentessége és a polgári repülésbiztonság Európai Unión belüli magas színvonalának megvalósulása érdekében a végrehajtási intézkedéseknek tükrözniük kell a technika állását – beleértve a legjobb gyakorlatokat is –, valamint a tudományos és műszaki fejlődést a légijármű-üzembentartás területén. Ennek megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) és az európai Társult Légügyi Hatóságok égisze alatt 2009. június 30-ig elfogadott műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat, valamint a nemzeti adottságokhoz kapcsolódó meglévő szabályozást.

(5) A repüléstechnikai ágazat és a tagállamok közigazgatása részére elegendő időt kell biztosítani az új szabályozási kerethez való alkalmazkodáshoz, valamint ahhoz, hogy bizonyos feltételek mellett elismerjék a még e rendelet alkalmazása előtt kibocsátott tanúsítványok érvényességét.

[1] HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

▼B

(6) Ez a rendelet a 216/2008/EK rendelet 8. cikkének (5) bekezdése és 10. cikkének (5) bekezdése szerinti végrehajtási intézkedés, ezért a 3922/91/EGK tanácsi rendelet [1] III. mellékletét és a 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [2] a 216/2008/EK rendelet 69. cikkének (3) bekezdésével és 69. cikkének (5) bekezdésével összhangban hatályon kívül helyezettnek kell tekinteni. Az e rendeletben meghatározott átmeneti időszakok lejártáig és azon területek tekintetében azonban, amelyekre nézve még nem kerültek elfogadásra végrehajtási intézkedések, a III. mellékletnek ideiglenesen hatályban kell maradnia. Hasonlóképpen tovább kell alkalmazni a 2004/36/EK irányelvet is az e rendeletben meghatározott átmeneti időszakok lejártáig.

(7) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.

(8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és alkalmazási kör

(1) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg a repülőgépekkel és helikopterekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozóan, ideértve a valamely másik állam biztonsági felügyelete alá tartozó üzemben tartók légi járműveinek földi ellenőrzését is abban az esetben, ha azok a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területen található repülőtereken szállnak le.

(2) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett, kereskedelmi légi szállítási műveletekben érintett 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 esetében az üzemben tartást meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint a biztonság érdekében egyedi feltételekhez kell kötni.

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

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „kereskedelmi légi szállítási (CAT) művelet”: egy légi járműnek díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő, utasok, áru vagy postai küldemény szállítását célzó üzemben tartása;

[1] HL L 373., 1991.12.31., 4. o.
[2] HL L 143., 2004.4.30., 76. o.

▼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.

A II–V. 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.

(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.

(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;

▼B

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.

4. cikk

Földi ellenőrzések

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

5. cikk

Légi jármű üzemben tartása

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

(2) Az alábbi légi járművek üzemben tartása során a kereskedelmi légi szállítási 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;

iv. kis látótávolságú (LVO) műveletekben használnak;

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

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; valamint

f) kereskedelmi légimentési műveletekben (HEMS) használt helikopterek.

▼B

6. cikk

Eltérések

(1) Az ugyanazon repülőtéren/műveleti területen kezdődő és végződő, „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek nem tartoznak a III. és IV. melléklet hatálya alá.

Ugyanakkor az említett műveletek az alábbiak hatálya alá tartoznak:

a) repülőgépek esetében a 3922/91/EGK rendelet III. melléklete és a vonatkozó, az illetékes hatóságok által végzett biztonsági kockázatértékelések alapján biztosított nemzeti szintű mentességek;

b) helikopterek esetében a nemzeti szintű előírások.

(2) Az 5. cikk (1) bekezdésétől eltérve, a 216/2008/EK rendelet 4. cikkének (5) bekezdésében említett, kereskedelmi légi szállítási műveletekben használt légi járműveket 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.

(3) Az 5. cikk (1) bekezdésétől eltérve a tervező vagy gyártó szervezetek által a jogosultságaik alkalmazási körén belül végzett, a légijármű-típusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülési műveletek továbbra is a tagállamok nemzeti jogában meghatározott feltételek mellett végezhetők.

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

(5) A IV. melléklet CAT.POL.A.300 a) pontjától eltérve a kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző egy hajtóműves repülőgépek éjjel vagy műszeres meteorológiai körülmények (IMC) között csak a tagállamok által a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével összhangban engedélyezett meglévő kivételekben meghatározott feltételek mellett tarthatók üzemben.

Az e repülőgépek üzemben tartásában bekövetkező minden olyan változásról, amely érinti a szóban forgó eltérésekben meghatározott feltételeket, a változás 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.

▼B

(6) A közérdekű helyszínre/helyszínről (PIS) végrehajtandó, már megkezdett helikopteres műveletek a IV. melléklet CAT.POL.H.225 pontjának előírásaitól eltérve 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. Ezeket a műveleteket a tagállamok által meghatározott feltételek mellett kell végrehajtani. A tagállamok értesítik a Bizottságot és az Ügynökséget az alkalmazandó feltételekről.

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.

8. cikk

A repülési idő korlátozása

A repülési és szolgálati idő korlátozása az alábbiak hatálya alá tartozik:

a) repülőgépek esetében a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (4) bekezdése és III. mellékletének Q. alrésze;

b) helikopterek esetében a nemzeti szintű előírások.

▼B

9. cikk

Minimális felszerelésjegyzékek

Az e rendelet alkalmazása előtt az üzemben tartó állama vagy a nyilvántartó állam által jóváhagyott minimális felszerelésjegyzékeket (MEL) e rendelet értelmében jóváhagyottnak kell tekinteni, és a jóváhagyást megkapó üzemben tartó tovább használhatja őket.

E rendelet alkalmazását követően a MEL bármely megváltoztatását a III. melléklet ORO.MLR.105 pontjával összhangban kell végrehajtani.

10. cikk

Hatálybalépés

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2012. október 28-tól kell alkalmazni.

(2) Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2014. október 28-ig nem alkalmazzák az I–V. melléklet rendelkezéseit.

Ha egy tagállam él ezzel a lehetőséggel, értesíti erről a Bizottságot és az Ügynökséget. Az értesítésben ismertetni kell az eltérés indokait és időtartamát, valamint a tervezett intézkedésekről és ütemezésükről szóló végrehajtási programot.

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

▼B

I. MELLÉKLET

A II–V. mellékletben használt fogalmak meghatározása

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.

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

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.

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.

11. „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.

12. „I. kategóriájú (CAT I) megközelítés”: olyan precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, amely műszeres leszállítórendszert (ILS), mikrohullámú leszállítórendszert (MLS), földfelszíni telepítésű pontosító rendszerrel ellátott műholdas globális navigációs rendszert (GNSS/GBAS) használó leszállítórendszert (GLS), precíziós bevezetőradart (PAR) vagy műholdas pontosító rendszert (SBAS) használó GNSS rendszert használ, és amelynél az elhatározási magasság (DH) legalább 200 láb, a futópálya menti látótávolság (RVR) repülőgépek esetében legalább 550 m, helikopterek esetében pedig legalább 500 m.

▼B

13. „II. kategóriájú (CAT II) megközelítés”: olyan, ILS vagy MLS rendszert használó precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, amelynél:

    a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 200 láb, de legalább 100 láb; és

    b) a futópálya menti látótávolság (RVR) legalább 300 m.

14. „IIIA. kategóriájú (CAT IIIA) megközelítés”: olyan, ILS vagy MLS rendszert használó precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, amelynél:

    a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 100 láb; és

    b) a futópálya menti látótávolság (RVR) legalább 200 m.

15. „IIIB. kategóriájú (CAT IIIB) megközelítés”: olyan, ILS vagy MLS rendszert használó precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, amelynél:

    a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 100 láb vagy nincs; és

    b) a futópálya menti látótávolság (RVR) kevesebb mint 200 m, de legalább 75 m.

16. „»A« kategóriájú helikopter”: a vonatkozó légi alkalmassági alapkövetelményekben 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.

17. „»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.

18. „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.

19. „Körözés”: a műszeres megközelítési művelet látva repülési szakasza, amelynek célja a légi jármű leszállási helyzetbe hozása olyan futópálya/végső megközelítési és felszállási terület (FATO) esetében, melynek elhelyezkedése alkalmatlan az egyenes vonalú megközelítéshez.

20. „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 repülőgép meghatározott magasságig végrehajthassa kezdeti emelkedésének egy részét.

21. „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.

22. „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.

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

24. „Szennyezett futópálya”: olyan futópálya, amelynek esetében az előírt hosszon és szélességen belül a használatban lévő pályafelület több mint 25 %-át az alábbiak egyike borítja:

    a) több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) vastagságú vízréteg, illetve több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) vastagságú vízrétegnek megfelelő hókása vagy laza hó;

    b) összetömörödött hó, amely ellenáll a további tömörítésnek, és felszedéskor összetapadva marad, vagy nagy darabokra törik (összenyomódott hó); vagy

    c) jég, beleértve a vizes jeget is.

▼B

25. „Váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag”: az előre nem látott és a célrepülőtér eléréséhez szükséges tüzelőanyag-fogyasztásra esetleg hatással bíró tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag.

26. „Folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés” (CDFA): a stabilizált megközelítési eljárásoknak megfelelő olyan technika, amely során egy nem precíziós műszeres megközelítési eljárás végső megközelítési szakaszát folyamatos süllyedéssel, szinttartás nélkül hajtják végre a végső megközelítési pont tengerszint vagy felszín feletti magasságától a leszálló futópálya küszöbe fölötti 15 m (50 láb) magasságig, illetve addig a pontig, ahol a légi jármű típusától függően megkezdik a kilebegtetést.

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

28. „Személyzet tagja”: az üzemben tartó által a légi jármű fedélzetén ellátandó feladatok elvégzésére kijelölt személy.

29. „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.

30. „A repülés kritikus szakaszai” 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.

31. „Nyirkos futópálya”: olyan futópálya, amelynek felszíne nem száraz, ám a rajta található nedvességtől felülete nem fénylik.

32. „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.

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

34. „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.

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

36. „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.

37. „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.

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

39. „Sima légijármű-bérleti szerződés” (dry lease agreement): vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérlő légijármű-üzembentartási engedélye (AOC) szerint tartják üzemben.

▼B

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

41. „Száraz futópálya”: nem nedves és nem szennyezett futópálya, ideértve azokat a burkolattal ellátott futópályákat is, amelyeket speciális bordákkal vagy porózus burkolattal láttak el, és „gyakorlatilag száraz” fékhatást nyújtó állapotban tartanak akkor is, ha nedvesség borítja.

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

43. „Az útvonalon lévő kitérő (ERA) repülőtér”: az útvonal mentén található megfelelő repülőtér, amely a tervezési fázisban szükséges lehet.

44. „Látásjavító rendszer” (EVS): elektronikus rendszer a külső helyszín képének képalkotó érzékelők használatával történő valós idejű megjelenítésére.

45. „Végső megközelítési és felszállási terület” (FATO): helikopterrel 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 esetében a meghatározott terület magában foglalja a felszállás megszakítására rendelkezésre álló területet is.

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

47. „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).

48. „Tüzelőanyag-csökkentési célú kitérő repülőtér” (fuel ERA): a váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag mennyiségének csökkentése céljából kiválasztott ERA repülőtér.

49. „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.

50. „Földi sürgősségi szolgálatok személyzete”: bármely olyan földi szolgálat személyzete (rendőr, tűzoltó stb.), amely részt vesz a helikopteres légimentő szolgálatban (HEMS), és amelynek feladatai bármilyen módon kapcsolódnak a helikopterrel végzett műveletekhez.

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

52. „Szem elé vetített kijelző” (HUD): a pilóta elülső külső látómezejében repülési információkat megjelenítő, a kilátást jelentős mértékben nem korlátozó kijelzőrendszer.

53. „Szem elé vetítő leszállásirányító rendszer” (HUDLS): a megközelítés és leszállás és/vagy megszakított megközelítés során a pilóta szeme elé vetített irányítási utasításokat nyújtó teljes fedélzeti rendszer. Magában foglal minden érzékelőt, számítógépet, áramforrást, kijelzőt és vezérlőszervet.

54. „Helikopter”: levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását főként az az aerodinamikai erő biztosítja, amely az egy vagy több szilárd beépítésű függőleges tengelyre szerelt, hajtóművel üzemeltetett forgószárnyakra hat.

▼B

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

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

57. „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.

58. „HEMS művelet”: HEMS engedéllyel végzett repülés helikopterrel, sürgősségi egészségügyi ellátás elősegítése céljából olyan esetekben, amelyekben létfontosságú az alábbiak azonnali és gyors szállítása:

    a) egészségügyi személyzet;

    b) egészségügyi ellátmány (felszerelések, vér, szervek, gyógyszerek); vagy

    c) beteg vagy sérült, illetve közvetlenül érintett egyéb személyek.

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

60. „HEMS műveleti terület”: helikopteres légimentő repülés során a parancsnok által helikopteres függesztményes szállítási műveletre, illetve le- és felszállásra kijelölt helyszín.

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

62. „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.

63. „HHO utas”: helikopteres függesztményes szállítással szállítandó személy.

64. „HHO helyszín”: az a meghatározott terület, amely felett a helikopter függesztményes szállítást végez.

65. „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.

66. „Kedvezőtlen környezet”:

    a) olyan környezet, amelyben:

        i. a felület alkalmatlansága miatt nem végezhető el biztonságosan kényszerleszállás;

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

        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 az érintett tagállam hatósága által kijelölt nyílt tengeri területek;

        ii. a beépített területek azon részei, ahol nem áll rendelkezésre megfelelő kényszerleszállóhely.

67. „Leszállási elhatározási pont” (LDP): a leszállási teljesítmény meghatározásához használt azon utolsó pont, amelynél hajtómű-meghibásodás észlelése esetén a leszállás biztonságosan folytatható vagy megszakított leszállás kezdeményezhető.

▼B

68. „Rendelkezésre álló leszállási úthossz” (LDA): a futópálya azon részének hossza, amelyet a repülőteret üzemeltető tagállam rendelkezésre állónak nyilvánított és alkalmas a leszálló repülőgépek földi kigurulásához.

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

70. „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.

71. „Csökkent látási viszonyok között követendő eljárások” (LVP): a repülőtéren a műveletek biztonságos végrehajtásának biztosítása céljából az I. szabványos kategóriánál (CAT I) rosszabb körülmények közötti megközelítések, a II. szabványos kategóriától (CAT II), valamint a II. és III. kategóriától (CAT II, CAT III) eltérő megközelítések, továbbá a csökkent látási viszonyok között végzett felszállásnál alkalmazott eljárások.

72. „Csökkent látási viszonyok között végzett felszállás” (LVTO): legfeljebb 400 m, de legalább 75 m RVR mellett végzett felszállás.

73. „Leszállás az I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények között” (LTS CAT I): I. kategóriájú DH alkalmazásával, a kapcsolódó elhatározási magassághoz tartozó értéknél kevesebb, de legalább 400 m RVR mellett végzett I. kategóriájú műszeres megközelítés és leszállás.

74. „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.

75. „Egészségügyi végzettségű utas”: HEMS műveletek alkalmával a helikopteren szállított egészségügyi végzettségű személy, ideértve – de nem kizárólag – az orvosokat, az ápolókat és a mentőápolókat.

76. „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.

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

78. „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.

79. „Nem kedvezőtlen környezet”: olyan környezet, amelyben:

    a) biztonságosan végrehajtható a kényszerleszállás;

    b) a helikopter utasai megvédhetők az elemektől; és

    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.

80. „Nem precíziós megközelítés (NPA)”: olyan műszeres megközelítés, ahol a süllyedés minimális magassága (MDH) vagy – folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikával történő repülés esetén – az elhatározási magasság legalább 250 láb, és az RVR/CMV repülőgépek esetében legalább 750 m, helikopterek esetében pedig legalább 600 m.

▼B

81. „Éjjellátó képalkotó rendszert üzemeltető személyzet tagja”: a technikai személyzet éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülésre beosztott tagja.

82. „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.

83. „Tenger feletti művelet”: olyan művelet, amelynek során a repülés jelentős részét jellemzően a tenger fölött hajtják végre tengeri létesítményekre vagy azokról kiindulva.

84. „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.

85. „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.

86. „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.

87. „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.

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

89. „A II. szabványos kategóriától eltérő művelet” (OTS CAT II): ILS vagy MLS használatával végzett precíziós megközelítés és leszállás, amely során a II. kategóriájú precíziós megközelítés fényrendszerének elemei vagy azok egy része nem áll rendelkezésre, és:

    a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 200 láb, de legalább 100 láb; továbbá

    b) a futópálya menti látótávolság (RVR) legalább 350 m.

90. „»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.

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

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

93. „Parancsnok”: a parancsnoki feladatra kijelölt és a repülés biztonságos lebonyolításáért felelős pilóta. Kereskedelmi légi szállítási műveletek esetén a parancsnok megjelölése: „kapitány”.

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

95. „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.

96. „Közérdekű helyszín (PIS)”: olyan helyszín, amelyet kizárólag közérdekű tevékenységekre használnak.

▼B

97. „Földi ellenőrzés”: a légi járműveknek, a repülő- és a légiutas-kísérő személyzet szakszolgálati engedélyeinek, valamint a repülési dokumentációnak az átvizsgálása a vonatkozó követelményeknek való megfelelés ellenőrzése érdekében.

98. „Javítási határidő”: a működésképtelen berendezéssel történő üzemben tartás időtartamának korlátozása.

99. „Megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló távolság” (RTODAH): a végső megközelítési és felszállási terület azon hossza, amelyet az 1. teljesítményosztályra jellemző művelet végző helikopterek részére a felszállás megszakításához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánítottak.

100. „Megszakított felszálláshoz szükséges távolság” (RTODRH): a felszállás megkezdésétől a helikopter teljes megállásáig szükséges vízszintes távolság hajtómű-meghibásodás és a felszállási elhatározási ponton végrehajtott felszállásmegszakítás után.

101. „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.

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

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

104. „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.

105. „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.

106. „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.

107. „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.

108. „Felszállási elhatározási pont” (TDP): a felszállási teljesítmény meghatározásakor használatos azon pont, ahol – amennyiben ezen a ponton hajtómű-meghibásodást észlelnek – a felszállás megszakítható vagy biztonságosan folytatható.

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

110. „Rendelkezésre álló felszállási távolság” helikopterek esetében (TODAH): a végső megközelítési és felszállási terület hosszának, valamint a helikopterek felszállásának végrehajtásához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánított, esetleg meglévő helikopteres felszállási biztonsági sáv hosszának összege.

111. „Szükséges felszállási távolság” 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

112. „Felszállási repülési profil”: 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.

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

114. „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.

