



MAGYARÁZÓ MEGJEGYZÉS

AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

03/2012 SZ. VÉLEMÉNYE

(2012. szeptember 3.)

a légi műveletekre vonatkozó végrehajtási szabályokat és a repülőszemélyzetre vonatkozó végrehajtási szabályokat módosító bizottsági rendelethez

Vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett kereskedelmi légiszállítási műveletek

Repülőgéppel és helikopterrel végzett, ugyanazon induló és érkező repülőteret használó kereskedelmi légiszállítási műveletek

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló.....	3
Bevezetés.....	4
I. ÁLTALÁNOS RÉSZ.....	4
II. A vélemény hatálya	4
III. Konzultáció.....	6
IV. Szabályok számozási rendszere	7
CAT (S, B).....	8
I. A Légiműveletekről szóló átfogó rendelet módosításai.....	8
II. A CAT-rész módosításai	8
III. Az ORO-rész módosításai.....	14
IV. Egyéb megjegyzések	15
CAT (A-A)16	
I. Irányelvek.....	16
II. Az átfogó rendeletek módosításai.....	18
III. A CAT-rész módosításai	19
IV. Az ORO-rész módosításai.....	21
V. Az ARO-rész módosításai	23
VI. Az ORA-rész módosításai	23
VII. Egyéb megjegyzések	23
1. melléklet: Az EU-OPS és a JAR-OPS3 mellékleteinek hivatkozási táblázatai	24
1.005(a) 1. melléklet – B teljesítmény-osztályú repülőgépek nappal, VFR szerint.....	24
3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	43
3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	53
2. melléklet: a CAT (A-A) műveletekre nem vonatkozó könnyítések listája	59
CAT-rész.....	59
3. melléklet: A szövegben található mozaikszavak és rövidítések	83

Vezetői összefoglaló

Jelen vélemény a vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett kereskedelmi légiszállítási műveletekre [commercial air transport operations (CAT)] vonatkozó végrehajtási szabályokat [Implementing Rules (IR)] tartalmazza, és az alábbi dokumentumokat módosítja:

- A Légi műveletekről szóló átfogó rendelet;
- I. melléklet – A II.-VII. mellékletben használt kifejezések meghatározásai;
- II. melléklet – ARO-rész, A hatóságra vonatkozó előírások légi műveletekkel kapcsolatosan
- III. melléklet – ORO-rész, Szervezeti előírások légi műveletekkel kapcsolatosan, különösen kereskedelmi légi műveletekkel és összetett hajtóműves légi járművel végzett nem kereskedelmi műveletekkel kapcsolatosan; valamint
- IV. melléklet – CAT-rész, Műszaki előírások kereskedelmi légiszállítási műveletekhez.

Ezen felül a jelen vélemény végrehajtási szabályokat tartalmaz az ugyanazon repülőtéren vagy műveleti helyszínen induló és végződő CAT műveletekre vonatkozóan. Az alábbi dokumentumokat módosítja:

- Légi műveletekre vonatkozó rendelet:
 - A Légi műveletekről szóló átfogó rendelet;
 - II. melléklet – ARO-rész, A hatóságra vonatkozó előírások légi műveletekkel kapcsolatosan
 - III. melléklet – ORO-rész, Szervezeti előírások légi műveletekkel kapcsolatosan; valamint
 - IV. melléklet – CAT-rész, Műszaki előírások kereskedelmi légiszállítási műveletekhez;
- Repülőszemélyzetre vonatkozó rendelet:
 - A Repülőszemélyzetre vonatkozó átfogó rendelet; valamint
 - VII. melléklet – ORA-rész, Repülőszemélyzetre vonatkozó szervezeti előírások.

Ezen előírások az alábbi irányelvek alapján kerültek kidolgozásra:

- magas repülésbiztonsági szint fenntartása;
- arányos szabályok biztosítása, ahol lehetséges;
- rugalmasság és hatékonyság garantálása üzemeltetők és hatóságok részére.

Jelen vélemény egy kiterjedt, hatóságokkal, szervezetekkel, üzemeltetőkkel és repülési szakértőkkel lefolytatott konzultáció eredménye.

Bevezetés

I. ÁLTALÁNOS RÉSZ

1. Az Európai Parlament és Tanács 216/2008/EK¹ rendelete (a továbbiakban: „alaprendelet”), módosította az 1108/2009/EK² rendelet, megfelelő és átfogó keretrendszerrel hoz létre a közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására a polgári repülés terén.
2. Jelen vélemény célja az Európai Bizottság támogatása a légiüzemeltetési végrehajtási szabályok meghatározásában.
3. A vélemény az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) Igazgatósága³ által meghatározott eljárás betartásával került elfogadásra, az alaprendelet 19. cikke előírásainak megfelelően.

II. A vélemény hatálya

4. Jelen vélemény vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett kereskedelmi légiszállítási műveletekre [commercial air transport operations (CAT)] vonatkozó IR-eket tartalmaz és az alábbi dokumentumokat módosítja:
 - A Légi műveletekről szóló átfogó rendelet;
 - I. melléklet – A II.-VII. mellékletben használt kifejezések meghatározásai;
 - II. melléklet – ARO-rész, A hatóságra vonatkozó előírások légi műveletekkel kapcsolatosan
 - III. melléklet – ORO-rész, Szervezeti előírások légi műveletekkel kapcsolatosan, különösen kereskedelmi légi műveletekkel és összetett hajtóműves légi járművel végzett nem kereskedelmi műveletekkel kapcsolatosan; valamint
 - IV. melléklet – CAT-rész, Műszaki előírások kereskedelmi légiszállítási műveletekhez.
5. Ezen felül a jelen vélemény végrehajtási szabályokat tartalmaz az ugyanazon repülőtéren vagy műveleti helyszínen induló és végződő CAT műveletekre (CAT A-A) vonatkozóan és az alábbi dokumentumokat módosítja:
 - Légi műveletekre vonatkozó rendelet:
 - A Légi műveletekről szóló átfogó rendelet;

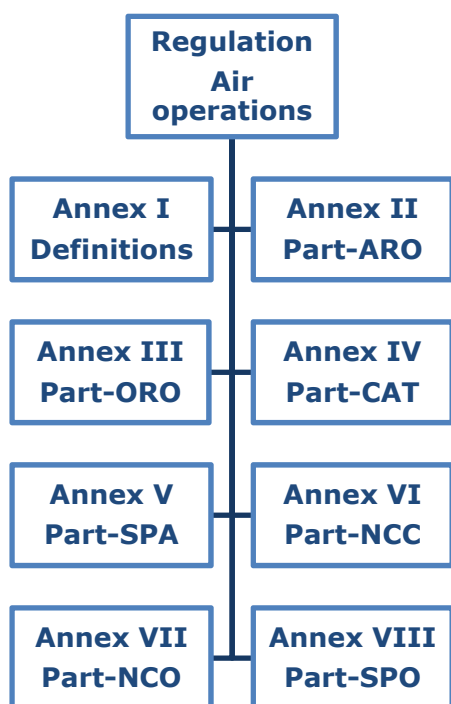
¹ Az Európai Bizottság 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. (HL L 79, 2008. 03. 19., 1.-49. old.)

² Az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalom szervezés és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/33/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. (HL L 309, 2009. 11. 24., 51.-70. old.)

³ Az Igazgatótanács döntése az Ügynökség által Vélemények, Különleges légialkalmassági előírások, valamint Útmutatók kiadása során alkalmazandó eljárásról. ("Szabályalkotó eljárás"). EASA MB 08-2007 (2007. 06. 13.).