115. „Technikai személyzet tagja”: a személyzet azon tagja a helikopteres légimentési (HEMS), 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, helikopteres függesztményes szállítási célú vagy éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés során.

116. „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.

117. „Hasznos teher”: az utasok, a poggyász, a teheráru és a fedélzeten található speciális berendezések együttes tömege, beleszámítva a ballasztot is.

118. „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.

119. „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.

120. „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.

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

122. „Látva megközelítés”: olyan megközelítés, amely során nem végeznek sem teljes, sem részleges műszeres megközelítést, és a megközelítést vizuális földi tájékozódási pontok segítségével végzik.

123. „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.

124. „Nedves futópálya”: a „szennyezett futópálya” meghatározásában megadottnál kevesebb vízzel vagy azzal egyenértékű közeggel borított, vagy a fényvisszaverő hatás kialakulásához elegendő nedvességgel borított futópálya-felület olyan esetben is, ha azon nem alakultak ki jelentősebb kiterjedésű, tócsákkal borított területek.

▼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

a) Az Ügynökség köteles kidolgozni azokat az elfogadható megfelelési módozatokat (AMC), amelyek a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak történő megfelelés céljából alkalmazhatók. Ha valami megfelel az elfogadható megfelelési módozatoknak, akkor teljesíti a végrehajtási szabályok vonatkozó követelményeit.

b) A végrehajtási szabályoknak való megfelelés alternatív megfelelési módozatok segítségével is megvalósítható.

c) Az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert annak értékelésére, hogy az általa vagy az ellenőrzése alatt álló szervezetek és személyek által használt alternatív megfelelési módozatok lehetővé teszik-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelést.

d) Az illetékes hatóságnak az OR.GEN.120 pont b) bekezdésével összhangban értékelnie kell a szervezetek által javasolt alternatív megfelelési módozatokat: ehhez elemeznie kell a benyújtott dokumentumokat, és szükség esetén meg kell vizsgálnia az adott szervezetet.

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

1. értesíti a kérelmezőt, hogy az alternatív megfelelési módozat bevezethető, és szükség esetén ennek megfelelően módosítja a kérelmező jóváhagyását vagy jogosítását;

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

3. tájékoztatja a tagállamokat az elfogadott alternatív megfelelési módozatokról.

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.

▼B

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

a) A 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) sérelme nélkül, az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk megfelelő szintű gyűjtésére, elemzésére és terjesztésére.

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.

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

([1]) HL L 167., 2003.7.4., 23. o.

▼B

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 más tagállam illetékes hatóságától vagy az Ügynökségtől kapott 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;

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 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;

▼B

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;

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

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

7. a minősítésköteles szervezetek által javasolt alternatív megfelelési módozatok értékelése és az Ügynökség tájékoztatása azokról, valamint a maga az illetékes hatóság által használt alternatív megfelelési módozatok értékelése;

8. a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások, javító intézkedések és az intézkedések lezárásának dátuma;

9. megtett végrehajtási intézkedések;

10. repülésbiztonsággal kapcsolatos információk és az azok nyomán hozott intézkedések; valamint

11. a 216/2008/EK rendelet 14. cikke szerinti rugalmassági előírások alkalmazása.

b) Az illetékes hatóságnak jegyzéket kell vezetnie az általa kibocsátott összes szervezeti jogosításról.

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

a) Az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a következőket:

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

2. az általa minősített szervezeteknek a rájuk vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelése;

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

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.

▼B

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.

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.

d) 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.

e) Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell az átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések esedékességi dátumát, valamint ezen átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések tényleges végrehajtásának dátumát.

▼B

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.

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.

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.

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 vagy bizonyítvány feltételeinek való olyan jelentős meg nem felelés észlelésekor, amely csökkenti vagy súlyosan veszélyezteti a repülésbiztonságot.

1. szintű megállapítást kell tenni az alábbi esetekben:

1. nincs biztosítva az illetékes hatóság részére az ORO.GEN.140 pont szerinti hozzáférés a szervezet létesítményeihez normál munkaidőben, két írásos kérelmezést követően sem;

2. a szervezet bizonyítványának megszerzése vagy a bizonyítvány érvényességének meghosszabbítása a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;

3. bizonyíték van arra, hogy a szervezet bizonyítványát törvénysértő tevékenységre vagy csalásra használják; és

4. nincs a szervezetnél felelős vezető.

▼B

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 vagy bizonyítvány feltételeinek való olyan meg nem felelés észlelésekor, amely csökkentheti vagy veszélyeztetheti a repülésbiztonságot.

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 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.

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.

4. Az illetékes hatóságnak nyilvántartást kell vezetnie az összes megállapításról, amelyet tett vagy amelyről tájékoztatták, adott esetben az általa alkalmazott végrehajtási intézkedésekről, valamint a megállapítások orvoslása érdekében végrehajtott összes javító intézkedésről és azok végső határidejéről.

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 által minősített 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 a 290/2012/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.

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

▼B

OPS ALRÉSZ

LÉGI JÁRMŰVEK ÜZEMBEN TARTÁSA

1. SZAKASZ

Kereskedelmi légi járművek üzembentartóinak engedélyezése

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.

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.

ARO.OPS.110 Légijármű-bérleti szerződések

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;

   3. légi járművek bármely üzemben tartónak való sima bérbeadása esetén az ORO.AOC.110 pont e) bekezdése;

   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;

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

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

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

   1. a 2042/2003/EK 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;

([1]) HL L 344., 2005.12.27., 15. o.
([2]) HL L 315., 2003.11.28., 1. o.

▼B

2. a légi jármű időben való törlése az üzemben tartó légijármű-üzembentartási engedélyéből.

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.

b) Amennyiben az üzemben tartó kielégítően bizonyítja, hogy megfelel a vonatkozó előírásoknak, az illetékes hatóság kiadja vagy módosítja a jóváhagyást. A jóváhagyást az üzembentartási előírásokban kell feltüntetni a II. függelékében leírtak szerint.

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.

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.

ARO.OPS.210 Helyi illetékességi terület meghatározása

Az illetékes hatóság a repülőszemélyzet képzési és ellenőrzési követelményeinek céljára helyi légteret jelölhet ki.

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.

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

A CAT.POL.H.225 pontban említett jóváhagyásnak tartalmaznia kell az üzemben tartó által meghatározott azon közérdekű helyszínek listáját, amelyekre a jóváhagyás vonatkozik.

ARO.OPS.225 Elszigetelt repülőtérre történő repülés jóváhagyása

A CAT.OP.MPA.106 pontban említett jóváhagyásnak tartalmaznia kell az üzemben tartó által meghatározott azon repülőterek listáját, amelyekre a jóváhagyás vonatkozik.

▼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;

   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;

▼B

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;

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 az ART.GEN.205 pont alapján kiadott jogosítása korlátozva van, illetve felfüggesztést vagy visszavonást követően kapták azt vissza.

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.

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;

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

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;

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

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

a) A földi ellenőrzéseket a III. függelékben vagy a IV. függelékben található szabványos űrlap használatával, egységes módon kell lefolytatni.

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

c) A földi ellenőrzés befejeztével a légijármű-parancsnokot vagy távollétében a hajózószemélyzet egy másik tagját vagy az üzemben tartó képviselőjét tájékoztatni kell a földi ellenőrzés eredményéről a III. függelékben található űrlapon.

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.

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.

▼B

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;

2. tagállamban lajstromozott légi jármű esetében az 1702/2003/EK bizottsági rendelet ([1]) alapján megszerezte a repülési engedélyt;

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.

ARO.RAMP.150 Az Ügynökség koordinációs feladatai

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

1. az ARO.RAMP.145 pontban meghatározott adatok, a III. és IV. függelékben található űrlapok használatával;

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.

([1]) HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

▼B

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.

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.

▼B

I. függelék

LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÁSI ENGEDÉLY

(Jóváhagyási jegyzőkönyv légijármű-üzembentartók részére)

Az üzemben tartás típusa: Kereskedelmi légi szállítás (CAT) ☐ Utasszállítás; ☐ Teherszállítás;

☐ Egyéb ([1]): .....

Egyedi kereskedelmi légi szállítás (SPO) ☐ ([2]).....

5	Üzemben tartó állama ([3])	([5])
	Kiállító hatóság ([4])	
AOC ([6]):	Üzemben tartó neve ([7])	Üzembentartási kapcsolattartók ([9])
	Kereskedelmi név ([8])	Az üzemben tartásért felelős vezetőség azonnali elérhetőségi adatai itt találhatók ([12]): .....
	Üzemben tartó címe ([10])	
	Telefon ([11]) Fax E-mail	

Ezen engedély értelmében ..... ([13]) jogosult a mellékelt üzembentartási előírások szerinti, az üzembentartási kézikönyv, valamint a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete és annak végrehajtási szabályai alapján történő kereskedelmi légi szállítási műveletek végzésére.

Kiállítás dátuma ([14])	Név és aláírás ([15]) Beosztás

([1]) Adja meg az egyéb szállítási formát.

([2]) Adja meg a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés).

([3]) Helyettesítse az üzemben tartó államának nevével.

([4]) Helyettesítse a kiállító illetékes hatóság nevével.

([5]) Az illetékes hatóság tölti ki.

([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 légiutas-kísérő személyzet 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). Megfelelő esetben 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. A légijármű-üzembentartói engedély hivatalos pecséttel is ellátható.

138-as számú EASA-űrlap, 1. kibocsátás

▼B

II. függelék

ÜZEMBENTARTÁSI ELŐÍRÁSOK **(az üzembentartási kézikönyvben jóváhagyott feltételek szerint)**				
A kiállító hatóság elérhetőségi adatai Telefon ([1]) _____ ; Fax _____ ; E-mail: _____				
AOC ([2]): Üzemben tartó neve ([3]): Dátum ([4]): Aláírás: Kereskedelmi név Üzembentartási előírások:				
A légi jármű típusa ([5]): Lajstromjel ([6]):				
Kereskedelmi légi szállítási műveletek ☐				
Műveleti terület ([7]):				
Különleges korlátozások ([8]):				
Egyedi jóváhagyások:	Van	Nincs	Részletek ([9])	Megjegyzések
Veszélyes áruk	☐	☐		
Csökkent látási viszonyok közötti felszállás megközelítés és leszállás felszállás	☐ ☐	☐ ☐	RVR ([10]): m CAT ([11]) .... RVR: m DH: ft	
RVSM ([12]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([13]) ☐ N/A	☐	☐	Legnagyobb kitérési idő ([14]): min.	
Navigációs előírások teljesítményalapú navigációval végzett repülésekhez ([15])	☐	☐		([16])
Előírt minimális navigációs pontosság	☐	☐		
Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével	☐	☐		
Helikopteres függesztményes szállítás	☐	☐		
Helikopteres légimentési műveletek	☐	☐		
Légiutas-kísérő képzés ([17])	☐	☐		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ([18])	☐	☐		
Folyamatos légialkalmasság	☐	☐	([19])	
Egyéb ([20])				

▼B

(1) Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail címet is.

(2) A kapcsolódó légijármű-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-jelölése (pl. Boeing–737-3K2 vagy Boeing–777-232).

(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 „Megjegyzés" rovatban.

(7) Azon földrajzi területek felsorolása, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).

(8) A vonatkozó különleges korlátozások felsorolása (pl. csak VFR, csak nappal).

(9) Ebben az oszlopban az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedő feltételeit tüntesse fel (a megfelelő kritériumokkal).

(10) A felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolság méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.

(11) A vonatkozó precíziós megközelítési kategória feltüntetése: CAT I, II, IIIA, IIIB vagy IIIC. A legkisebb futópálya menti látótávolság (RVR) feltüntetése méterben, valamint az elhatározási magasság (DH) feltüntetése lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.

(12) A Nem alkalmazható (N/A) négyzetet csak akkor kell bejelölni, ha a légi jármű maximális szolgálati magassága FL 290 alatt van.

(13) A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légi járművekre vonatkozik. Ezért ha a típusnak kettőnél több vagy kevesebb hajtóműve van, be kell jelölni a Nem alkalmazható (N/A) négyzetet.

(14) Feltüntethető a küszöbtől mért távolság tengeri mérföldben (NM), valamint a hajtómű típusa.

(15) Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden PBN-jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni (pl. területi navigáció (RNAV) 10, RNAV 1, előírt navigációs pontosság (RNP) 4, …), a hozzájuk tartozó korlátozásokat vagy feltételeket pedig a Részletek, illetve a Megjegyzések rovatban kell feltüntetni.

(16) A teljesítményalapú navigáció jóváhagyásához kapcsolódó üzembentartási jóváhagyás korlátozásai, feltételei és szabályozói alapja (pl. globális navigációs műholdrendszer (GNSS), távolságmérő berendezés/DME/inerciális navigációs referenciaegység (DME/DME/IRU), …).

(17) A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása a 290/2012/EU bizottsági rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.

(18) A légiutas-kísérő tanúsítvány jóváhagyása a 290/2012/EU bizottsági rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.

(19) A légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásáért felelős személy/szervezet neve, valamint hivatkozás a munka elvégzését előíró rendeletre, vagyis a 2042/2003/EK bizottsági rendelet I. mellékletének (M rész) G alrészére.

(20) Minden jóváhagyást külön sorban (vagy külön többsoros részben) kell feltüntetni (pl. rövidpályás leszállások, meredek siklópályán történő megközelítés, 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 repülési (ETOPS) jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves légi járművek esetében, nem kereskedelmi légi szállításra használt légi járművek).

▼B

III. függelék

Igazolás földi ellenőrzés elvégzéséről				
Dátum:	Idő:	Hely:		**Az illetékes hatóságra vonatkozó tetszőleges formátumú információ (embléma, elérhetőségek, telefon/fax/e-mail)**
Üzemben tartó:		Állam:	Légijármű-üzembentartási engedély	
Útvonal: honnan?	Járatszám:	Útvonal: hová?	Járatszám	
Művelet típusa:	Az üzemben tartó által bérelve:	Légi jármű típusa:	Légi jármű konfigurációja:	
A bérbeadó állama:		Lajstromjel:	Gyártási szám:	
A hajózószemélyzet tagjainak szakszolgálati engedélyét kiállító állam(ok):	Kézhezvétel elismerése (*) Név: ..... Beosztás: ..... Beosztás:	Aláírás:		

		Ellenőrzés	Megjegyzés
A	**Pilótafülke**		
1	Általános állapot		
2	Vészkijárat		
3	Berendezések		
	Dokumentáció		
4	Kézikönyvek		
5	Ellenőrző listák		
6	Műszer-navigációs térképek		
7	Minimális felszerelésjegyzék (MEL)		
8	Lajstromozási bizonyítvány		
9	Zajbizonyítvány (ha van)		
10	Légijármű-üzembentartási engedély vagy azzal egyenértékű dokumentum		
11	Rádióengedély		
12	Légialkalmassági bizonyítvány		
	Repülési adatok		
13	Repülés előkészítése		
14	Tömeg- és tömegközéppont-számítás		
	Biztonsági felszerelések		
15	Kézi tűzoltó készülékek		
16	Mentőmellények/vízimentő eszközök		
17	Biztonsági övek		
18	Oxigénberendezés		
19	Független hordozható fényforrás		

		Ellenőrzés	Megjegyzés
	Hajózószemélyzet		
20	A hajózószemélyzet szakszolgálati engedélye/összetétele		
	Fedélzeti napló/műszaki napló vagy azzal egyenértékű dokumentum		
21	Fedélzeti napló vagy azzal egyenértékű dokumentum		
22	Karbantartást tanúsító nyilatkozat		
23	Meghibásodás jelzése és javítása (a műszaki naplóval együtt)		
24	Meghibásodás jelzése és javítása (a műszaki naplóval együtt)		
B	**Utastér biztonsága**		
1	Általános belső állapot		
2	Légiutas-kísérő szolgálati helye és személyzeti pihenő		
3	Elsősegélycsomag/ sürgősségi egészségügyi csomag		
4	Kézi tűzoltó készülékek		
5	Mentőmellények/vízimentő eszközök		
6	A biztonsági övek és az ülések állapota		
7	Vészkijárat, világítás és független hordozható fényforrás		
8	Csúszdák/mentőtutajok (előírás szerint), vész-helyzeti helyzetjeladó (ELT)		
9	Oxigénellátás (légiutas-kísérők és utasok)		
10	Biztonsági utasítások		
11	Légiutas-kísérők		
12	Vészkijáratok megközelíthetősége		
13	Utaspoggyász-csomagtér		
14	Ülésszám		

		Ellenőrzés	Megjegyzés
C	**Légi jármű állapota**		
1	Általános külső állapot		
2	Ajtók és nyílások		
3	Kormányszervek		
4	Kerekek, abroncsok és fékek		
5	Futómű, csúszótalp/úszótalp		
6	Futóműakna		
7	Hajtómű és hajtóműgondola		
8	Turbinalapátok, légcsavarok, rotorok (fő/farok)		
9	Látható javítások		
10	Látható nem javított sérülések		
11	Folyás		
D	**Tehertér**		
1	A tehertér általános állapota		
2	Veszélyes áruk		
3	Áruk elhelyezése		
E	**Általános állapot**		
1	Általános állapot		

▼B

Meghozott intézkedés		Ellenőrzési tétel	Kategória	Megjegyzések
	(3d) Azonnali üzembentartási tilalom			
	(3c) A vizsgálatot végző nemzeti légügyi hatóság megtiltotta a felszállást			
	(3b) Repülés előtti javító intézkedések			
	(3a) A légi járművel végzett műveletek korlátozása			
	(2) A hatóság és az üzemben tartó tájékoztatása			
	(1) A légijármű-parancsnok tájékoztatása			
	(0) Nincs megjegyzés			
Ellenőr(ök) aláírása vagy kódja				
A személyzet megjegyzése (ha van):				

(*) A személyzet bármely tagjának vagy a vizsgált üzemben tartó egyéb képviselőjének aláírása semmilyen módon nem jelenti a felsorolt megállapítások elfogadását, csupán azt igazolja, hogy a légi járművet a dokumentumon jelölt napon és helyen ellenőrizték.

Ez a jelentés az ellenőrzés során tett megállapításokat tartalmazza, és nem tekinthető azt igazoló dokumentumnak, hogy a légi jármű alkalmas a tervezett repülésre. A jelentésben szereplő adatok a központi adatbázisba történő bevitelkor változhatnak.