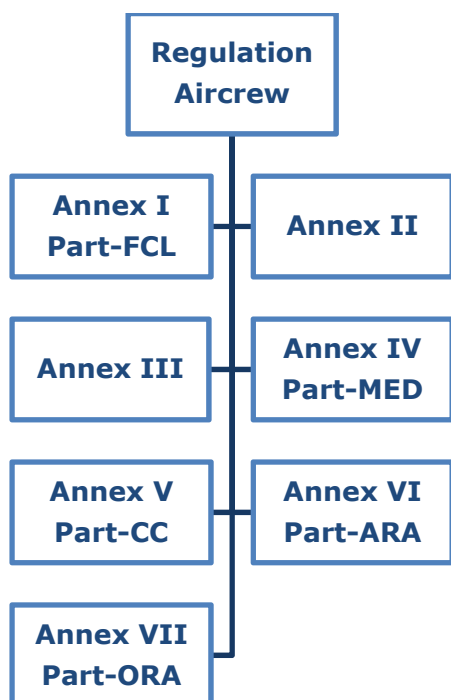
- II. melléklet – ARO-rész, A hatóságra vonatkozó előírások légi műveletekkel kapcsolatosan
 - III. melléklet – ORO-rész, Szervezeti előírások légi műveletekkel kapcsolatosan; valamint
 - IV. melléklet – CAT-rész, Műszaki előírások kereskedelmi légiszállítási műveletekhez;
 - Repülőszemélyzetre vonatkozó rendelet:
 - A Repülőszemélyzetre vonatkozó átfogó rendelet; valamint
 - VII. melléklet – ORA-rész, Repülőszemélyzetre vonatkozó szervezeti előírások.
6. Jelen vélemény dokumentumai az Európai Bizottság és az Ügynökség által 2011 áprilisában javasolt átdolgozott szabályrendszeren alapulnak. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a légi műveletekre és repülőszemélyzetre vonatkozó rendelet mellékleteiről⁴.

1. táblázat A légi műveletekre vonatkozó rendelet mellékletei⁵



⁴ 1178/2011/EU rendelet a polgári légi közlekedésben dolgozó repülőszemélyzetről, módosította a 209/2012/EU rendelet.

⁵ NCC: összetett hajtóműves légi járművekkel végzett nem kereskedelmi műveletek [non-commercial operations with complex motor-powered aircraft]; NCO: nem összetett hajtóműves légi járművekkel végzett nem kereskedelmi műveletek [non-commercial operations with other-than-complex motor-powered aircraft]; SPO: egyedi műveletek [specialized operations]. NCC: non-commercial operations with összetett motoros légi jármű; NCO: non-commercial operations with nem összetett hajtóműves légi jármű; SPO: specialised operations.

2. táblázat: A repülőszemélyzetre vonatkozó rendelet mellékletei⁶**III. Konzultáció**

7. Jelen vélemény az alábbiakon alapul:

- NPA 2008-22, amely tervezeteket tartalmaz hatóságokra és szervezetekre vonatkozó végrehajtási szabályokra [Implementing Rules (IR)], Megfelelés elfogadható módozataira [Acceptable Means of Compliance (AMC)], valamint Útmutató anyagokra [Guidance Material (GM)];
- NPA 2009-02, amely tervezeteket tartalmaz légi műveletekre vonatkozó IR-ekre és kapcsolódó AMC-re és GM-re.

8. Az NPA 2008-22 dokumentumot 2008. október 31-én tették közzé az EASA honlapján (<http://www.easa.europa.eu>). A konzultációs időszak 2009. május 28-án zárult le. Az NPA 2009-02 dokumentumot 2009. január 30-án tették közzé az EASA honlapján (<http://www.easa.europa.eu>). A konzultációs időszak 2009. július 31-én zárult le.

9. A szabályok módosított szövegeit részletesen megtárgyalták az NPA 2008-22-höz és az NPA 2009-02-höz felállított szabályalkotó felülvizsgáló testületekben.

10. A hatóságokkal, szervezetekkel és üzemeltetőkkel végzett kiterjedt konzultáció alapján az Ügynökség az AR-részre és OR-részre vonatkozó CRD-eket 2010. október 4-én, a CRD.OPS I-et 2010. november 25-én, míg a CRD OPS II-t 2011. október 27-én tette közzé. Az egyes közreadásokra adott reakciók határideje 2010. december 6-án, 2011. február 15-én és 2012. január 30-án járt le.

⁶ FCL: repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyeztetése [flight crew licensing]; MED: orvosi [medical]; CC: légiutas-kísérők [cabin crew]; ARA: Repülőszemélyzetre vonatkozó hatósági előírások.