136-os számú EASA-űrlap, 1. kibocsátás

▼B

IV. függelék

Jelentés földi ellenőrzésről



Illetékes hatóság (*megnevezés)*

(állam)

Jelentés földi ellenőrzésről

Száma: _._._._-_._._._-_._._._

Forrás:	RI		
Dátum:	__.__.____	Hely:	_____
Helyi idő:	__:__		
Üzemben tartó:	_____	Légijármű-üzembentartási engedély száma:	_____
Állam:	_____	Művelet típusa:	_____
Útvonal: honnan?	_____	Járatszám:	_____
Útvonal: hová?	_____	Járatszám:	_____
Üzemben tartó által bérelve*:	_____	A bérbeadó állama*:	_____
* *(ha alkalmazható)*			
Légi jármű típusa:	_____	Lajstromjel:	_____
A légi jármű konfigurációja:	_____	Gyártási szám:	_____
Hajózószemélyzet: Szakszolgálati engedélyt kiállító állam	_____		
Szakszolgálati engedélyt kiállító 2. állam*:	_____		
* *(ha alkalmazható)*			

Megállapítások:

Kód /	Szabvány /	Hivatkozás /	Kategória /	Megállapítás	Részletes leírás
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....

Intézkedési osztály:	Részletes leírás
☐ (3d) Azonnali üzembentartási tilalom	.....
☐ (3c) A légi jármű felszállását az ellenőrzést végző illetékes hatóság megtiltotta	.....
☐ (3b) Repülés előtti javító intézkedések	.....
☐ (3a) A légi jármű repülésének korlátozása	.....
☐ (2) Az illetékes hatóság és az üzemben tartó tájékoztatása	.....
☐ (1) A légijármű-parancsnok tájékoztatása	.....

Kiegészítő információk (ha vannak)

Ellenőr neve vagy azonosítója: .....

— Ez a jelentés az ellenőrzés során tett megállapításokat tartalmazza, és nem tekinthető azt igazoló dokumentumnak, hogy a légi jármű alkalmas a tervezett repülésre.

— A jelentésben szereplő adatok a központi adatbázisba történő bevitelkor a helyes szövegezés érdekében változhatnak.

▼B

Tételkód	Ellenőrizve	Megjegyzés
A. Pilótafülke		
Általános rész		
1. Általános állapot	1.	1.
2. Vészkijárat	2.	2.
3. Berendezések	3.	3.
Dokumentáció		
4. Kézikönyvek	4.	4.
5. Ellenőrző listák	5.	5.
6. Rádiónavigációs térképek	6.	6.
7. Minimális felszerelésjegyzék (MEL)	7.	7.
8. Lajstromozási bizonyítvány	8.	8.
9. Zajbizonyítvány (ha van)	9.	9.
10. Légijármű-üzembentartási engedély vagy azzal egyenértékű dokumentum	10.	10.
11. Rádióengedély	11.	11.
12. Légialkalmassági bizonyítvány	12.	12.
Repülési adatok		
13. Repülés előkészítése	13.	13.
14. Tömeg- és tömegközéppont-számítás	14.	14.
Biztonsági felszerelések		
15. Kézi tűzoltó készülékek	15.	15.
16. Mentőmellények/vízimentő eszközök	16.	16.
17. Biztonsági övek	17.	17.
18. Oxigénberendezés	18.	18.
19. Független hordozható fényforrás	19.	19.
Hajózószemélyzet		
20. A hajózószemélyzet szakszolgálati engedélye/összetétele	20.	20.
Fedélzeti napló/műszaki napló vagy azzal egyenértékű dokumentum		
21. Fedélzeti napló vagy azzal egyenértékű dokumentum	21.	21.
22. Karbantartási nyilatkozat	22.	22.
23. Meghibásodás jelzése és javítása (a műszaki naplóval együtt)	23.	23.
24. Repülés előtti ellenőrzés	24.	24.
B. Az utastér biztonsága		
1. Általános belső állapot	1.	1.
2. Légiutas-kísérők szolgálati helyei és személyzeti pihenő	2.	2.
3. Elsősegélycsomag/sürgősségi egészségügyi csomag	3.	3.
4. Kézi tűzoltó készülékek	4.	4.
5. Mentőmellények/vízimentő eszközök	5.	5.
6. A biztonsági övek és az ülések állapota	6.	6.
7. Vészkijárat, világítás és független hordozható fényforrás	7.	7.
8. Csúszdák/mentőtutajok (előírás szerint), vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)	8.	8.
9. Oxigénellátás (légiutas-kísérők és utasok)	9.	9.
10. Biztonsági utasítások	10.	10.
11. Légiutas-kísérők	11.	11.
12. Vészkijáratok megközelíthetősége	12.	12.
13. Utaspoggyász-csomagtér	13.	13.
14. Ülésszám	14.	14.

▼B

Tételkód	Ellenőrizve	Megjegyzés
C. A légi jármű állapota		
1. Általános külső állapot	1. ☐	1. ☐
2. Ajtók és nyílások	2. ☐	2. ☐
3. Kormányszervek	3. ☐	3. ☐
4. Kerekek, abroncsok és fékek	4. ☐	4. ☐
5. Futómű, csúszótalp/úszótalp	5. ☐	5. ☐
6. Futóműakna	6. ☐	6. ☐
7. Hajtómű és hajtóműgondola	7. ☐	7. ☐
8. Turbinalapátok, légcsavarok, rotorok (fő/farok)	8. ☐	8. ☐
9. Látható javítások	9. ☐	9. ☐
10. Látható nem javított sérülések	10. ☐	10. ☐
11. Folyás	11. ☐	11. ☐
D. Tehertér		
1. A tehertér általános állapota	1. ☐	1. ☐
2. Veszélyes áruk	2. ☐	2. ☐
3. Áruk elhelyezése	3. ☐	3. ☐
E. Általános állapot		
1. Általános állapot	1. ☐	1. ☐

137-es számú EASA-űrlap, 1. kibocsátás

▼B

III. MELLÉKLET

A LÉGI JÁRMŰVEK ÜZEMBEN TARTÓIRA VONATKOZÓ SZERVEZETI ELŐÍRÁSOK

[ORO RÉSZ]

ORO.GEN.005 Hatály

Ez a rész meghatározza a kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartók által teljesítendő előírásokat.

GEN ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Általános rendelkezések

ORO.GEN.105 Illetékes hatóság

E melléklet tekintetében az engedélyezési kötelezettség 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

a) Az üzemben tartó felel légi járműveinek a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete, e melléklet vonatkozó előírásai, valamint saját engedélye szerint történő üzemben tartásáért.

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

c) Az üzemben tartó köteles kialakítani és fenntartani egy rendszert az 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.

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 nem írhatják elő a személyzet tagjainak, hogy a repülés kritikus szakaszaiban a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükségeseken kívül bármilyen egyéb tevékenységet folytassanak.

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.

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 légi jármű gyártója által kiadott legfrissebb dokumentációt.

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.

j) Az üzemben tartónak – a műszaki utasításban előírtak szerint – ki kell alakítania és fenn kell tartania a veszélyes árukkal kapcsolatos képzési programokat, amelyeket az illetékes hatóság vizsgál felül és hagy jóvá. A képzési programoknak illeszkedniük kell a személyzet feladataihoz.

▼B

ORO.GEN.115 Üzembentartási engedély kérelmezése

a) 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.

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.

ORO.GEN.125 Az üzemben tartó jóváhagyási feltételei és jogosultságai

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

ORO.GEN.130 Változtatások

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.

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.

▼B

ORO.GEN.135 Folyamatos érvényesség

a) Az üzemben tartó engedélye mindaddig érvényes marad, amíg:

1. az üzemben tartó megfelel a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek, figyelembe véve a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások kezelésével kapcsolatos, az ORO.GEN.150 pontjában leírt rendelkezéseket;

2. az üzemben tartó az ORO.GEN.140 pontjában meghatározott módon hozzáférést biztosít az illetékes hatóság számára, hogy az meg tudja állapítani, az üzemben tartó folyamatosan megfelel-e a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek; és

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

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

ORO.GEN.140 Hozzáférés

a) Annak érdekében, hogy az illetékes hatóság meg tudja állapítani, az üzemben tartó megfelel-e a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek, az üzemben tartó bármikor hozzáférést biztosít létesítményeihez, légi járműveihez, dokumentumaihoz, nyilvántartásaihoz, adataihoz, eljárásaihoz és az engedélye hatálya alá tartozó tevékenységével kapcsolatos minden más anyaghoz az alábbi hatóságok által erre feljogosított minden személy részére (függetlenül attól, hogy készült-e erre vonatkozó szerződés vagy sem):

1. az ORO.GEN.105 pontban meghatározott illetékes hatóság;

2. az ARO.GEN.300 pont d) és e) bekezdése, illetve az ARO.RAMP alrész rendelkezéseinek értelmében eljáró hatóság.

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

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) 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

a) Az üzemben tartó a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben [1] és a 2003/42/EK irányelvben 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.

[1] HL L 295., 2010.11.12., 35. o.

▼B

b) Az a) bekezdés sérelme nélkül, az üzemben tartónak jelentenie kell az illetékes hatóságnak és a légi jármű tervezéséért felelős szervezetnek minden repülőeseményt, működési rendellenességet, műszaki hibát, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépését, az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel ([1]) összhangban rögzített adatok közt szereplő pontatlan, hiányos vagy félreérthető információkra rávilágító eseményt és minden olyan rendellenes körülményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi jármű biztonságos üzemben tartását, de nem vezetett balesethez vagy súlyos repülőeseményhez.

c) A 996/2010/EU rendelet, a 2003/42/EK irányelv, az 1321/2007/EK bizottsági rendelet ([2]) és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet ([3]) 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.

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;

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.

([1]) HL L 243., 2003.9.27., 6. o.
([2]) HL L 294., 2007.11.13., 3. o.
([3]) HL L 295., 2007.11.14., 7. o.

▼B

ORO.GEN.205 Szerződés alapján végzett tevékenységek

a) A szerződés alapján végzett tevékenységek magukban foglalnak az üzemben tartó engedélyének hatálya alá tartozó minden olyan tevékenységet, amelyet más, ilyen tevékenység végrehajtására saját engedéllyel rendelkező, vagy engedéllyel nem rendelkező, de az üzemben tartó engedélyének hatálya alatt tevékenykedő szervezet hajt végre. Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy amikor tevékenységének bármely részét szerződéssel kiszervezi vagy bérmunkában végezteti el, a szerződés alapján vagy bérmunkában végeztetett szolgáltatás vagy a beszerzett termék megfelel a vonatkozó követelményeknek.

b) Amikor az engedéllyel rendelkező üzemben tartó szerződéssel kiszervezi tevékenységének bármely részét egy olyan szervezet általi végrehajtásra, amely saját maga nem rendelkezik az adott tevékenység végzésére szóló, az e résznek megfelelő engedéllyel, a szerződés alapján dolgozó szervezetnek az üzemben tartó engedélyének hatálya alatt kell tevékenykednie. Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy az illetékes hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, és ellenőrizhesse a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.

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.

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.

AOC ALRÉSZ

LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÁSI ENGEDÉLY

ORO.AOC.100 Légijármű-üzembentartási engedély iránti kérelem

a) Az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) sérelme nélkül, az üzemben tartónak a kereskedelmi légi szállítási műveletek megkezdése előtt kérelmeznie kell és meg kell kapnia az illetékes hatóság által kiállított légijármű-üzembentartási engedélyt (AOC).

([1]) HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

▼B

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 tevékenység leírása az üzemben tartani kívánt légi járművek típusaival és számával együtt;

3. a felügyeleti rendszer leírása (a szervezeti felépítéssel együtt);

4. a felelős vezető neve;

5. az ORO.AOC.135 pont a) bekezdésében előírtaknak megfelelően kinevezett személyek, valamint képesítésük és tapasztalatuk;

6. az ORO.MLR.100. pontban előírt üzembentartási kézikönyv egy példánya; és

7. egy nyilatkozat arról, hogy a kérelmező ellenőrizte az illetékes hatóságnak megküldött valamennyi dokumentumot, és úgy ítélte, hogy azok az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek.

c) A kérelmezőnek bizonyítania kell az illetékes hatóság felé, hogy:

1. megfelel a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete, e melléklet, valamint megfelelő esetben a IV. melléklet (CAT rész) és az V. melléklet (SPA rész) előírásainak;

2. mindegyik üzemben tartott légi jármű rendelkezik légialkalmassági bizonyítvánnyal (CofA), ahogy azt az 1702/2003/EK rendelet előírja; és

3. szervezete és irányítása megfelel a tevékenység kiterjedésének és a tevékenységi körnek, és teljes mértékben illeszkedik ahhoz.

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.

b) Az e rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemben tartó kizárólag olyan tartóval köthet teljes bérbevételi szerződést, amely a 2111/2005/EK rendelet alapján nem esik működési tilalom alá.

Teljes bérbevétel

c) A harmadik országbeli üzemben tartó birtokában lévő légi jármű teljes bérbevételének jóváhagyását kérelmező köteles igazolni az illetékes hatóságnak, hogy:

1. a harmadik országbeli üzemben tartó rendelkezik az ICAO 6. mellékletének megfelelően kiállított érvényes légijármű-üzembentartási engedéllyel;

2. a harmadik országbeli üzemben tartó repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság és a repülési műveletek tekintetében egyenértékűek a 2042/2003/EK rendelet és e rendelet szerint alkalmazandó rendelkezésekkel; valamint

3. a légi jármű rendelkezik az ICAO 8. melléklete alapján kiállított szabványos légialkalmassági bizonyítvánnyal.

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;

▼B

2. a sima bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot; és

3. biztosítva van a 2042/2003/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseinek való megfelelés.

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 a 290/2012/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;

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

b) Amennyiben egy tagállam a 290/2012/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.

ORO.AOC.125 Légijármű-üzembentartási engedély üzembentartási előírásaiban feltüntetett légi járművel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletek

A légijármű-üzembentartási engedély birtokosa végezhet nem kereskedelmi légi szállítást az engedély üzembentartási előírásaiban feltüntetett és egyébként kereskedelmi légi szállításra használt légi járművel, feltéve, hogy az üzemben tartó:

a) az ilyen műveleteket részletesen ismerteti az üzembentartási kézikönyvben, ideértve:

1. a vonatkozó előírások ismertetését;

2. a kereskedelmi és nem kereskedelmi légi szállítási műveletek végrehajtása során alkalmazott műveleti eljárások közötti bármilyen különbség egyértelmű beazonosítását;

3. az azt biztosító módszert, hogy a tevékenységben részt vevő szakszemélyzet minden tagja teljes mértékben tisztában van a vonatkozó eljárásokkal;

b) benyújtja az illetékes hatósághoz előzetes jóváhagyásra a műveleti eljárások közötti, az a) bekezdés 2. pontja szerinti, beazonosított különbségek ismertetését.

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 rendszert.

b) A repülésiadat-figyelő rendszer nem lehet büntető jellegű, és megfelelő biztosítékokat kell tartalmaznia az adatforrás(ok) védelmére.

ORO.AOC.135 Személyi feltételek

a) Az üzemben tartónak az ORO.GEN.210 pontjának b) bekezdése alapján ki kell neveznie az alábbi területek irányításáért és felügyeletéért felelős személyeket:

1. repülési műveletek;

2. a személyzet képzése;

3. földi műveletek; és

4. folyamatos légialkalmasság a 2042/2003/EK rendelettel összhangban.

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;

▼B

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;

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.

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.

b) Az üzembentartási kézikönyv tartalmának tükröznie kell – az esettől függően – az e mellékletben, a IV. mellékletben (CAT rész) és az V. mellékletben (SPA rész) előírt követelményeket, és nem mondhat ellent a légijármű-üzembentartási engedély üzembentartási előírásaiban megadott feltételeknek.

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.

h) Amennyiben a repülésbiztonság érdekében azonnali módosításokra vagy változtatásokra van szükség, azok a g) 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.

▼C1

ORO.MLR.101 Üzembentartási kézikönyv – szerkezet

▼B

Az üzembentartási kézikönyv fő szerkezeti elemei:

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: Kereskedelmi légi szállítási műveletek: az útvonalakra/szerepekre/területekre, valamint a repülőterekre/műveleti területekre vonatkozó utasításokat és információkat tartalmazza.

d) D. rész: Képzés: a személyzetnek a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges képzésére vonatkozó utasításokat tartalmazza.

ORO.MLR.105 Minimális felszerelésjegyzék (MEL)

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 az 1702/2003/EK rendeletnek megfelelően összeállított adatok határoztak meg.

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.

▼B

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:

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:

1. az érintett műszerek, berendezésrészek vagy funkciók az 1702/2003/EK rendeletnek megfelelően összeállított adatok szerint az MMEL körén belül 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;

▼B

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

a) Az ORO.GEN.200 pontban említett tevékenységekre vonatkozó nyilvántartásokat legalább öt évig meg kell őrizni.

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, 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.

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.

▼B

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

ORO.SEC.100.A A pilótafülke védelme

a) Amennyiben egy légi jármű pilótafülkéjét 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 hajózószemélyzetet.

b) Valamennyi 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 60-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, kereskedelmi utasszállításban részt vevő repülőgépet olyan jóváhagyott pilótafülke-ajtóval kell felszerelni, amely bármely pilótaülésből nyitható és zárható, és amelyet a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően terveztek.

c) A b) bekezdés szerinti pilótafülke-ajtóval szerelt valamennyi repülőgépen:

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; valamint

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.

ORO.SEC.100.H A pilótafülke védelme

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

ORO.FC.005 Hatály

Ez az alrész a kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartó által a hajózószemélyzet képzésével, tapasztalatával és képesítésével kapcsolatban teljesítendő követelményeket határozza meg.

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) 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.

d) A hajózószemélyzet tagját repülés közben a kormányszerveknél csak a hajózószemélyzet egy másik megfelelően képzett tagja válthatja.

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.

([1]) HL L 311., 2011.11.25., 1. o.

▼B

ORO.FC.105 Parancsnok kijelölése

a) A 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 8.e. pontja értelmében az üzemben tartó parancsnoknak jelöli ki a hajózószemélyzet egyik, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerint parancsnokpilóta minősítéssel rendelkező tagját.

b) Az üzemben tartó a hajózószemélyzet csak olyan tagját jelölheti ki parancsnokpilótának/kapitánynak, aki:

1. rendelkezik az üzembentartási kézikönyvben meghatározott minimális tapasztalattal;

2. megfelelően ismeri a teljesítendő útvonalat vagy átrepülni kívánt területet, valamint a használni kívánt repülőtereket (beleértve a kitérő repülőtereket is), létesítményeket és eljárásokat;

3. többpilótás repülés esetén a másodpilóta (első tiszt) beosztásból parancsnokpilótává/kapitánnyá való előléptetés érdekében elvégezte az üzemben tartó parancsnokpilóta-képzést.

c) A parancsnok/kapitány vagy a művelet elvégzésére kijelölhető pilóta részére előzetes ismertető képzést kell tartani a teljesítendő útvonalról vagy átrepülendő területről, valamint a használni kívánt repülőterekről, létesítményekről és eljárásokról. Az útvonalra/területre és repülőtérre vonatkozó ismereteket 12 havonta legalább egyszer az adott útvonalon vagy területen, illetve az adott repülőtérre teljesített repüléssel fenn kell tartani.

d) A nappal, látva repülési szabályok (VFR) szerint végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre használt „B” teljesítményosztályú repülőgépek esetében a c) bekezdést nem kell alkalmazni.