11. Az Ügynökség a CAT A-A dokumentumra tett javaslatot az AGNA tagjaival két tematikus ülésen tárgyalta meg 2011. októberében és 2012. júliusában.

IV. Szabályok számozási rendszere

12. Az Ügynökség szabályalkotó szövegezési útmutatói alapján az alábbi szabály számozási rendszert alkalmazták az IR-eknél:

<Rész>.<Alrész>.<Fejezet>.<N>

Magyarázat:

<Rész>: kötelező – maximum négy betű vagy számjegy

például: ARO, ORO, CAT

<Alrész>: kötelező – maximum négy betű vagy számjegy

például: GEN, OP, POL, IDE

<Fejezet>: kötelező – maximum öt betű vagy számjegy

például: MPA, NMPA, A, H, S, B

<N>: kötelező – szabály száma – három számjegy, a kezdőszám 100, az ezt követő számok általában 5-ösével növekednek.

CAT (S, B)

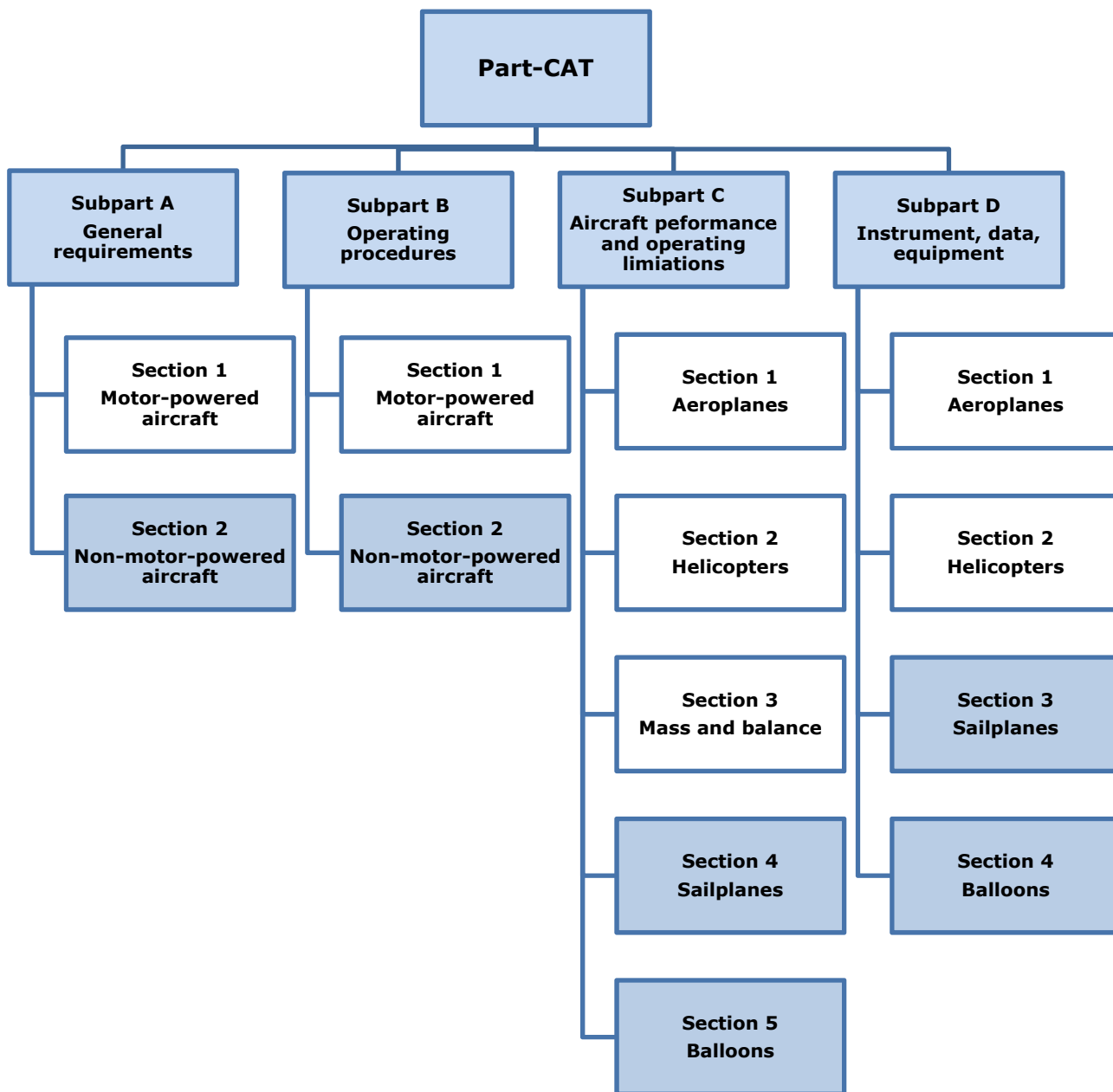
I. A Légitűveletekről szóló átfogó rendelet módosításai

13. Az átfogó rendelet módosításai két apróbb kiegészítést tartalmaznak, hogy az kiterjedjen a ballonnal vagy vitorlázó repülőgéppel végzett CAT műveletekre.
14. Az 1. cikk módosítása meghatározza az OPS szabályok alkalmazhatóságát a ballonnal vagy vitorlázó repülőgéppel végzett CAT műveletekre. Emellett tisztázza, hogy a rendelet nem vonatkozik rögzített ballonokra, léghajókra és rögzített ballonnal végzett repülésekre. A ballonnal végzett számos művelet közül néhány során a ballon rögzítésre kerülhet. A három fő rögzítési fajta közötti alapvető eltérés az alábbi:
 - a „rögzített ballont” kimondottan úgy tervezték, hogy az üzemelés során egy rögzítőrendszeren keresztül folyamatosan a földhöz kapcsolódjon.
 - „rögzített repülés” egy szabad ballon ideiglenes rögzítése repülés közben abból a célból, hogy a teljes repülést egyazon helyszínen végezzék.
 - „indításkori rögzítés” egy szabad ballon ideiglenes rögzítése szabad repülés megkezdése céljából.
15. Jelen rendelet kizárólag az „indításkori rögzítéssel” történő üzemeléssel foglalkozik. A rendelet nem tér ki a „rögzített ballonra” és „rögzített repülésre”. Ezzel egy későbbi időpontban foglalkoznak majd.
16. Átmeneti időszakra 3 éves kivételi időszak javasolt. Jelen javaslat figyelembe veszi, hogy jelenleg nem állnak rendelkezésre egységes EU szabályok az ilyen műveletekre vonatkozóan.

II. A CAT-rész módosításai

Hatály

17. A CAT-rész valamennyi CAT műveletre vonatkozó műszaki szabályokat tartalmaz. A CAT-rész szerkezetét úgy alkották meg, hogy később lehetőség legyen további légi jármű-kategóriák hozzáadására a korábban rendelkezésre álló szabályok szerkezetének megzavarása nélkül. Ezért a CAT (S, B) részre vonatkozó szabályok legtöbbje új fejezetekben található.
18. Az alábbi ábrán kéken láthatók a CAT (S, B) műveletekre vonatkozó alrészek és fejezetek.



19. A CAT (S, B)-rész szabályait az alábbiakkal együttesen kell olvasni:
- A Légi műveletekről szóló átfogó rendelet;
 - I. melléklet – A II.-VII. mellékletben használt kifejezések meghatározásai;
 - II. melléklet – ARO-rész, Hatóságra vonatkozó előírások légi műveletekkel kapcsolatosan
 - III. melléklet – ORO-rész, Szervezeti előírások, ahol különösen az alábbi alrészek vonatkoznak: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC valamint ORO.FC;
 - V. melléklet – SPA-rész, amely az egyedi jóváhagyáshoz kötött műveletekre vonatkozó előírásokat tartalmaz, amelyek elvben a CAT (S, B) műveletekre is

vonatkoznak; azonban ezen műveletek közül egyik sem tűnik mérvadónak a CAT (S, B) üzemeltetőkre.