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

a) Repülőgéppel vagy helikopterrel végzett repülés esetén 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. amikor az üzemben tartó alkalmazásába kerül.

b) Az üzemben tartó átképző tanfolyamának részét kell képeznie a hajózó feladataihoz kapcsolódó fedélzeti berendezéseken történő képzésnek.

ORO.FC.125 A különbözeti és ismertető képzés

a) A hajózóknak különbözeti vagy ismertető képzést kell kapniuk, ha azt az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) előírja, illetve amikor a jelenleg üzemben tartott típusokon vagy változatokon további ismereteket igénylő berendezésekre vagy eljárásokra cserélik a korábbiakat.

b) Az üzembentartási kézikönyvben kell meghatározni azokat az eseteket, amikor a különbözeti vagy ismertető képzésre van szükség.

▼B

ORO.FC.130 Szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga

a) A hajózószemélyzet valamennyi tagjának évente részt kell vennie az általa használt légijármű-típusra vagy -változatra vonatkozó repülési és földi szinten tartó képzésben, beleértve a fedélzeten található valamennyi vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyét és használatát ismertető tanfolyamot.

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.

ORO.FC.140 Repülés több típuson vagy változaton

a) A több légijármű-típuson vagy változaton is szolgáló hajózóknak minden egyes légijármű-típus vagy -változat esetében teljesíteniük kell az ezen alrészben előírt követelményeket, kivéve, ha az érintett légijármű-típusokra vagy -változatokra vonatkozóan az 1702/2003/EK rendeletnek megfelelően összeállított adatok beszámítást tesznek lehetővé a képzésre, az ellenőrző vizsgára és a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények tekintetében.

b) Az üzembentartási kézikönyvben megfelelő eljárásokat vagy műveleti korlátozásokat kell meghatározni a több típuson vagy változaton végzett repülésekre vonatkozóan.

ORO.FC.145 Képzés nyújtása

a) Az ezen alrészben előírt képzéseket az alábbiak szerint kell nyújtani:

1. az üzemben tartó által az üzembentartási kézikönyvben előírt tanfolyamok és tantervek alapján;

2. megfelelően képzett oktatók részvételével. repülőgépes vagy repülőgépszimulátoros képzés és ellenőrző vizsga esetén az oktatónak és a vizsgáztatónak az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti képesítéssel kell rendelkeznie.

b) A képzési programok és a tantervek összeállítása során az üzemben tartónak figyelembe kell vennie az adott típusra vonatkozóan az 1702/2003/EK rendelettel összhangban rögzített adatokban meghatározott kötelező képzési elemeket.

c) A képzési és vizsgaprogramokat a tantervekkel és az egyes alkalmazandó repülésszimulációs oktatóeszközökkel (FSTD) együtt az illetékes hatóságnak kell jóváhagynia.

d) A repülésszimulációs oktatóeszköznek az üzemben tartó által használt légi jármű lehető legpontosabb másának kell lennie. A repülésszimulációs oktatóeszköz és a légi jármű közötti eltéréseket – amennyiben vannak – az eligazítás vagy a képzés során ismertetni kell.

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.

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.

▼B

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.

d) Helikopteres repülésekre vonatkozó egyedi előírások.

1. A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterek műveletei és a 9-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopterek IFR szerinti műveletei esetében:

i. a hajózószemélyzetnek legalább két pilótából kell állnia; és

ii. a parancsnokpilótának rendelkeznie kell az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerint kiállított, helikopteres légitársasági pilóta-szakszolgálati engedéllyel (ATPL(H)) és műszeres repülési jogosítással.

2. A d) bekezdés 1. pontjában meghatározottaktól eltérő, IFR szerint vagy éjjel végzett műveletekhez elegendő egy pilóta is, amennyiben teljesülnek az ORO.FC.202 bekezdés előírásai.

ORO.FC.A.201 A hajózószemélyzet felváltása repülés közben

a) A parancsnok a művelet elvégzését átruházhatja:

1. egy másik képzett parancsnokpilótára; vagy

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;

iii. az ORO.FC.230 pont szerinti szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga a fel- és leszállási kiképzésre vonatkozó előírások kivételével.

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

Az ORO.FC.200 c) bekezdése 2. pontjában és d) bekezdése 2. pontjában említett esetekben annak érdekében, hogy az IFR szerinti vagy éjjeli repülést minimális létszámú, egy pilótából álló hajózószemélyzettel is végre lehessen hajtani, az alábbi előírásoknak kell megfelelni:

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;

▼B

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.

b) Az ORO.FC.230 pontban előírt szinten tartó ellenőrző vizsgákat egypilótás üzemmód esetén a repülendő légijármű-típuson vagy -osztályon, a repülés végrehajtására jellemző környezetben kell végrehajtani.

c) IFR szerinti repülőgépes műveletek esetében a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:

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

ii. helikopterek esetében legalább 10 repült óra időtartamban, amelynek során teljesíteni kell legalább 10 repülési szakaszt;

▼B

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.

b) Az üzemben tartó átképző tanfolyamának megkezdését követően a hajózó a tanfolyam vége vagy megszüntetése előtt nem osztható be másik légijármű-típuson vagy -osztályon történő repülésre. A kizárólag „B” teljesítményosztályú repülőgépeken szolgáló hajózó a működés fenntartásához szükséges mértékben az átképzés ideje alatt is beosztható más „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel teljesítendő repülésekre.

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.

e) Repülőgépek esetében a nulla repült idős képzéssel (ZFTT) típusjogosítással 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 útvonalrepüléseket. 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 pilótafülkében helyet foglaló repülőgépes típusjogosítás-oktató (TRI(A)) felügyelete mellett. A fel- és leszállások száma csökkenthető, ha az 1702/2003/EK rendelettel összhangban összeállított adatok beszámítást tesznek lehetővé. Amennyiben ezen fel- és leszállásokat 21 napon belül nem teljesítik, az üzemben tartónak ismeretfrissítő képzést kell tartania. Az ilyen képzés tartalmát az üzembentartási kézikönyvben kell meghatározni;

▼B

3. a felügyelettel történő útvonalrepülés során az első négy fel- és leszállást a pilótafülkében helyet foglaló repülőgépes típusjogosítás-oktató felügyelete mellett végrehajtani. A fel- és leszállások száma csökkenthető, ha az 1702/2003/EK rendelettel összhangban összeállított adatok beszámítást tesznek lehetővé.

ORO.FC.230 Szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga

a) A hajózószemélyzet minden tagjának szinten tartó képzést és ellenőrző vizsgát kell teljesítenie arra a légijármű-típusra vagy -változatra vonatkozóan, amelyen szolgálatot teljesít.

b) *Ellenőrző jártassági vizsga*

1. A normál személyzet tagjaként a hajózószemélyzet minden egyes tagjának meg kell felelnie a jártassági vizsgán annak érdekében, hogy bizonyítsa jártasságát a normál, rendkívüli és vészhelyzetekben végrehajtandó eljárásokban.

2. Amennyiben a hajózószemélyzet tagjának IFR szerint kell repülnie, megfelelő esetben a jártasság ellenőrzését a külvilág láthatósága nélkül kell végrehajtani.

3. A jártassági vizsga érvényességi időszaka hat naptári hónap. „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel nappal, VFR szerint, nyolc egymást követő hónapnál nem hosszabb időszakokban végzett repülések esetén elegendő egy jártassági vizsga. A jártassági vizsgát a kereskedelmi légi szállítási műveletek megkezdése előtt le kell tenni.

4. A nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő helikopterekkel végzett műveletekben részt vevő hajózó jártasságának ellenőrzését elegendő az érvényes típusok közül egyen lefolytatni. A jártassági vizsgát mindenkor az ilyen célra legrégebben használt típuson kell letenni. A jártasság ellenőrzése céljából összevonható helikoptertípusokat fel kell tüntetni az üzembentartási kézikönyvben.

5. Az ORO.FC.145 pont a) bekezdésének 2. pontja ellenére, a nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással teljesített útvonalakon, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő helikopterekkel és „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel végzett repülések esetén a vizsgáztatást az üzemben tartó által kinevezett, a CRM fogalmait ismerő és a CRM-képességek értékelésében jártas, megfelelően képesített légijármű-parancsnok is végezheti. Az üzemben tartónak tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot a kijelölt személyekről.

c) *Útvonal-ellenőrző vizsga*

1. A hajózószemélyzet minden egyes tagjának útvonal-ellenőrző vizsgát kell tennie a légi járművön annak érdekében, hogy bizonyítsa az üzembentartási kézikönyvben meghatározott normál útvonalrepülések végrehajtásában való jártasságát. A útvonal-ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.

2. Az ORO.FC.145 pont a) bekezdésének 2. pontja ellenére, az útvonal-ellenőrző vizsgáztatást az üzemben tartó által kijelölt, a CRM fogalmait ismerő és a CRM-képességek értékelésében jártas, megfelelően képesített légijármű-parancsnok is végezheti.

d) *Vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésével kapcsolatos képzés és ellenőrző vizsga*

A hajózószemélyzet minden egyes tagjának el kell végeznie a fedélzeten található valamennyi vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyét és használatát ismertető képzést, és meg kell felelnie az ellenőrző vizsgán. A vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelését 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 tantárgyára ki kell térni úgy, hogy a moduláris felépítésű tanfolyam egyes részeinek az egyes hároméves időszakokban való elosztása a lehető legegyenletesebb legyen.

▼B

f) A hajózószemélyzet minden egyes tagjának legalább 12 naptári hónaponként egyszer földi, valamint repülésszimulációs oktatóeszközön vagy légi járművön, vagy ezek kombinációjával végrehajtott repülési oktatáson kell részt vennie.

g) A b) bekezdés 3. pontjában, a c) bekezdésben és a d) bekezdésben megadott érvényességi időszakok annak a hónapnak a végétől számítandók, amikor az ellenőrző vizsgát lefolytatták.

h) Amennyiben a fent előírt képzésre vagy ellenőrző vizsgára az érvényességi időszak utolsó három hónapjában került sor, az új érvényességi idő az eredeti lejárati dátumtól számítandó.

ORO.FC.235 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés

a) Ha a parancsnok feladatköre megköveteli, hogy mindkét pilótaülésben dolgozzon, és másodpilóta-feladatokat is ellásson, illetve ha képzési vagy vizsgáztatási feladatokkal bízzák meg, teljesítenie kell az üzembentartási kézikönyvben meghatározott kiegészítő képzést és ellenőrző vizsgát. A vizsgáztatás az ORO.FC.230 pont b) bekezdésében előírt jártassági vizsga részeként is lefolytatható.

b) Szükséges, hogy a kiegészítő képzés és az ellenőrző vizsga legalább az alábbiakat tartalmazza:

1. egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;

2. megközelítés és átstartolás egy üzemképtelen hajtóművel; és

3. leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.

c) Helikopterek esetében a parancsnoknak a jártassági vizsgákon felváltva, a bal és a jobb oldali ülésben is teljesítenie kell a követelményeket, feltéve, hogy amikor a típusjogosítási vizsgát összevonják a jártassági vizsgával, a parancsnok a normál körülmények között elfoglalt ülésében teljesíti a képzést vagy ellenőrző vizsgát.

d) Amikor a légi járművel hajtómű-meghibásodás esetére előírt manővereket végeznek, szimulálni kell a hajtómű meghibásodását.

e) Az ORO.FC.230 pontban a parancsnoki ülésben végzett műveletekre előírt ellenőrző vizsgáknak érvényeseknek és naprakészeknek kell lenniük a másodpilóta-ülésben repülő pilóta esetében is.

f) A parancsnokot váltó pilótának az ORO.FC.230 pont b) bekezdésében előírt jártassági vizsgákkal egyidejűleg azt is be kell mutatnia, hogy képes olyan begyakorolt feladatok és eljárások végrehajtására, amelyekért normál körülmények között nem ő a felelős. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.

g) A parancsnoki ülésben helyet foglaló, nem légijármű-parancsnoki beosztású pilótának az ORO.FC.230 pont b) bekezdésében előírt jártassági vizsgákkal egyidejűleg az is be kell mutatnia, hogy képes olyan begyakorolt feladatok és eljárások végrehajtására, amelyek egyébként a megfigyelő pilóta szerepét betöltő parancsnok felelősségi körébe tartoznak. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.

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.

▼B

b) Amennyiben a hajózószemélyzet tagja helikopteren és repülőgépen egyaránt teljesít szolgálatot, jogosítását egyetlen repülőgép- és egyetlen helikoptertípuson való műveletvégzésre kell korlátozni.

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. A b) bekezdés nem alkalmazandó a „B” teljesítményosztályú repülőgépekkel végzett műveletekre, ha azok kizárólag dugattyús motoros, egypilótás repülőgéposztályokkal végzett repülésekre korlátozódnak.

ORO.FC.A.245 Alternatív képzési és képesítési program

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. SPA.LVO.120 pont a hajózószemélyzet képzéséről és képesítéséről;

2. átképzés és ellenőrző vizsga;

3. a különbözeti és ismertető képzés;

4. parancsnokpilóta-tanfolyam;

5. szinten tartó képzés és ellenőrző vizsga; és

6. műveletvégzés több típuson vagy változaton.

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.

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.

d) Az ORO.FC.230 pontban és az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.060 pontjában előírt ellenőrző vizsgákon felül a hajózószemélyzet minden tagjának részt kell vennie egy repülésszimulációs oktatóeszközön végrehajtott útvonal-orientált értékelésen (LOE). Az útvonal-orientált értékelés érvényességének időtartama 12 naptári hónap. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrzést lefolytatták. Amennyiben az útvonal-orientált értékelést az érvényességi időszak utolsó három hónapjában végezték, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejárati dátumától számítandó.

e) Két év jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal történő üzemben tartást követően az üzemben tartó az illetékes hatóság jóváhagyásával meghosszabbíthatja az ellenőrző vizsgák ORO.FC.230 pontban előírt érvényességi időszakát az alábbiak szerint:

1. A jártassági vizsga érvényességét 12 naptári hónapra. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrző vizsgát lefolytatták. Amennyiben az ellenőrző vizsgát az érvényességi időszak utolsó három hónapjában tették le, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejárati dátumától számítandó.

2. Útvonal-ellenőrző vizsga érvényességét 24 naptári hónapra. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrző vizsgát letették. Amennyiben az ellenőrző vizsgát az érvényességi időszak utolsó hat hónapjában tették le, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejárati dátumától számítandó.

3. A vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésének ellenőrzését 24 naptári hónapra. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrző vizsgát letették. Amennyiben az ellenőrző vizsgát az érvényességi időszak utolsó hat hónapjában tették le, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejárati dátumától számítandó.

▼B

ORO.FC.A.250 CPL(A) szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

a) A repülőgépes szakszolgálati engedéllyel (CPL(A)) rendelkező pilóta kereskedelmi légi szállítási műveletek során csak akkor teljesíthet parancsnoki feladatokat egypilótás repülőgépen, ha:

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; vagy

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.

b) Az a) bekezdés 1. pontjának rendelkezései nem alkalmazandók a „B” teljesítményosztályú repülőgéppel nappal, VFR szerint végzett repülésekre.

ORO.FC.H.250 CPL(H) szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

a) A helikopteres szakszolgálati engedéllyel (CPL(H)) rendelkező pilóta kereskedelmi légi szállítási műveletek során csak akkor teljesíthet parancsnoki feladatokat egypilótás helikopteren, ha:

1. IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órát teljesített helikopteren, ebből 300 órát parancsnokként. Ennek legalább 100 órányi IFR szerinti repülést kell magában foglalnia. A 300 órányi, parancsnokként 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-parancsnoki repült időnek felel meg;

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.

CC ALRÉSZ

LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK

ORO.CC.005 Hatály

Ez az alrész meghatározza a légiutas-kísérő személyzettel repülő légi járművek üzemben tartóira vonatkozó követelményeket.

1. SZAKASZ

Általános követelmények

ORO.CC.100 A légiutas-kísérő személyzet összetétele, tagjainak száma

a) A légiutas-kísérő személyzet összetételét és tagjainak számát a 216/20008/EK rendelet IV. mellékletének 7.a. pontja alapján kell meghatározni, figyelembe véve a végrehajtandó repülés műveleti tényezőit és körülményeit. A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járműre egy vagy több utas szállítása esetén legalább egy légiutas-kísérőt kell kijelölni.

b) Az a) bekezdésnek való megfelelés érdekében a légiutas-kísérők minimálisan szükséges létszáma az alábbiak közül a nagyobb szám:

1. az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az utasférőhelyek tekintetében elvégzett légijármű-tanúsítás során meghatározott utaskísérői létszám; vagy

▼B

2. ha az 1. pont szerinti szám nem került meghatározásra, az engedélyezett maximális utasülésszám-konfiguráció tekintetében elvégzett légijármű-tanúsítás során meghatározott utaskísérői létszám oly módon, hogy az 1 fővel csökkenthető minden 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 (beleértve az 50 tört részét is) utasülésenként 1 légiutas-kísérő.

c) Olyan repülés esetén, amelyre több légiutas-kísérőt osztanak be, az üzemben tartónak az egyik légiutas-kísérőt ki kell jelölnie a parancsnoknak felelősséggel tartozó vezető légiutas-kísérőnek.

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) 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 a 290/2012/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.

▼B

ORO.CC.120 Alapképzési tanfolyam

a) Minden új belépőnek, aki nem rendelkezik a 290/2012/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

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.

b) A légijármű-típustanfolyam és üzembentartói átképzés programjának és a tanterveknek az összeállítása során az üzemben tartónak megfelelő esetben figyelembe kell vennie az adott típusra vonatkozóan az 1702/2003/EK rendeletnek megfelelően összeállított adatokban meghatározott kötelező képzési elemeket.

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;

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;

▼B

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

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.

c) Egy jelenleg üzemben tartott légijármű-típus másik változatának különbségeit ismertető tanfolyam és tanterv összeállítása során az üzemben tartónak megfelelő esetben figyelembe kell vennie az adott típusra és annak változataira vonatkozóan az 1702/2003/EK rendeletnek megfelelően összeállított adatokban meghatározott kötelező képzési elemeket.

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.

▼B

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 mentőtutaj és az oldalcsúszda működésének bemutatása, ha van.

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.

▼B

3. A c) bekezdés 2. pontjában és a d) bekezdés 2. pontjában előírt háromméves kiegészítő képzés érvényességi időtartama 36 hónap, annak a hónapnak a végétől számítva, amelyben az ellenőrző vizsgákat letették.