Reakciók áttekintése

20. Az Ügynökséghez hét érdekelt féltől összesen 92 hozzászólás érkezett.
21. Egyes hozzászólások a CAT (S, B) egészére vonatkoztak, azt sugallva, hogy a CAT (S, B) nem tekintendő kereskedelmi tevékenységnek. Az ilyen hozzászólások feljegyzésre kerültek, azonban nem fogadták el, mivel ez a vélemény nem azzal foglalkozik, hogy egy tevékenységet kereskedelmiként vagy nem kereskedelmiként kell-e elkönyvelni. A kereskedelmi művelet fogalmának meghatározása az alaprendelet 3. cikkében található, és egy alacsonyabb szintű IR-ben nem változtatható meg.
22. A GEN alrészhez a legtöbb hozzászólás a CAT.GEN.NMPA.140 „A fedélzeten szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és tájékoztatások” ponthoz érkezett. A legtöbb hozzászólás további enyhítést és az NCO-résszel történő egyeztetést kért; a legtöbb elfogadásra került.
23. Az OP alrésszel kapcsolatosan a legtöbb hozzászólás a ballonos műveletekhez érkezett. Ezek közül számos hozzászólás további tisztázásokat kért, amelyek alább, a „Értelmezések” részben találhatók.
24. A POL alrésznel a hozzászólások nagy része szintén a ballonokra vonatkozó előírásokkal, illetve a tömeg meghatározásához használt AMC-vel foglalkozott. A legtöbb hozzászólás elfogadásra került.
25. Körülbelül 30 hozzászólás érkezett az IDE alrészhez, többségük a ballonokhoz. Egyes hozzászólások a kapitány heveder-rendszeréhez kapcsolódtak a ballonokon, egyes esetekben támogatva a javasolt szöveget, más esetekben ellenezve azt. Egyes hozzászólások a többi résszel történő következtetést kértek. A hozzászólások emellett kiemelték a ballonok egyéb felszerelésére vonatkozó rendelkezés felülvizsgálatának szükségét. Tisztázást kértek a vitorlázó repülőgépek rádiókommunikációs berendezésével kapcsolatban.

Értelmezések

26. A fejezetek megírásánál az Ügynökség alaposan megvizsgálta a javasolt szabályok összeegyeztethetőségét az alábbi dokumentumokkal, és szükség esetén egyeztetette a szövegeket:
 - a CAT-specifikus IR-ek esetében a CAT (A, H) rész az EASA által elfogadott és az Európai Parlamentnek vizsgálatra megküldött verziójával; valamint
 - a vitorlázó repülőgépes és ballonos műveletekre jobban jellemző IR-ek esetében az NCO-rész az EASA Bizottságban tárgyalt legutóbbi verziójával.
27. Az alábbi fejezetek a CRD verzióhoz mért módosításokat tartalmazzák abban az értelemben, hogy megváltoztatják a szabályok tartalmát és egyes szabályok esetében további értelmezést nyújtanak.

CAT.GEN.105 Motoros vitorlázó túrarepülőgépek és motoros vitorlázó repülőgépek

28. Jelen előírás célja annak tisztázása, hogy a motoros vitorlázó túrarepülőgépek kivételével a motoros vitorlázó repülőgépeket a hajtóművel nem rendelkező légi járművekre és vitorlázó repülőgépekre vonatkozó szabályok szerint kell üzemeltetni. Ezen felül a szabály a motoros túravitorlázó repülőgépekkel kapcsolatban – amelyek a motoros vitorlázó repülőgépek egy alkategóriájának tekintendők – meghatározza az alkalmazandó szabályokat attól függően, hogy repülőgépként vagy vitorlázó repülőgépként üzemeltetik-e azokat.
29. Ez a szabály a szabályok hierarchiájában feljebb került, és most a GEN alrész 1. és 2. fejezete előtti szövegrészbe került.