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.

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.

▼B

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.

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 az utastérben.

b) A c) pontban meghatározott feltételek függvényében ez a szám csökkenthető:

1. tüzelőanyag-feltöltéssel/leeresztéssel nem járó rendes földi műveletek során, ha a légi jármű az állóhelyen tartózkodik; vagy

2. előre nem látott körülmények között, ha a szállított utasok száma csökken. Ilyen esetben a repülés befejezését követően jelentést kell tenni az illetékes hatóság felé.

c) Feltételek:

1. az üzembentartási kézikönyv eljárásokat tartalmaz a megegyező szintű repülésbiztonság csökkentett számú légiutas-kísérővel történő biztosítására vonatkozóan, különös tekintettel az utasok kiszállítására;

2. a csökkentett létszámú légiutas-kísérő személyzetnek tagja egy, az ORO.CC.200 pont előírásainak megfelelő vezető légiutas-kísérő;

3. a légi jármű azonos fedélzeti szintjén tartózkodó minden 50 (beleértve az 50 tört részét is) utasra legalább egy légiutas-kísérőnek kell jutnia; valamint

4. azon légi járművek esetében, amelyeknél egynél több légiutas-kísérő jelenléte szükséges, a rendes földi tevékenység során a c) bekezdés 3. pontja alapján meghatározott számot úgy kell megnövelni, hogy a padlószinten valamennyi vészkijáratpár mellé is jusson egy-egy légiutas-kísérő.

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) a 290/2012/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

▼B

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) Az a) bekezdés céljából, valamint és a légiutas-kísérő képzés és képesítések esetében az üzemben tartónak meg kell határoznia az alábbiakat:

1. az egyes légi járműveket típusként vagy változatként, megfelelő esetben figyelembe véve az adott típusra vonatkozóan az 1702/2003/EK rendeletnek megfelelően összeállított adatokat; valamint

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;

▼B

4. dokumentáció;

5. balesetek és események jelentése; és

6. repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

TC ALRÉSZ

A HEMS, HHO vagy NVIS műveletek technikai személyzete

ORO.TC.100 Hatály

Ez az alrész az üzemben tartó által a kereskedelmi légi szállítási műveletek keretében, technikai személyzettel ellátott légi járművel végzett helikopteres légimentési műveletek (HEMS), éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) történő repülések és a helikopteres függesztményes szállítási műveletek (HHO) során teljesítendő előírásokat határozza meg.

ORO.TC.105 A szolgálatra történő beosztás feltételei

a) A technikai személyzet tagja csak akkor osztható be HEMS, HHO vagy NVIS kereskedelmi légi szállítási műveletek végzésére, ha:

1. betöltötte 18. életévét;

2. egészségügyileg és szellemileg alkalmas a kijelölt feladatok és kötelezettségek biztonságos ellátására;

3. sikeresen elvégezte a kijelölt feladatok elvégzéséhez az ezen alrészben előírt valamennyi képzést;

4. az ellenőrző vizsga során jártasnak bizonyult az üzembentartási kézikönyvben meghatározott eljárásokhoz kapcsolódó valamennyi feladat ellátásában.

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.

b) Az alapképzés, az üzembentartói átképzés, a különbözeti képzés és a szinten tartó képzés elvégzését követően a technikai személyzet minden tagjának ellenőrző vizsgát kell tennie annak érdekében, hogy bizonyítsa jártasságát a rendes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában.

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.

ORO.TC.115 Alapképzés

Az üzembentartói átképzést megelőzően a technikai személyzet minden tagja köteles elvégezni az alapképzést, amely az alábbiakat tartalmazza:

a) általános elméleti oktatás a repülésről és a repülésre vonatkozó előírásokról, külön kitérve a technikai személyzet által ellátandó feladatok és kötelezettségek valamennyi elemére;

▼B

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.

b) Az üzembentartói átképzésnek tartalmaznia kell az alábbiakat:

1. a légi járművön található valamennyi biztonsági és túlélő-berendezés helye és használata;

2. valamennyi rendes és vészhelyzeti eljárás;

3. HEMS, HHO vagy NVIS műveletek során a pilóta segítése érdekében elvégzett fedélzeti vagy földi feladatok ellátáshoz szükséges fedélzeti berendezések.

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.

ORO.TC.130 Szoktatórepülések

Az üzembentartói átképzés elvégzését követően a technikai személyzet minden tagjának szoktatórepüléseken kell részt vennie, mielőtt technikai személyzeti feladatokat láthatna el helikopteres légimentési műveletek, helikopteres függesztve szállítási műveletek és éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések során.

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.

▼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.

1. SZAKASZ

Hajtóművel rendelkező légi járművek

CAT.GEN.MPA.100 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 személyzet tagja:

1. jelent a parancsnoknak minden olyan hibát, üzemképtelenséget, működési rendellenességet vagy meghibásodást, amely megítélése szerint befolyásolhatja a légi jármű légialkalmasságát vagy biztonságos üzemben tartását – a vészhelyzeti rendszereket is beleértve –, 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. naprakészen tartja a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti repült, szolgálati és pihenőidőre vonatkozó egyéni nyilvántartását; valamint

ii. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.

c) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

1. amennyiben pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt áll, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlan;

2. mélyvízi búvárkodást vagy véradást követően ésszerű 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 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.

▼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;

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;

10. biztosítja, hogy a fedélzeti adatrögzítők:

    i. repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva; és

    ii. kötelezően jelentendő baleset vagy esemény bekövetkeztekor:

       A) azok adatait szándékosan ne töröljék;

       B) közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva;

       C) kizárólag a kivizsgáló hatóság beleegyezésével legyenek újra bekapcsolva;

11. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy a minimális felszerelésjegyzék (MEL) alapján;

12. biztosítja, hogy a repülés előtti ellenőrzés a 2042/2003/EK rendelet I. mellékletének (M rész) előírásai szerint kerüljön elvégzésre;

13. megbizonyosodik arról, hogy a szükséges vészhelyzeti berendezések azonnali használat céljából könnyen hozzáférhetőek.

▼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.

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.

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.

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.

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.

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 légialkalmassági előírásban a vízre történő kényszerleszállásra meghatározott követelményeknek.

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

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

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.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohol, gyógyszerek és kábítószerek

Az üzemben tartónak meg kell tennie minden ésszerűen elvárható intézkedést annak biztosítására, hogy ne szálljanak fel a légi jármű fedélzetére, illetve ne tartózkodjanak ott olyan személyek, akik olyan mértékben állnak alkohol, gyógyszer vagy kábítószer hatása alatt, hogy az a légi jármű vagy a fedélzetén tartózkodók biztonságát veszélyeztetheti.

CAT.GEN.MPA.175 A repülésbiztonság veszélyeztetése

Az üzemben tartónak minden ésszerűen elvárható intézkedést meg kell tennie annak biztosítására, hogy egyetlen személy se kövessen el gondatlanságból vagy hanyagságból olyan cselekedetet vagy mulasztást:

a) amely veszélyezteti a légi jármű vagy a rajta tartózkodók biztonságát; vagy

b) amely miatt a légi jármű bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztet vagy veszélyeztethet.

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;

5. a légijármű-üzembentartási engedély (AOC) hiteles másolata;

6. a légijármű-típusra vonatkozó, légijármű-üzembentartási engedéllyel együtt kiállított üzembentartási előírások;

7. a légi jármű eredeti rádióengedélye (megfelelő esetben);

▼B

8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);

9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;

10. a légi járműnek a 2042/2003/EK rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelő műszaki naplója;

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;

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.

▼B

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.

CAT.GEN.MPA.195 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek megőrzése, kinyerése és használata

a) Ha a kivizsgálást végző hatóság másként nem rendelkezik, balesetet vagy kötelezően jelentendő eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig meg kell őriznie az eredetileg rögzített adatokat.

b) Az adatrögzítők folyamatos üzembiztosságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a fedélzeti adatrögzítő (FDR) és a pilótafülke-hangrögzítő (CVR) felvételeinek, valamint az adatkapcsolatoknak az operatív ellenőrzését és értékelését.

c) A CAT.IDE.A.190 vagy a CAT.IDE.H.190 ponttal összhangban az üzemben tartónak meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő üzemideje alatt rögzített felvételeket, azzal a kivétellel, hogy ellenőrzés és karbantartás céljából az ellenőrzés során a legrégebbi felvételek legfeljebb egy óra időtartamban törölhetők.

d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a fedélzeti adatrögzítő nyers adatainak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.

e) Az üzemben tartó a illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.

f) A 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) sérelme nélkül:

1. A pilótafülke-hangrögzítő felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha ahhoz a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárul.

2. A fedélzeti adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:

i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja; vagy

ii. a felvételek azonosíthatósága megszűnik; vagy

iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

([1]) HL L 295., 2010.11.12., 35. 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.

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;

▼B

2. 3 175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterrel nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon; vagy

3. helikopterrel végzett helyi műveletek esetén,

feltéve, hogy a kutató-mentő szolgálatra vonatkozó előírások betarthatók.

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.

CAT.OP.MPA.106 Elszigetelt repülőterek igénybevétele – repülőgépek

a) Elszigetelt repülőterek repülőgéppel, célrepülőtérként történő igénybevételéhez az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

b) Az elszigetelt repülőtér olyan repülőtér, amelynél a legközelebbi megfelelő kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges tüzelőanyag és vésztartalék tüzelőanyag meghaladja az alábbi mennyiséget:

1. dugattyús motoros repülőgépek esetében 45 percen át, megnövelve az utazómagasságon történő repülés tervezett idejének 15 %-ával, illetve 2 órán át történő repüléshez elegendő tüzelőanyag-mennyiség, attól függően, hogy melyik kevesebb; vagy

2. gázturbinás repülőgépek esetében a normál utazófogyasztással a célrepülőtér fölött két óra hosszáig történő repüléshez elegendő tüzelőanyag-mennyiség a vésztartalékkal együtt.

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 szolgálatok, megfelelő világítás, kommunikációs eszközök, időjárás-jelentés, navigációs eszközök és sürgősségi szolgálatok.

CAT.OP.MPA.110 Repülőtér-használati minimumok

a) Az üzemben tartónak minden igénybe venni kívánt induló, cél- és kitérő repülőtérre repülőtér-használati minimumokat kell meghatároznia. Ezen minimumok nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, amelyben a repülőtér található, kivéve, ha azokat az érintett állam kifejezetten jóváhagyta. Az illetékes hatóság által meghatározott bármely értéknövelést hozzá kell adni a minimumokhoz.

b) Szem elé vetített kijelző (HUD), szem elé vetítő leszállásirányító rendszer (HUDLS) vagy látásjavító rendszer (EVS) használatával lehetőség van a meghatározott repülőtér-használati minimumoknál rosszabb látótávolság melletti le- és felszállásra, amennyiben ezt az illetékes hatóság az SPA.LVO alrész szerint jóváhagyta.

c) A repülőtér-használati minimumok megállapításakor az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a következőket:

1. a légi jármű típusa, teljesítménye és repülési tulajdonságai;

2. a hajózószemélyzet összetétele, szakértelme és gyakorlata;

3. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

4. a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelősége és teljesítménye;

▼B

5. a légi járművön a navigáláshoz és/vagy a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni kigurulás és megszakított megközelítés során a repülési út meghatározásához rendelkezésre álló berendezések;

6. a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, megszakított megközelítési és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályok az akadálymentes távolságok meghatározásához;

7. az akadálymentes tengerszint és felszín feletti magasság a műszeres megközelítési eljárásokhoz;

8. a meteorológiai körülmények meghatározásának és jelentésének módja; és

9. a megközelítés végső szakaszánál alkalmazandó repülési mód.

d) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben elő kell írnia a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módját.

e) Egyedi megközelítési és leszállási eljárási minimumokat csak az alábbi feltételek teljesülése esetén lehet alkalmazni:

1. a térképen feltüntetett, a végrehajtani szándékozott eljáráshoz szükséges földi berendezések működnek;

2. a légi járműnek a megközelítés típusához szükséges berendezései működnek;

3. a légi jármű szükséges teljesítményével szembeni követelmények teljesülnek; és

4. a személyzet megfelelő képesítéssel rendelkezik.

CAT.OP.MPA.115 A megközelítés során használt repülési mód – repülőgépek

a) Minden megközelítést stabilizált megközelítésként kell végrehajtani, kivéve, ha az illetékes hatóság egy meghatározott futópálya meghatározott megközelítése esetén jóváhagyta ennek ellenkezőjét.

b) Nem precíziós megközelítések

1. Minden nem precíziós megközelítéshez folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikát kell alkalmazni.

2. Amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyta, meghatározott megközelítés/futópálya kombináció esetében az 1. pont ellenére használható ettől eltérő megközelítési mód. Ilyen esetekben az alkalmazandó legkisebb futópálya menti látótávolság-értékekre (RVR) az alábbi előírások vonatkoznak:

i. „A” és „B” kategóriájú megközelítéseknél 200 m-rel, „C” és „D” kategóriájú megközelítéseknél 400 m-rel meg kell növelni a legkisebb futópálya menti látótávolság értékét; vagy

ii. olyan repülőterek esetében, ahol a jelenlegi repülések fenntartása közérdeket szolgál, de a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési technika nem használható, az értékeket az illetékes hatóságnak kell meghatároznia, és rendszeres időközönként felül kell vizsgálnia, figyelembe véve az üzemben tartó tapasztalatát, képzési programját és a hajózószemélyzet képesítéseit.

CAT.OP.MPA.120 Fedélzeti radaros megközelítés víz feletti repülés esetén – helikopterek

a) Fedélzeti radaros megközelítés (ARA) csak akkor hajtható végre, ha:

1. a radar iránytartást nyújt az akadálymentes távolság biztosításához; és

2. az alábbiak egyike teljesül:

i. a süllyedés minimális felszín feletti magassága (MDH) meghatározása rádió-magasságmérővel történik; vagy

ii. a süllyedés minimális tengerszint feletti magasságát (MDA) megfelelő biztonsági ráhagyással alkalmazzák.

b) Olajfúró toronyra vagy nyílt vízen tartózkodó hajóra történő leszállás esetén fedélzeti radaros megközelítést csak többfős személyzettel végzett repülés során lehet végrehajtani.

▼B

c) Az elhatározási távolságnak megszakított megközelítés esetén megfelelő akadálymentességet kell biztosítania minden olyan célállomáson, ahova fedélzeti radaros megközelítést terveznek.

d) Az elhatározási távolságon belül vagy a süllyedés minimális tengerszint/felszín feletti magassága (MDA/H) alatt csak akkor folytatható a megközelítés, ha a célállomással látás szerinti kapcsolat létesült.

e) Egy pilótával végzett repülések esetén a süllyedés minimális tengerszint/felszín feletti magasságát (MDA/H) és az elhatározási távolságot meg kell növelni a megfelelő értékkel.

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) 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.

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:

1. rendelkezésre állnak a tervezett repülésnek megfelelő földi létesítmények és szolgáltatások, a meteorológiai szolgáltatásokat is beleértve;

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.

▼B

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.

CAT.OP.MPA.136 Repülési útvonalak és területek – egy hajtóműves repülőgépek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy egy hajtóműves repülőgépekkel csak olyan útvonalakon vagy területek fölött repüljenek, ahol találhatók biztonságos kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő felületek.

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

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 távolabb van egy megfelelő repülőtértől, mint:

   1. az „A” teljesítményosztályú repülőgépek esetében, amennyiben azok:

      i. a 20-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációval; vagy

      ii. legalább 45 360 kg legnagyobb felszállótömeggel rendelkeznek,

      az egy üzemképtelen hajtóművel (OEI) tartható, a b) bekezdés alapján meghatározott utazósebességgel 60 perc alatt lerepülhető távolság;

   2. az „A” teljesítményosztályú repülőgépek esetében, amennyiben azok:

      i. 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációval; és

      ii. 45 360 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömeggel rendelkeznek,

      az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a b) bekezdés alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc – illetve sugárhajtóműves repülőgépek esetében az illetékes hatóság jóváhagyásától függően akár 180 perc – alatt lerepülhető távolság;

   3. a „B” vagy „C” teljesítményosztályú repülőgépek esetében:

      i. az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a b) bekezdés alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc alatt lerepülhető távolság; vagy

      ii. 300 tengeri mérföld (NM), attól függően, hogy melyik kevesebb.

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.

▼B

d) Az a) bekezdés 2. pontjában feltüntetett jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

1. a repülőgép–hajtómű kombináció a tervezett repülésekre rendelkezik megnövelt hatótávolságú két hajtóműves (ETOPS) műveletekre vonatkozó tervezői és megbízhatósági jóváhagyással;

2. teljesülnek azok a feltételek, amelyek biztosítják, hogy a repülőgépnek és hajtóműveinek karbantartása a szükséges megbízhatósági előírásoknak megfelelően történjen; valamint

3. a hajózó- és az üzemben tartásban érintett minden egyéb személyzet megfelelő képzésben részesült a tervezett repülések végrehajtásához, és rendelkezik a szükséges képesítéssel.

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.

CAT.OP.MPA.150 Tüzelőanyag-gazdálkodási stratégia

a) Az üzemben tartónak tüzelőanyag-gazdálkodási stratégiát kell kidolgoznia a repülés tervezése és repülés közbeni újratervezés céljából annak érdekében, hogy minden repülés során a tervezett feladat végrehajtásához elegendő, valamint a tervezett feladattól való eltérés esetére megfelelő tartalék tüzelőanyag álljon rendelkezésre. A tüzelőanyag-gazdálkodás stratégiát és annak bármilyen változását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülések tervezése legalább az alábbiak alapján történjen:

1. az üzembentartási kézikönyvben szereplő eljárások, és:

i. a légi jármű gyártója által megadott adatok; vagy

ii. a tüzelőanyag-fogyasztást követő rendszerből származó, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok;

valamint

2. a repülés végrehajtása során várható üzembentartási körülmények, beleértve:

i. a légi jármű tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozó adatait;

ii. a várt tömegeket;

iii. a várt meteorológiai körülményeket; és

iv. a légi navigációs szolgáltatók eljárásait és korlátozásait.

c) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

1. guruláshoz szükséges tüzelőanyag;

2. útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag;

3. tartalék tüzelőanyag, amely az alábbiakból tevődik össze:

i. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag;

ii. kitérő tartalék tüzelőanyag előírt kitérő célrepülőtér eléréséhez;

iii. vésztartalék tüzelőanyag; és

iv. kiegészítő tüzelőanyag, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi;

valamint

4. többlet-tüzelőanyag, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.

▼B

d) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a szükséges felhasználható tüzelőanyag mennyiségének kiszámítása céljából repülés közben végzett újratervezési eljárások olyan esetekben, amikor a légi járműnek tovább kell repülnie az útvonalon, vagy nem az eredetileg tervezett célrepülőtérre kell leszállnia, magában foglalja a következőket:

1. a hátralevő útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag; és

2. tartalék tüzelőanyag, amely az alábbiakból tevődik össze:

i. váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag;

ii. kitérő tartalék tüzelőanyag az esetleg szükséges kitérő célrepülőtér eléréséhez;

iii. vésztartalék tüzelőanyag; és

iv. kiegészítő tüzelőanyag, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi;

valamint

3. többlet-tüzelőanyag, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli.

CAT.OP.MPA.151 A tüzelőanyag-gazdálkodási stratégia – könnyítések

a) A CAT.OP.MPA.150 pont b)–d) bekezdése ellenére „B” teljesítményosztályú repülőgépek üzemben tartása esetén az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:

i. guruláshoz szükséges tüzelőanyag, ha az jelentős mennyiség;

ii. útvonalrepüléshez tüzelőanyag;

iii. tartalék tüzelőanyag, amely az alábbiakból tevődik össze:

A) váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag, amely nem lehet kevesebb, mint az útvonalrepüléshez tervezett tüzelőanyag-mennyiség 5 %-a, illetve repülés közbeni újratervezés esetén a repülés hátralevő részéhez szükséges tüzelőanyag-mennyiség 5 %-a; és

B) dugattyús motoros repülőgépeknél 45 percre, gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél 30 percre elegendő vésztartalék tüzelőanyag;

iv. ha kitérő célrepülőtér használatára van szükség, a kitérő célrepülőtérnek a célrepülőtéren át történő eléréséhez szükséges kitérő tartalék tüzelőanyag; és

v. többlet-tüzelőanyag, amennyiben a parancsnok szükségesnek ítéli.

b) A CAT.OP.MPA.150 b)–d) bekezdése ellenére 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-gazdálkodási stratégiának biztosítania kell, hogy a repülésnek vagy repülések sorozatának a befejezésekor a vésztartalék tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint az alábbiakhoz elegendő mennyiségek:

1. 30 percig tartó repülés normál utazósebességen; vagy

2. 20 percnyi repülés normál utazósebességen, amennyiben a repülés olyan területen történik, ahol folyamatosan rendelkezésre áll megfelelő kényszerleszállóhely.

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

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

b) kapjanak olyan repülésbiztonsági tájékoztató lapokat, amelyen képes utasítások szemléltetik az utasok által használható vészhelyzeti berendezések működtetését és a vészkijáratokat.

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;

▼B

6. rendelkezésre állnak és megfelelőek a tervezett repüléshez szükséges földi létesítmények és szolgáltatások;

7. a tervezett repüléssel kapcsolatban teljesíthetők az üzembentartási kézikönyvben a tüzelőanyagra, olajra, oxigénre, a legkisebb biztonságos tengerszint feletti magasságokra, a repülőtér-használati minimumokra és szükség esetén a kitérő repülőterek elérhetőségére vonatkozó előírások; valamint

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.

CAT.OP.MPA.180 Repülőterek kiválasztása – repülőgépek

a) Amennyiben időjárási vagy teljesítménybeli okok miatt nem lehet az induló repülőteret felszálló kitérő repülőtérként igénybe venni, az üzemben tartónak egy másik megfelelő felszálló kitérő repülőteret kell választania, amely az induló repülőtértől nem esik messzebb, mint:

1. két hajtóműves repülőgépek esetében:

i. egyórányi repült időnek megfelelő távolság a légi jármű repülési kézikönyve szerint szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel; vagy

ii. az V. melléklet (SPA rész) F. alrésze alapján jóváhagyott, a megnövelt hatótávolságú két hajtóműves (ETOPS) műveleteknek megfelelő kitérő idő az esetleges MEL-korlátozások figyelembevételével, legfeljebb két óra időtartamig, a légi jármű repülési kézikönyve szerint szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel;

2. három és négy hajtóműves repülőgépek esetében kétórányi repült időnek megfelelő távolság a légi jármű repülési kézikönyve szerint szélcsendben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel.

Amennyiben a légi jármű repülési kézikönyve nem határoz meg egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességet, a számításhoz a fennmaradó hajtóművek maximális üzemi teljesítményre állításával elérhető sebességet kell alapul venni.

b) Az üzemben tartónak minden műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repüléshez meg kell határoznia legalább egy kitérő célrepülőteret, kivéve, ha a célrepülőtér elszigetelt repülőtér, vagy ha:

1. a repülés tervezett ideje a felszállástól a leszállásig, illetve a CAT.OP.MPA.150 pont d) bekezdése szerinti repülés közbeni újratervezés esetében a célrepülőtérig fennmaradó repülési idő nem haladja meg a hat órát; és

2. a célrepülőtéren két elkülönült futópálya található és használható, és a célrepülőtérre vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőtérre érkezés várható ideje előtti és utáni egy óra közötti időszakban a felhőalap legalább 2 000 láb vagy a körözéses eljáráshoz szükséges felszín feletti magasság +500 láb – attól függően, hogy melyik magasabb – és a földön mért látótávolság várhatóan legalább 5 km lesz.

c) Az üzemben tartónak két kitérő célrepülőteret kell kiválasztania, amennyiben:

1. a célrepülőtérre vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőtérre érkezés várható időpontja előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények a vonatkozó tervezési minimumok alatt lesznek; vagy

2. nem áll rendelkezésre semmilyen, időjárásra vonatkozó információ.

▼B

d) Az üzemben tartónak az operatív repülési tervben kell meghatároznia a szükséges kitérő repülőtereket.

CAT.OP.MPA.181 Repülőterek és műveleti területek kiválasztása – helikopterek

a) Műszeres időjárási körülmények (IMC) közötti repülések esetében, amennyiben időjárási okokból nem lenne lehetséges az indulási helyszínre történő visszatérés, a parancsnoknak olyan felszálló kitérő repülőteret kell választania, amely normál utazósebességen történő repüléssel egyórányi repülési időn belüli távolságra esik.

b) IFR szerinti vagy nem látható tereptárgyak alapján végrehatott VFR szerinti repülések esetén a parancsnoknak legalább egy kitérő célrepülőteret meg kell határoznia az operatív repülési tervben, kivéve, ha:

1. a célrepülőtér tengerparti repülőtér, és a helikopter a tenger felől érkezik;

2. bármely más földi célállomásra történő repülés esetén a repülés időtartama és az uralkodó meteorológiai körülmények olyanok, hogy a leszállás tervezett helyszínére történő érkezés becsült idejében lehetséges a látva repülésre alkalmas meteorológiai körülmények (VMC) között végzett megközelítés és leszállás; vagy

3. a leszállás tervezett helye elszigetelt, és nincsenek kitérő helyek; ebben az esetben elhatározási pontot (PNR) kell kijelölni.

c) Az üzemben tartónak két kitérő célrepülőteret kell kiválasztania, amennyiben:

1. a célrepülőtérre vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőtérre érkezés várható időpontja előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények a vonatkozó tervezési minimumok alatt lesznek; vagy

2. a célrepülőteret illetően nem áll rendelkezésre semmilyen időjárásra vonatkozó információ.

d) Az üzemben tartó választhat tengeri kitérő célrepülőtereket is, amennyiben az alábbi feltételeket alkalmazza:

1. tengeri kitérő célrepülőteret kizárólag az elhatározási pontot túllépve szabad használni. Az elhatározási pont elérése előtt szárazföldi kitérő célrepülőteret kell használni;

2. a kitérő repülőtérnek megfelelőnek kell lennie az egy üzemképtelen hajtóművel való leszállásra;

3. a lehetséges mértékig garantálni kell a leszállóplatform rendelkezésre állását. Annak érdekében, hogy megállapítható legyen, megfelelők-e az egyes helikopter-leszállóhelyek vagy egyéb területek kitérő repülőtérnek, minden olyan helikoptertípusra nézve, amely igénybe kívánja azt venni, fel kell mérni a helikopter-leszállóhely vagy egyéb helyszín méreteit, konfigurációját és akadálymentességét;

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; és

6. tengeri kitérő repülőtér csak akkor választható, ha erre az üzemben tartó az üzembentartási kézikönyvben meghatároz valamilyen eljárást.

e) Az üzemben tartónak az operatív repülési tervben kell meghatároznia a szükséges kitérő repülőter(ek)et.

▼B

CAT.OP.MPA.185 Tervezési minimumok IFR szerinti repülésekhez – repülőgépek

a) *Felszálló kitérő repülőtérre vonatkozó tervezési minimumok*

Az üzemben tartó csak akkor választhat egy repülőteret felszálló kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontja előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a CAT.OP.MPA.110 pontban meghatározott leszállási minimumokat. Amennyiben kizárólag nem precíziós megközelítési (NPA) és/vagy körözéses eljárások állnak rendelkezésre a megközelítéshez, figyelembe kell venni a felhőalapot. Az egy üzemképtelen hajtóművel végzett műveletekre vonatkozó összes korlátozást figyelembe kell venni.

b) *Olyan célrepülőtérre vonatkozó tervezési minimumok, amely nem elszigetelt célrepülőtér*

Az üzemben tartó csak akkor választhatja ki a célrepülőteret, ha:

1. a célrepülőtérre vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőtérre érkezés becsült ideje előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a vonatkozó tervezési minimumokat, az alábbiak szerint:

   i. a CAT.OP.MPA.110 pont alapján meghatározott futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS); és

   ii. nem precíziós megközelítés vagy körözéses eljárás esetén a süllyedés minimális magasságával (MDH) egyenlő vagy azt meghaladó felhőalap;

   vagy

2. két kitérő célrepülőtér lett kiválasztva.

c) *Kitérő célrepülőtérre, elszigetelt repülőtérre, az útvonalon lévő tüzelőanyag-csökkentési célú kitérő repülőtérre (fuel ERA) és az útvonalon lévő kitérő repülőtérre (ERA) vonatkozó tervezési minimumok*

Az üzemben tartó csak akkor választhat ki egy repülőteret a fenti célok egyikére, ha a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontja előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják az 1. táblázatban meghatározott tervezési minimumokat.

1. táblázat

Tervezési minimumok

Kitérő célrepülőtér, elszigetelt célrepülőtér, az útvonalon lévő tüzelőanyag-csökkentési célú kitérő repülőtér és az útvonalon lévő kitérő repülőtér

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok
CAT II és III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS A felhőalap nem lehet alacsonyabb, mint az MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m A felhőalap nem lehet alacsonyabb, mint az MDH + 200 láb
Körözés	Körözés

CAT.OP.MPA.186 Tervezési minimumok IFR szerinti repülésekhez – helikopterek

a) *Felszálló kitérő repülőtérre (repülőterekre) vonatkozó tervezési minimumok*

Az üzemben tartó csak akkor választhat egy repülőteret vagy leszállóhelyet felszálló kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a felszálló kitérő repülőtérre érkezés várható időpontja előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a CAT.OP.MPA.110 pontban meghatározott leszállási minimumokat. Amennyiben kizárólag nem precíziós megközelítési műveletek állnak rendelkezésre a megközelítéshez, figyelembe kell venni a felhőalapot. Az egy üzemképtelen hajtóművel végzett műveletekre vonatkozó összes korlátozást figyelembe kell venni.

▼B

b) *Célrepülőtérre és kitérő célrepülőtérre (repülőterekre) vonatkozó tervezési minimumok*

Az üzemben tartó csak akkor választhatja ki a célrepülőter(ek)et és/vagy a kitérő célrepülőtere(ke)t, ha a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülőtérre vagy műveleti területre érkezés várható időpontja előtti és utáni egy óra közötti időszakban a meteorológiai körülmények elérik vagy meghaladják a vonatkozó tervezési minimumokat, alábbiak szerint:

1. a CAT.OP.MPA.181 pont d) bekezdésében előírtak kivételével a célrepülőtérre vonatkozó tervezési minimumok a következők:

   i. a CAT.OP.MPA.110 pont alapján meghatározott futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS); és

   ii. nem precíziós megközelítési műveletek esetében a süllyedés minimális magasságánál (MDH) nem alacsonyabb felhőalap;

2. a kitérő célrepülőtérre (repülőterekre) vonatkozó tervezési minimumokat az 1. táblázat tartalmazza.

1. táblázat

Tervezési minimumok kitérő célrepülőtérhez

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok
CAT II és III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 láb/400 m látótávolság
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m A felhőalap nem lehet alacsonyabb, mint az MDH + 200 láb

CAT.OP.MPA.190 A repülési terv benyújtása a légiforgalmi szolgálatnak

a) Amennyiben nem nyújtanak be repülési tervet a légiforgalmi szolgálatnak (ATS), mert a repülési szabályok ezt nem teszik szükségessé, megfelelő információkat kell megadni, hogy szükség esetén aktiválni lehessen a riasztószolgálatot.

b) Amennyiben olyan helyszínről tartják üzemben a légi járművet, ahonnan lehetetlen 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.195 Tüzelőanyag-feltöltés és -leeresztés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

a) Nem szabad a légijárművön tüzelőanyag-feltöltést vagy -leeresztést végezni Avgas (repülőbenzin), illetve „wide-cut” típusú tüzelőanyaggal vagy ezen tüzelőanyagok bármely keverékével, miközben az utasok be- vagy kiszállítása zajlik, vagy az utasok a fedélzeten tartózkodnak.

b) Minden egyéb tüzelőanyag 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.

CAT.OP.MPA.200 Kerozin feltöltése és leeresztése

„Wide-cut” típusú tüzelőanyag csak akkor tölthető fel/ereszthető le, ha erre nézve az üzemben tartó megfelelő eljárásokat dolgozott ki, figyelembe véve az adott tüzelőanyag használatából eredő magas kockázatot.

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.

▼B

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) *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.

▼B

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.

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.

CAT.OP.MPA.245 Meteorológiai körülmények – minden légi jármű

a) IFR szerinti repülések esetén a parancsnok csak akkor:

1. kezdheti meg a felszállást; vagy

2. hagyhatja el azt a pontot repülés közbeni újratervezésnél, ami után 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

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.

c) VFR szerinti repüléseken a parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a megfelelő időjárás-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 (RCF) vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az elhatározási pontot; vagy

b) az előre meghatározott pontra (PDP) vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az előre meghatározott 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.

CAT.OP.MPA.247 Meteorológiai körülmények – helikopterek

A CAT.OP.MPA.245 pont rendelkezésein felül:

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 időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a felhőalap nappal 600 láb, éjjel 1 200 láb felett lesz.

b) Helikopterleszálló platformok között, G osztályú légtérben végzett repülések esetén, ha a víz feletti útvonalszakasz kevesebb mint 10 tengeri mérföld (NM), a VFR szerinti repülések az a) bekezdés ellenére elvégezhetők, ha a korlátok elérik vagy meghaladják az alábbi értékeket:

1. táblázat

Minimumok helikopterleszálló platformok között, G osztályú légtérben végzett repülésekhez

	Nappal		Éjjel	
	Felszín feletti magasság (*)	Látótávolság	Felszín feletti magasság (*)	Látótávolság
Egypilótás repülés	300 láb	3 km	500 láb	5 km
Kétpilótás repülés	300 láb	2 km (**)	500 láb	5 km (***)

(*) A felhőalapnak olyannak kell lennie, hogy lehetővé tegye 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.

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

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.

CAT.OP.MPA.260 Tüzelőanyag- 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 és olaj található.

CAT.OP.MPA.265 Felszállási feltételek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

a) a rendelkezésére álló információk szerint a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és

b) teljesülnek a meghatározott repülőtér-használati minimumok.

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.

CAT.OP.MPA.280 Repülés közbeni tüzelőanyag-gazdálkodás – repülőgépek

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a tüzelőanyag mennyiségének ellenőrzése és a tüzelőanyaggal való gazdálkodás repülés közben az alábbi feltételek szerint történjen:

▼B

a) *A tüzelőanyag-mennyiség ellenőrzése repülés közben*

1. A parancsnoknak gondoskodnia kell a tüzelőanyag mennyiségének repülés közben rendszeres időközönként történő ellenőrzéséről. A fennmaradó felhasználható tüzelőanyag-mennyiséget fel kell jegyezni, és értékelni kell az alábbi célokból:

   i. a tényleges és a tervezett fogyasztás összevetése;

   ii. annak ellenőrzése, hogy a fennmaradó tüzelőanyag a b) bekezdéssel összhangban elegendő-e a repülés hátralevő szakaszára; és

   iii. a célrepülőtérre érkezéskor várhatóan megmaradt felhasználható tüzelőanyag-mennyiség meghatározása.

2. A tüzelőanyagra vonatkozó adatokról nyilvántartást kell vezetni.

b) *Repülés közbeni tüzelőanyag-gazdálkodás*

1. A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a célrepülőtérre érkezéskor várhatóan megmaradt felhasználható tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint:

   i. a szükséges kitérő tartalék tüzelőanyag és a vésztartalék tüzelőanyag együttesen; vagy

   ii. amennyiben kitérő repülőtérre nincs szükség, a vésztartalék tüzelőanyag.

2. Amennyiben a tüzelőanyag-mennyiség repülés közbeni ellenőrzése azt mutatja, hogy a célrepülőtérre érkezéskor várhatóan megmaradó felhasználható tüzelőanyag-mennyiség kevesebb lesz az alábbiaknál:

   i. a szükséges kitérő tartalék tüzelőanyag és a vésztartalék tüzelőanyag együttesen, akkor a parancsnoknak figyelembe kell vennie a forgalmi helyzetet és a célrepülőtéren, a kitérő célrepülőtéren vagy bármely egyéb megfelelő repülőtéren fennálló üzembentartási körülményeket annak eldöntésére, hogy folytassák-e az utat a célrepülőtérre, vagy kitérő repülőteret vegyenek igénybe annak érdekében, hogy biztonságos leszállást lehessen végrehajtani a vésztartaléknál nem kevesebb tüzelőanyaggal; vagy

   ii. amennyiben nem szükséges kitérő repülőtér, a vésztartalék tüzelőanyag, akkor a parancsnoknak megfelelő intézkedést kell hoznia, és egy megfelelő repülőtérre kell repülnie annak érdekében, hogy biztonságos leszállást lehessen végrehajtani a vésztartaléknál nem kevesebb tüzelőanyaggal.

3. A parancsnoknak vészhelyzetet kell jelentenie, ha a biztonságos leszállásra alkalmas legközelebbi megfelelő repülőtéren végzett leszállás esetére számított felhasználható tüzelőanyag kevesebb lesz, mint a vésztartalék tüzelőanyag.