CAT.GEN.NMPA.100 A kapitány felelősségei

30. Jelen szabály összefoglalja a kapitány legfontosabb felelősségeit. A szabályokat kiegészítő előírásokkal módosították, tükrözve a CAT (A, H) műveletek személyzetére vonatkozó egyes szabályokat. Az új előírások az üzemeltető esemény-bejelentő rendszerével, az FTL-lel és pihenőidőre vonatkozó előírásokkal foglalkoznak, és felsorolnak olyan helyzeteket, amikor a kapitány nem láthat el szolgálatot a légi járművön.
31. Bár a vitorlázó-repülő és ballonos közösség általában a légijármű-parancsnok kifejezést használja a kapitány helyett, az Ügynökség ennek ellenére ezen kifejezés használatát javasolja, hogy fennmaradjon a CAT-rész és ORO-rész egyéb szabályaival történő összeegyeztethetőség.

CAT.GEN.NMPA.105 A ballon személyzetének felelősségei

32. Az ORO-rész a ballonnal végzett CAT műveletekre vonatkozik. Ez azt jelenti, hogy a CC alrész azon előírása, amely a 19-nél több utas szállítására tanúsított légi járművek üzemeltetéséhez egy légiutas-kísérőt is megnevez, a 19-nél több utast szállító ballonokra is vonatkozik.
33. Azonban az ORO.CC szabályait főleg repülőgépekkel és helikopterekkel végzett műveletekre írták, és nem tekintették ballonos műveletekre alkalmazhatónak. Ezért javasolt a légiutas-kísérőkre vonatkozó előírásból kihagyni a ballonnal végzett műveleteket.
34. Azonban feltételezhető, hogy 19-nél több utas szállítása esetén a kapitánynak egy további személyzeti tag segítségére is szüksége van. A fentiekre tekintettel egy új szabály került hozzáadásra CAT.GEN-NMPA.105 „Kiegészítő személyzeti tag ballonon” címmel. A szabály egy további személyzeti tag jelenlétét írja elő, amennyiben a ballon 19-nél több utast szállít, valamint meghatározza a kiegészítő személyzeti tag felelősségeit.

CAT.GEN.NMPA.140 A fedélzeten szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és tájékoztatások

35. Jelen szabály az érdekelt felektől beérkezett hozzászólások alapján, valamint az NCO-rész legújabb kiadott verziójával történő ellentmondások elkerülése érdekében módosításra került. A szabály most lehetővé teszi, hogy az (a) albekezdésben felsorolt dokumentumokat, kézikönyveket és tájékoztatásokat a légi járművet begyűjtő járműben is lehessen szállítani vagy a repülőtéren vagy műveleti helyszínen tárolni, mind vitorlázó repülőgéppel, mind ballonnal végzett műveletek esetén, feltéve, hogy a repülést A-A vagy helyi területen történő műveletként indították.

CAT.GEN.NMPA.150 Veszélyes áruk szállítása

36. Az érdekelt felek kérték a szabály törlését, mivel CAT (S, B) során általában nem szándékoznak veszélyes árut szállítani. Tisztázandó, hogy az előírás azon körülményekkel foglalkozik, amelyek között SPA.DG szerinti jóváhagyás nélkül veszélyes áruk szállíthatók. Ilyen például az utaspoggyászban szállított olyan tételek, amelyeket általában veszélyes áruként tartanak nyilván. Jelen bekezdés emellett felhívja a kapitány figyelmét a véletlenül fedélzetre vitt veszélyes áruk felderítésére.
37. Ezért az Ügynökség fenntartotta a szabályt, de úgy módosította, hogy veszélyes áruk szállítása nem engedélyezett, kivéve, ha nem vonatkoznak rájuk A veszélyes áruk repülőgépen történő biztonságos szállításához kiadott Műszaki utasítások (ICAO Doc 9284-AN/905) 1. rész rendelkezései, vagy amennyiben utasok vagy a személyzet tagjai viszik a fedélzetre, vagy poggyászban vannak, a Műszaki utasítások 8. rész szerint.
38. A „Műszaki utasítások” kifejezés meghatározása az I. mellékletben található (a 04/2011 véleményben kiadottak szerint).