4. Kiegészítő rendelkezések egyedi eljárásokhoz

   i. Csökkentett mennyiségű tartalék tüzelőanyagra (RCF) vonatkozó eljárást alkalmazó repülés esetén annak érdekében, hogy a repülés folytatni lehessen az 1. számú célrepülőtérre, a parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási ponton a megmaradó felhasználható tüzelőanyag legalább az alábbiak összege legyen:

      A) az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig tartó útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag;

      B) váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag, amelynek mennyisége az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig tartó útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag-mennyiség 5 %-a;

      C) kitérő tartalék tüzelőanyag az 1. számú célrepülőtérhez tartozó kitérő repülőtér eléréséhez, amennyiben az 1. számú kitérő repülőtérre kell repülni; és

      D) vésztartalék tüzelőanyag.

▼B

ii. Előre meghatározott pontra (PDP) vonatkozó eljárást alkalmazó repülés esetén annak érdekében, hogy a repülést folytatni lehessen a célrepülőtérre, a parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy az előre meghatározott ponton a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag legalább az alábbiak összege legyen:

A) az előre meghatározott ponttól a célrepülőtérig tartó útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag;

B) az előre meghatározott ponttól a célrepülőtérig tartó repüléshez szükséges, váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag; és

C) többlet-tüzelőanyag.

CAT.OP.MPA.281 Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben – helikopterek

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyagmennyiség-ellenőrzés és a tüzelőanyaggal való gazdálkodás.

b) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy repülés közben a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag-mennyiség ne legyen kevesebb, mint a repüléshez szükséges tüzelőanyag egy olyan repülőtérig vagy műveleti területig, ahol biztonságos leszállás hajtható végre, és a vésztartalék tüzelőanyag együttesen.

c) A parancsnoknak vészhelyzetet kell jelentenie, ha a fedélzeten lévő tényleges felhasználható tüzelőanyag-mennyiség kevesebb, mint a vésztartalék tüzelőanyag.

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.

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.

CAT.OP.MPA.295 A levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS) használata – repülőgépek

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia. ACAS II használata esetén az említett eljárásoknak és programoknak összhangban kell lenniük az 1332/2011/EU bizottsági rendelettel ([1]).

CAT.OP.MPA.300 A megközelítés és a leszállás feltételei

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren tapasztalható időjárás és a használni kívánt futópálya vagy 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.305 A megközelítés megkezdése és folytatása

a) A parancsnok vagy a repüléssel megbízott pilóta a műszeres megközelítést a jelentett futópálya menti látótávolságtól/látótávolságtól (RVR/VIS) függetlenül megkezdheti.

b) Amennyiben a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:

1. a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb alatt; vagy

2. a megközelítés végső szakaszában, amennyiben az elhatározási magasság (DA/H) vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság (MDA/H) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb.

c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, a jelentett látótávolság konvertálásával számolható ki.

([1]) HL L 336., 2011.12.20., 20. o.

▼B

d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb elhagyása után a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS) a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasságig (DA/H) vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságig (MDA/H) folytatható.

e) Az elhatározási magasság vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság alatt a megközelítés akkor folytatható és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.

f) Mindig a földetérési zónában fennálló futópálya menti látótávolság az irányadó. Amennyiben jelentik és releváns, a félúti pontban és a megállási végponton fennálló futópálya menti látótávolság szintén irányadó. A legkisebb futópálya menti látótávolságnak a félúti pontban 125 m vagy – amennyiben az kevesebb – a földetérési zónában előírt futópálya menti látótávolság, a megállási végponton pedig 75 m. A leszállás utáni kigurulást ellenőrző és vezérlő rendszerrel felszerelt légi járművek esetében a legkisebb futópálya menti látótávolság a félúti pontban 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Műveleti eljárások – felszín feletti magasság a pályaküszöb átrepülésekor – repülőgépek

Az üzemben tartónak műveleti eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a precíziós megközelítést végző repülőgép a futópálya küszöbét biztonságos ráhagyással repülje át, miközben leszállási konfigurációban és helyzetben van.

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.

CAT.OP.MPA.320 Légijármű-kategóriák

a) A légijármű-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 légijármű-kategóriák alkalmazandók.

1. táblázat

A V_{AT}-értékeknek megfelelő légijármű-kategóriák

Légijármű-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.

▼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.

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.

d) Teljesítményszámítási célokból a nyirkos, nem füves futópálya száraznak tekintendő.

e) A vonatkozó fejezetek felszállásra vonatkozó előírásainak felmérése során az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a térképek pontosságát.

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) 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.

▼B

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

   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.

b) A nettó repülési profil 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) A nettó repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép folytathassa útját az utazómagasságról egy olyan repülőtérig, ahol a CAT.POL.A.225 vagy megfelelő esetben a CAT.POL.A.230 pont szerinti leszállás hajtható végre. A nettó repülési profilnak 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, összhangban az alábbiakkal:

   1. a feltételezett hajtóműleállás az útvonal legkritikusabb pontján következik be;

   2. figyelembe kell venni a szél hatását a repülési profilra;

   3. a tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni; valamint

▼B

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; és

   ii. az időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések és a repülőtér állapotára vonatkozó jelentések azt mutatják, hogy a leszállás becsült idejében biztonságos leszállást lehet végrehajtani.

d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az előírt navigációs pontosság 5-ös szintjét (RNP 5), az üzemben tartónak a b) és c) bekezdésben előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.

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 messzebb az összes működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások, kivéve, ha teljesülnek a b)–f) bekezdésben leírt követelmények.

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. A nettó repülési profilnak 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 a nettó repülési profilra kifejtett hatását is figyelembe kell venni. Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNP 5-ös szintet, az üzemben tartónak a fent megadott biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.

c) A két hajtómű egyidejű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál messzebb van egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások.

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 előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni.

f) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállásának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely tartalmazza a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 1 500 lábon történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi szintet tartó repüléshez elegendő tüzelőanyagot.

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.

CAT.POL.A.230 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:

   1. sugárhajtóműves repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60 %-án belül; és

   2. légcsavaros gázturbinás repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA) 70 %-án belül.

▼B

b) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemben tartónak az a) bekezdés 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 a) bekezdés 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 repülőtér tengerszint feletti magassága;

2. a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a hátszél-összetevő legalább 150 %-a; és

3. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában, amennyiben az a ± 2 %-ot meghaladja.

e) A repülőgép útnak indításakor az alábbiakat kell feltételezni:

1. a repülőgép a legelőnyösebb futópályán száll majd le, szélcsendben; 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 legkedvezőbb futópályán száll majd le.

f) Amennyiben az üzemben tartó nem képes az e) bekezdés 1. pontja előírásainak megfelelni egy olyan egy futópályás repülőtér esetében, ahol a leszállás egy meghatározott szélösszetevőtől függ, a repülőgép akkor indítható útnak, ha két olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amelyek lehetővé teszik az a)–e) bekezdés előírásainak maradéktalan teljesítését. A célrepülőtéren történő leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak ellenőriznie kell, hogy a leszállás végrehajtható-e az a)–d) bekezdés és a CAT.POL.A.225 pont előírásainak maradéktalan teljesítésével.

g) Amennyiben az üzemben tartó nem képes az e) 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)–e) bekezdés előírásainak maradéktalan teljesítését.

CAT.POL.A.235 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább a CAT.POL.A.230 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115 %-ának kell lennie.

b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább az a) bekezdésben meghatározott leszállási úthossznak vagy a szennyezett futópályára való leszállás jóváhagyott úthosszának adatai vagy azzal egyenértékű adatok alapján meghatározott leszállási úthossz 115 %-ának kell lennie, attól függően, hogy melyik érték a nagyobb. Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvbe kell foglalnia, ha az egyenértékű leszállásiúthossz-adatokat kell alkalmazni.

c) Nedves futópályán az a) bekezdésben előírtnál rövidebb, de a CAT.POL.A.230 pont a) bekezdésében előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha a légi jármű repülési kézikönyve külön kiegészítő információkat tartalmaz a nedves futópályán alkalmazandó leszállási úthosszakra vonatkozóan.

d) Különlegesen előkészített szennyezett futópályán a b) bekezdésben előírtnál rövidebb, de a CAT.POL.A.230 pont a) bekezdésében előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha a légi repülési üzembentartási kézikönyve külön kiegészítő információkat tartalmaz a szennyezett futópályán alkalmazandó leszállási úthosszakra vonatkozóan.

e) A b), c) és d) bekezdés esetében a CAT.POL.A.230 pont vonatkozó rendelkezései alkalmazandók, azzal a kivétellel, hogy a CAT.POL.A.230 pont a) bekezdése a fenti b) bekezdés esetében nem alkalmazható.

▼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

4. a hajózószemélyzet az ORO.OPS.FC alrésszel összhangban megfelelő ismeretekkel rendelkezik a teljesítendő útvonalról és az alkalmazandó eljárásokról.

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.

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;

▼B

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

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.

3. FEJEZET

„B” teljesítményosztály

CAT.POL.A.300 Általános előírások

a) Az üzemben tartó nem tarthat üzemben egy hajtóműves repülőgépet:

1. éjjel; vagy

2. műszeres időjárási körülmények között, kivéve a különleges VFR szerinti repüléseket.

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).

▼B

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.

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.

▼B

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

4. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-a, illetve a jelentett hátszél-összetevő legalább 150 %-a.

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.

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.

b) 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.

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.

CAT.POL.A.330 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 állapota és típusa; valamint

4. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.

b) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemben tartónak az a) bekezdés 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.

▼B

c) Rövid pályás leszállásoknál az üzemben tartónak az a) bekezdés alapján kiszámított leszállási úthosszt kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.350 pont előírásait.

d) A repülőgép a)–c) bekezdés szerinti 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.

e) Amennyiben az üzemben tartó nem képes a d) 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)–d) bekezdés előírásainak maradéktalan teljesítését.

CAT.POL.A.335 Leszállás – nedves és szennyezett futópálya

a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább a CAT.POL.A.330 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-os együtthatóval való szorzatának kell lennie.

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.

c) Nedves futópályán az a) bekezdésben előírtnál rövidebb, de a CAT.POL.A.330 pont a) bekezdésében előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha a légi jármű repülési kézikönyve külön kiegészítő információkat tartalmaz nedves futópályán alkalmazandó leszállási úthosszokra vonatkozóan.

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

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;

▼B

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;

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.

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.

▼B

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;

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 CAT.POL.A.405 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.

▼B

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.

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.

d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNP 5-ös szintet, az a) bekezdésben előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.

e) A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni.

▼B

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 messzebb a valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások, kivéve, ha teljesülnek a b)–e) bekezdésben leírt követelmények.

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 egyidejű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, szélcsendben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál messzebb van egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások.

d) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállásának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely tartalmazza a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 450 m-en (1 500 lábon) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi szintet tartó repüléshez elegendő tüzelőanyagot.

e) A repülőgéppel elérhető emelkedési sebességként a megadott legnagyobb emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbel kell számolni.

f) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNP 5-ös szintet, a b) bekezdésben előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.

g) A tüzelőanyag-eldobás engedélyezett olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal el lehessen érni.

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 üzembentartási 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

   4. a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.

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.

▼B

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

a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések és/vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább a CAT.POL.A.430 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-os együtthatóval való szorzatának kell lennie.

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

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.

▼B

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:

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.

▼B

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;

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);

▼B

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.

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

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 1., 2. vagy 3. pont előírásainak 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 a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden 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 a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt. Süllyedési (drift-down) technikák alkalmazhatók.

▼B

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 900 m távolságon belül lévő akadályokat figyelembe kell venni.

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.

c) Ha a szükséges navigációs pontosság nem tartható legalább a repülés 95 %-ában, az a) bekezdés 1. és 2. pontjában meghatározott biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.

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) 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:

1. a közérdekű helyszín 2002. július 1. előtt már használatban volt;

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;

▼B

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.

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.

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.

▼B

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

ii. minden kedvezőtlen környezetben elhelyezkedő helikopterleszálló platformról felszálló helikopter

esetében a felszállótömeg meghatározásánál figyelembe kell venni: az alkalmazandó eljárást; a helikopterleszálló platform szélének elvételét 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.

▼B

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.

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) A CAT.POL.H.420 pontban felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

▼B

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.

b) Az üzemben tartó kötelezettségei a jóváhagyás beszerzése és megtartása érdekében:

1. ezeket a műveleteket kizárólag a jóváhagyásban meghatározott területeken és feltételek mellett végzi;

2. ezeket a műveleteket nem hajtja végre helikopteres légimentő repülésre szóló jóváhagyás alapján;

3. bizonyítja, hogy a helikopter korlátozásai vagy egyéb indokolt szempontok nem teszik lehetővé a megfelelő teljesítménykövetelmények alkalmazását; és

4. a CAT.POL.H.305 pont b) bekezdése szerinti jóváhagyással rendelkezik.

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) 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.

▼B

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.

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.

▼B

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) 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.

e) Ha a légi jármű útnak indításához elsődleges forrásként fedélzeti beépített tömeg- és tömegközéppont-számító számítógépes rendszert vagy önálló számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszert szeretne használni, az üzemben tartónak be kell szereznie az illetékes hatóság jóváhagyását. Az üzemben tartónak be kell mutatnia a rendszer pontosságát és megbízhatóságát.

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK, BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

CAT.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket az 1702/2003/EK rendelet szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:

1. Tartalék biztosítékok.

2. Független hordozható fényforrások.

3. Pontos időmérő.

4. Térképtartó.

5. Elsősegélycsomagok.

6. Egészségügyi vészmentő dobozok.

7. Kézi hangosbeszélők.

8. Túlélő-felszerelés és jelzőberendezés.

9. Tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés.

10. Gyermek biztonsági övek.

b) Az ezen alrészben nem előírt és az 1702/2003/EK rendelet szerint nem jóváhagyás-köteles, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. melléklete, illetve a CAT.IDE.A.330, a CAT.IDE.A.335, a CAT.IDE.A.340 és a CAT.IDE.A.345 pont előírásainak történő megfelelésre; és

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.

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

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a MMEL korlátozásai szerint tartsa üzemben.

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.

▼B

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.

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.

▼B

6. Térbeli helyzet.

7. Stabilizált irány.

8. Külső hőmérséklet.

9. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

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.

j) Térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható.

▼B

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.

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) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, nem túlnyomásos repülőgépek; és

c) kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, nem túlnyomásos repülőgépek.

▼B

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.

b) 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) 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, 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;

   valamint

▼B

4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.

d) 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.

e) A d) 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-je után ellátott repülőgépek; vagy

2. az a) bekezdés 2. pontjában említett repülőgépek.

f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

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;

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;

▼B

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.

e) A fedélzeti adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

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, pilótafülkehangrögzítővel 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.

d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

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.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;

3. 2015. április 8. után az 5 700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez, valamint rögzítőhevederek minden fekhelyhez;

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.

b) Szükséges, hogy a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv:

1. egypontos kioldóval rendelkezzen;

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.

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.

▼B

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
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.

▼B

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.

b) Az a) bekezdésben említett oxigén mennyiségét átlag 3 liter normál hőmérsékletű és nyomású száraz oxigén (STPD)/perc/fő átfolyási sebességet alapul véve kell kiszámolni. Az oxigén mennyiségének elegendőnek kell lennie legalább a szállított utasok 2 %-a, de soha nem kevesebb, mint 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.

c) Elegendő számú, de legalább két adagolóegység álljon rendelkezésre, olyan eszközzel felszerelve, amelynek segítségével a légiutas-kísérők használhatják az oxigénberendezést.

d) Az elsősegélyre szolgáló oxigént adagoló berendezésnek képesnek kell lennie legalább 4 liter normál hőmérsékletű és nyomású száraz oxigén/perc/fő mértékű tömegáramlást biztosítani minden felhasználó számára.

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) 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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

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.

d) A repülőgépeket további hordozható egyéni füstvédelmi légzőkészülékkel kell felszerelni a CAT.IDE.A.250 pontjában 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.

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.

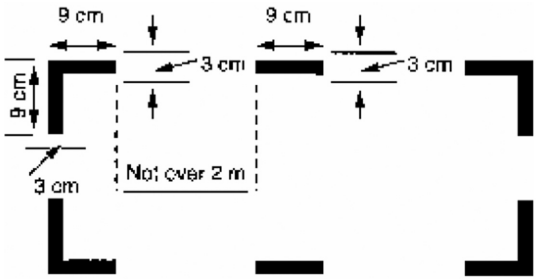
▼B

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.

1. ábra

Az áttörési pontok jelölése



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) Az egynél több utasfedélzettel rendelkező repülőgépek tekintetében minden olyan esetben, amikor a teljes utasülésszám-konfiguráció a 60-at meghaladja: legalább egy kézi hangosbeszélő.

▼B

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.

c) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és típusalkalmassági bizonyítványt az Ügynökség légialkalmassági előírásai alapján kapott repülőgépek esetében az a) bekezdésben meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a b) bekezdés 1–3. pontjában felsorolt berendezéseket.

d) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és típusalkalmassági bizonyítványt nem az Ügynökség légialkalmassági előírásai alapján kapott repülőgépek esetében az a) bekezdésben meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a b) bekezdés 1. pontjában említett berendezést.

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)

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

2. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében egy önműködő vagy két bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó.

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

2. az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó.

c) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

▼B

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.

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; és

2. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

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:

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)).

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

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.

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.

CAT.IDE.A.345 Kommunikációs és navigációs 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 és navigációs berendezésekkel.

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.

▼B

c) A b) bekezdés ellenére az észak-atlanti területre érvényes előírt minimális navigációs pontosságra vonatkozó előírások (NAT MNPS) által érintett légtérben 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.

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.

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.

CAT.IDE.A.355 Elektronikus navigációs adatok kezelése

a) Az üzemben tartó csak olyan elektronikus navigációs adatokat kezelő termékeket használhat, amelyek képesek használni az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak megfelelő valamelyik navigációs alkalmazást.

b) Amennyiben az elektronikus navigációs adatokat kezelő termék képes a repüléshez szükséges olyan navigációs alkalmazást használni, amelyre az V. melléklet (SPA rész) jóváhagyást ír elő, az üzemben tartónak bizonyítania kell az illetékes hatóság felé, hogy az alkalmazott folyamat és az átadott termékek megfelelnek az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak.

c) Az üzemben tartónak folyamatosan figyelemmel kell kísérnie mind a folyamat, mind a termékek integritását vagy közvetlenül, vagy harmadik félként igénybe vett szolgáltatók megfelelésének figyelemmel kísérésével.

d) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli elektronikus navigációs adatok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan repülőgépre, amelyen azokra szükség van.

2. SZAKASZ

Helikopterek

CAT.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket az 1702/2003/EK rendelet szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:

1. Tartalék biztosítékok.

2. Független hordozható fényforrások.

3. Pontos időmérő.

4. Térképtartó.

5. Elsősegélycsomag.

6. Kézi hangosbeszélők.

7. Túlélő-felszerelés és jelzőberendezés.

8. Tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés.

9. Gyermek biztonsági övek.

▼B

b) Az ezen alrészben nem előírt és az 1702/2003/EK rendelet szerint nem jóváhagyás-köteles, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet 1. melléklete, illetve a CAT.IDE.H.330, a CAT.IDE.H.335, a CAT.IDE.H.340 és a CAT.IDE.H.345 pont előírásainak történő megfelelésre; és

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát, még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

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

b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a MMEL korlátozásai szerint tartsa üzemben.

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:

i. Mágneses irány.

ii. Az idő órában, percben, másodpercben.

▼B

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 nedvességkondenzáció 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.

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.

▼B

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.

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;

▼B

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

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;

▼B

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.

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, 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.

d) 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.

e) A d) 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.

f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

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

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.

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.

e) A fedélzeti adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

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;

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.

▼B

d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

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;

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) 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.

▼B

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

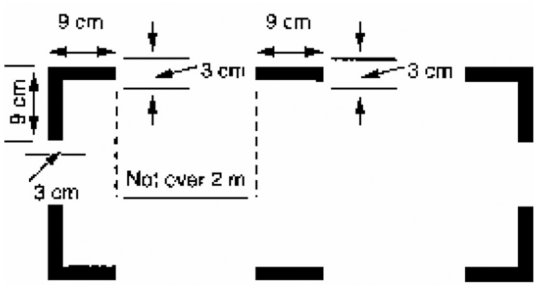
Maximális utasülésszám-konfiguráció	Tűzoltó készülékek száma
7–30	1
31–60	2
61–200	3

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:

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.

▼B

CAT.IDE.H.280 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A helikoptereket fel kell szerelni legalább egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladóval.

b) Az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban, kedvezőtlen környezetben, tenger felett, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban műveletet végző helikoptereket automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(AD)) kell felszerelni.

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.

CAT.IDE.H.295 A személyzet túlélőruházata

Az alábbi repülések során a személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie:

a) az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban tengeri támogató tevékenység során víz felett, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságra végrehajtott repülés során, amennyiben a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, illetve amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a becsült túlélési idő;

b) a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől az autorotációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban végzett repülések során, amennyiben a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.

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) 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;

▼B

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.

CAT.IDE.H.310 Kedvezőtlen tengeri környezetben tenger feletti repüléseket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások

A kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől rendes utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban tenger feletti repüléseket végrehajtó helikoptereknek teljesíteniük kell az alábbi előírásokat:

a) Amennyiben a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, vagy amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb lesz, mint a becsült túlélési idő, illetve amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani, a fedélzeten minden személy köteles túlélőruházatot viselni.

b) A CAT.IDE.H.300 pont szerint szállított valamennyi mentőtutajt úgy kell beszerelni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízreszállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait a célból értékelték, hogy teljesíti-e a helikopter az engedélyezéshez szükséges vízreszállási előírásokat.

c) A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítás-rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.

d) Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is –, valamint azok nyitószerkezetét szembetűnő 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, és az utastér víz alá kerül.

e) Valamennyi olyan le nem dobható ajtónak, amelyet vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lennie, hogy tengeri körülmények között – a vízre szállás és a lebegés értékeléséhez előírt maximális mértékig – ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.

f) Az utastérben található valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amelyet víz alatti menekülésre alkalmasnak tekintenek, úgy kell megtervezni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.

g) A repülés teljes időtartama alatt mentőmellényt kell hordani, kivéve, ha az utasok vagy a személyzet tagjai olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

▼B

CAT.IDE.H.315 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.

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 légialkalmassági előírásoknak megfelelő vízreszállási jóváhagyással kell rendelkezniük.

b) A helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó légialkalmassági 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;

   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.

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.

▼B

CAT.IDE.H.345 Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerinti, illetve nem látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással teljesített útvonalakon való VFR szerinti repüléshez

a) Az IFR szerint, illetve VFR szerint olyan útvonalakon műveletet végző helikoptereket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs és navigációs berendezésekkel.

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.

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.

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.

▼B

V. MELLÉKLET

EGYEDI JÓVÁHAGYÁSOK

[SPA RÉSZ]

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

SPA.GEN.100 Illetékes hatóság

A kereskedelmi légi járművek üzemben tartói esetében az egyedi jóváhagyások kiadására jogosult illetékes hatóság azon tagállam hatósága, amelynek területén az üzemben tartó székhelye található.

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;

   2. az 1702/2003/EK rendelet alapján meghatározott adatok releváns elemeinek figyelembevétele.

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

Azon tevékenységek körét, amelyeket a légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező üzemben tartó a jóváhagyás alapján végezhet, dokumentálni kell és meg kell határozni az engedélyben foglalt üzembentartási előírásokban.

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.

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 tekintettel van az 1702/2003/EK rendelet alapján meghatározott adatok releváns elemeire.

B. ALRÉSZ

TELJESÍTMÉNYALAPÚ NAVIGÁCIÓVAL (PBN) VÉGZETT REPÜLÉSEK

SPA.PBN.100 Teljesítményalapú navigációval végzett repülések

Légi járművek csak akkor tarthatók üzemben teljesítményalapú navigációs eljárások szerint, illetve olyan légtérben és útvonalakon, ahol teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírások érvényesek, ha az üzemben tartó egyedi jóváhagyást kapott ilyen repülésekre az illetékes hatóságtól. Nem szükséges egyedi jóváhagyás 5-ös típusú területi navigációra (RNAV5 (alapfokú területi navigáció (B-RNAV)) kijelölt légtérben.

SPA.PBN.105 Teljesítményalapú navigációval végzett repülések jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól teljesítményalapú navigációval végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell az alábbiakat:

a) beszerezte az területi navigációs (RNAV) rendszer szükséges légialkalmassági jóváhagyását;

▼B

b) az ilyen repüléseken részt vevő hajózószemélyzet részére képzési programot alakított ki;

c) 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 hajózószemélyzet összetételére és tapasztalatára vonatkozó követelmények;

3. normál eljárások;

4. váratlan körülmények esetén alkalmazandó eljárások;

5. nyomon követés és az események jelentése;

6. elektronikus navigációs adatok kezelése.

C. ALRÉSZ

ELŐÍRT MINIMÁLIS NAVIGÁCIÓS PONTOSSÁGGAL (MNPS) VÉGZETT REPÜLÉSEK

SPA.MNPS.100 Előírt minimális navigációs pontossággal végzett repülések

Légi járművek csak akkor tarthatók üzemben a térségi kiegészítő eljárások (Regional Supplementary Procedures) szerint kijelölt olyan MNPS-légtérben, amelyben az előírt minimális navigációs pontosságra vonatkozó előírások érvényesek, ha az üzemben tartó az illetékes hatóságtól egyedi jóváhagyást kapott ilyen repülésekre.

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

SPA.RVSM.100 RVSM-légtérben végzett műveletek

Légi járművek 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 repülésekre az illetékes hatóságtól.

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;

▼B

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) 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

CSÖKKENT LÁTÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK (LVO)

SPA.LVO.100 Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek

Az üzemben tartó az alábbi, csökkent látási viszonyok közötti műveleteket (LVO) csak az illetékes hatóság jóváhagyásával végezheti:

a) csökkent látási viszonyok között végzett felszállás (LVTO);

b) az I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények közötti (LTS CAT I) megközelítés;

c) a II. szabványos kategóriájú (CAT II) megközelítés;

d) a II. szabványos kategóriától eltérő (OTS CAT II) megközelítés;

▼B

e) III. kategóriájú szabványos (CAT III) megközelítés;

f) látásjavító rendszerrel (EVS) végzett olyan megközelítés, amelyhez az üzemelés során beszámítást alkalmaznak a futópálya menti látótávolság (RVR) minimumértékeinek a közzétett RVR legfeljebb egyharmadával való csökkentése érdekében.

SPA.LVO.105 Csökkent látási viszonyok között végzet műveletek jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól csökkent látási viszonyok közötti műveletekre vonatkozó jóváhagyást szerezzen, az üzemben tartónak bizonyítania kell, hogy megfelel ezen alrész előírásainak.

SPA.LVO.110 Általános üzembentartási előírások

a) Az üzemben tartó csak akkor végezhet műveleteket az I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények között (LTS CAT I), ha:

1. valamennyi érintett légi jármű rendelkezik CAT II kategória szerinti műveletek végzésére érvényes minősítéssel; és

2. a megközelítés során:

i. kapcsolódik a CAT IIIA kategória szerinti műveletek végzésére érvényes jóváhagyással rendelkező automata leszállítórendszerhez; vagy

ii. legalább a pályaküszöb felett 150 láb magasságig jóváhagyott szem elé vetítő leszállásirányító rendszert (HUDLS) használ.

b) Az üzemben tartó csak akkor végezhet CAT II, OTS CAT II vagy CAT III kategóriájú megközelítéseket, ha:

1. valamennyi érintett légi jármű rendelkezik 200 lábnál alacsonyabb felszín feletti elhatározási magasságú (DH) vagy elhatározási magasság nélküli megközelítés végrehajtására érvényes minősítéssel, és fel van szerelve a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő berendezésekkel;

2. a repülés általános repülésbiztonsági adatainak nyomon követése érdekében bevezettek és fenntartanak egy rendszert a sikeres és sikertelen megközelítések és/vagy automatikus leszállások nyilvántartására;

3. az elhatározási magasságot rádió-magasságmérővel határozzák meg;

4. a hajózószemélyzet legalább két pilótából áll;

5. a futópálya küszöbmagassága feletti 200 láb alatt valamennyi magasságértéket rádió-magasságmérővel határoznak meg.

c) Az üzemben tartó csak akkor végezhet megközelítést látásjavító rendszer használatával, ha:

1. a látásjavító rendszer ezen alrész értelmében került minősítésre, és a szem elé vetített kijelzőn egyszerre jeleníti meg az infravörös érzékelő segítségével alkotott képet és a repülési információkat;

2. 550 m futópálya menti látótávolság alatti megközelítés esetén a hajózószemélyzet legalább két pilótából áll;

3. I. kategóriájú megközelítés esetén természetes látási viszonyok között a futópálya jelzései legalább 100 lábbal a futópálya küszöbmagassága felett észlelhetők;

4. függőleges irányítással végzett megközelítés (APV) és folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikával végzett nem precíziós megközelítés (NPA) esetén természetes látási viszonyok között a futópálya jelzései legalább 200 lábbal a futópálya küszöbmagassága felett észlelhetők, és teljesülnek az alábbi követelmények:

i. a megközelítést jóváhagyott függőleges irányvezetést alkalmazva hajtják végre;

ii. a végső megközelítés kezdőpontjától (FAF) a pályaküszöbig tartó megközelítési szakasz egyenes, és a végső megközelítési irány és kifutópálya-középvonal közötti eltérés nem haladja meg a 2°-t;

iii. a végső megközelítési útvonal közzé van téve és nem haladja meg a $3{,}7^{o}$-t;

iv. a látásjavító rendszer minősítése során megállapított maximális oldalszélkomponenst nem lépik túl.

▼B

SPA.LVO.115 A repülőtérre vonatkozó előírások

a) Az üzemben tartó 800 m látótávolság alatt nem használhatja a repülőteret csökkent látási viszonyok közötti repülésre, kivéve, ha:

1. a repülőtér beszerezte annak az államnak a jóváhagyását ilyen repülésekre, amelynek területén a repülőtér található; és

2. ki vannak alakítva a csökkent látási viszonyok között követendő eljárások (LVP).

b) Amennyiben az üzemben tartó olyan repülőteret választ, ahol nem használják a csökkent látási viszonyok között követendő eljárások előírásait, az üzemben tartónak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a repülőtéren használnak ezen előírásokkal egyenértékű eljárásokat. Az üzembentartási kézikönyvben vagy az eljárások kézikönyvében egyértelműen le kell írni az ilyen helyzeteket, a hajózószemélyzet részére pedig útmutatást kell adni arra vonatkozóan, miként határozza meg, hogy az adott repülőtéren valóban érvényben vannak-e LVP-eljárásokkal egyenértékű eljárások.

SPA.LVO.120 A hajózószemélyzet képzése és képesítései

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy csökkent látási viszonyok közötti repülés végrehajtása előtt:

a) a hajózószemélyzet minden tagja:

1. megfeleljen az üzembentartási kézikönyvben előírt képzési és ellenőrző-vizsga-követelményeknek, beleértve a repülésszimulációs oktatóeszközön (FSTD) a repülés és a légi jármű típusára vonatkozó futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS) és elhatározási magasság (DH) korlátozó értékei közötti üzemben tartásra vonatkozóan végzett képzést;

2. rendelkezzen az üzembentartási kézikönyvben előírt normák szerinti képesítéssel;

b) sor kerüljön részletes tanterv szerinti képzésre és ellenőrző vizsgára.

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

SPA.DG.100 Veszélyes áruk szállítása

A IV. mellékletben (CAT rész) meghatározott esetek kivételével az üzemben tartó csak akkor szállíthat veszélyes árukat légi úton, amennyiben azt az illetékes hatóság engedélyezte.

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;

e) gondoskodik arról, hogy a parancsnok részére átadott tájékoztatás egy példányát a földön őrizzék, és az vagy az abban található információk a legutolsó induló és következő érkező repülőtér részére azonnal hozzáférhetőek legyenek az érintett repülés befejezéséig;

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.

▼B

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 az 1702/2003/EK rendelet szerint minden helikoptert és az éjjellátó képalkotó rendszer minden kapcsolódó berendezését megfelelő légialkalmassági bizonyítvánnyal kell ellátni.

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.

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:

1. tartalék vagy másodlagos áramforrás az éjjellátó szemüvegekhez;

2. az éjjellátó szemüvegekhez megfelelő csatlakozással ellátott sisak.

e) Az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repüléseken minden szükséges éjjellátó szemüvegnek azonos gyártmányúnak, generációjúnak és típusúnak kell lennie.

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.

▼B

SPA.NVIS.120 Az éjjellátó képalkotó rendszer alkalmazási minimumai

a) A végrehajtandó éjjeli repüléstípusra vonatkozó VFR időjárási minimumok alatt nem végezhetők repülések.

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.

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.

▼B

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.

SPA.HHO.110 A helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

a) 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 a 2042/2003/EK rendelet szerint az üzemben tartónak – a gyártóval együttműködve – kell kidolgoznia, és be kell illesztenie saját helikopter-karbantartási programjába.

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.

▼B

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.

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.

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 az 1702/2003/EK 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.

SPA.HEMS.120 A helikopteres légimentés műveleti minimumai

a) Az 1. és a 2. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterekkel végzett légimentő repülésekre a repülés-előkészítési és útvonal-repülési szakaszban az 1. táblázatban meghatározott időjárási minimumok vonatkoznak. Amennyiben az útvonal-repülési szakaszban az időjárási viszonyok a feltüntetett 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 hajózószemélyzet képesítése megfelelő ehhez.

1. táblázat

A helikopteres légimentés műveleti minimumai

2 PILÓTA		1 PILÓTA	
NAPPAL			
Felhőalap	Látótávolság	Felhőalap	Látótávolság
500 láb vagy magasabb	A légtérre vonatkozó VFR-minimumok meghatározásai szerint	500 láb vagy magasabb	A légtérre vonatkozó VFR-minimumok meghatározásai szerint
499–400 láb	1 000 m (*)	499–400 láb	2 000 m
399–300 láb	2 000 m	399–300 láb	3 000 m
ÉJJEL			
Felhőalap	Látótávolság	Felhőalap	Látótávolság
1 200 láb (**)	2 500 m	1 200 láb (**)	3 000 m

(*) Az útvonal-repülési szakaszban a látótávolság rövid időszakokra 800 m-re csökkenthető, amennyiben a talajjal vizuális kapcsolatot tartanak, és a helikopterrel olyan sebesség mellett végeznek manővereket, amely lehetővé teszi az akadályok időben történő észlelését az összeütközés elkerüléséhez.

(**) Az útvonal-repülési szakaszban a felhőalap rövid időszakokra 1 000 lábra csökkenthető.

▼B

b) A 3. teljesítményosztályban végzett helikopteres légimentési műveletekre vonatkozó időjárási minimumok a repülés-előkészítési és útvonal-repülési szakaszban 600 láb felhőalap és 1 500 láb látótávolság. A látótávolság rövid időszakokra 800 m-re csökkenthető, amennyiben a talajjal vizuális kapcsolatot tartanak, és a helikoptert olyan sebességgel vezetik, amely lehetővé teszi az akadályok időben történő észlelését az összeütközés elkerüléséhez.

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

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.

▼B

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) 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.

▼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.

SPA.HEMS.140 Információk és dokumentáció

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként minimálisra csökkenjenek a helikopteres légimentés 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, 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.

b) Az üzembentartási kézikönyv vonatkozó kivonatait a helikopteres légimentést igénybe vevő szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

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.

SPA.HEMS.150 Tüzelőanyag-ellátás

a) Amennyiben a helikopteres légimentő küldetést VFR szerint, egy helyi és meghatározott földrajzi területen belül végzik, normál tüzelőanyag-tervezést lehet használni, feltéve, hogy az üzemben tartó meghatároz vésztartalék tüzelőanyagot annak biztosítása érdekében, hogy a küldetés befejezésekor a fennmaradó tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint az alábbiakhoz elegendő mennyiség:

   1. 30 percnyi repülési idő normál útvonal-repülési körülmények között; vagy

   2. olyan területen belül repülve, ahol folyamatosan rendelkezésre állnak megfelelő leszállóhelyek, 20 percnyi repülési idő normál utazósebességgel.

SPA.HEMS.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

Amennyiben a parancsnok úgy ítéli meg, hogy tüzelőanyag-feltöltés szükséges, miközben a fedélzeten utasok tartózkodnak, a feltöltés vagy álló rotorok mellett, vagy – ha az alábbi előírások teljesülnek – forgó rotorok mellett végezhető:

a) a helikopternek azon az oldalán, ahol a tüzelőanyag-feltöltés folyik, az ajtókat zárva kell tartani;

b) amennyiben az időjárás megengedi, a helikopternek azon az oldalán, ahol nem folyik tüzelőanyag-feltöltés, az ajtókat nyitva kell tartani;

c) a megfelelő típusú és számú tűzoltó eszközöket úgy kell elhelyezni, hogy tűz esetén azonnal rendelkezésre álljanak; és

d) elegendő számú személyzetnek kell rendelkezésre állnia annak érdekében, hogy tűz esetén azonnal eltávolítsák a betegeket a helikopterből és annak közeléből.