CAT.OP.NMPA.105 Zajcsökkentő eljárások – ballonok és motoros vitorlázó repülőgépek

39. Az érdekelt felektől beérkezett elfogadott hozzászólások alapján módosultak a zajcsökkentő eljárások és meghatározzák, hogy a szabály a ballonokkal és motoros vitorlázó repülőgépekkel végzett műveletekre vonatkozik. Ezen felül a szöveget enyhítették, és az nem az üzemeltetőre, hanem a kapitányra vonatkozik.

CAT.OP.NMPA.110 Üzemanyag-vagy ballaszt számítás – ballonok

40. Jelen előírás módosításra került és meghatározza, hogy a számítást az operatív repülési tervben kell dokumentálni. Ezen felül a többi szabályhoz hasonlóan kivették a „gáz” kifejezést, mivel a gázt az „üzemanyag” kifejezéssel már meghatározták.

CAT.OP.NMPA.115 Speciális kategóriájú utasok [special categories of passengers (SCPs)] szállítása

41. Az érdekelt felektől beérkezett elfogadott hozzászólások alapján a szabályt lerövidítették és leszűkítették arra a repülésbiztonsági célkitűzésre, hogy az SPC-eket az üzemeltető által a légi jármű és utasai biztonságának biztosítása érdekében meghatározott eljárások szerint kell szállítani.

42. A kapcsolódó AMC szövege figyelembe veszi a 1107/2006/EK rendeletet a mozgássérült és csökkent mozgásképességű személyek jogairól légiközlekedés során⁷. Különös figyelmet kapott a 2(a) cikk, amely megadja a „mozgássérült személy” vagy a „csökkent mozgásképességű személy” meghatározását, amelynek hatálya némileg szélesebb, mint az EU-OPS-ban található megfelelője (lásd ACJ OPS 1.260 a JAR-OPS 1) 2. Fejezetében, valamint a ballonnal végzett CAT műveletek különleges igényeit.

Korábbi CAT.OP.NMPA.120 Poggyász tárolása

43. Ez a szabály törlésre került, mert úgy ítélték meg, hogy nem vonatkozik a CAT (S, B) műveletekre.

CAT.OP.NMPA.135 Utas- és pilótakabinok biztonsága – ballonok

44. Ez a szabály átírásra került, hogy kiterjedjen a ballonos műveletekre.

CAT.OP.NMPA.165 Repülés közbeni üzemanyag- vagy ballasztkezelés

45. A szöveg módosításra került, hogy tükrözze a ballonok különleges üzemeltetési igényeit. Ez a szabály a kapitányt érinti, amely jobban tükrözi a CAT(B) műveletek természetét.

CAT.OP.NMPA.170 Tartalék oxigén használata

46. A szöveg azzal az üzemeltetési előírással foglalkozik, hogy mikor kell tartalék oxigént használni. A CAT.IDE.S.125 és CAT.IDE.B.125 pontok oxigénre vonatkozó hasonló előírásaival összhangban kell olvasni.

CAT.OP.NMPA.185 Üzemeltetési korlátozások – vitorlázó repülőgépek

47. Új szabály került hozzáadásra, hogy tisztázzák, hogy a vitorlázó repülőgépek kizárólag nappal üzemeltethetők.

CAT.POL.S.110 Teljesítmény

48. A nagyvárosok, városok és települések beépített területei fölötti üzemeléssel foglalkozó korábbi (b) albekezdés törlésre került, mert arra már a SERA-rész 3.1.2.1 pontja kitér.

CAT.POL.B.115 Teljesítmény

49. A nagyvárosok, városok és települések beépített területei fölötti üzemeléssel foglalkozó korábbi (b) albekezdés törlésre került, mert arra már a SERA-rész 3.1.2.1 pontja kitér.

⁷ HL L 204, 2006. 07. 26., 1-9. old.

CAT.IDE.S.140 Rádiókommunikációs berendezés

50. Tisztázásra került, hogy a rádiókommunikációs berendezés csak akkor kötelező, ha azt a légtérre vonatkozó előírások megkövetelik.

CAT.IDE.B.115 VFR szerinti műveletek – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó

51. A módosított szabály egyezik az NCO-rész szövegével és tisztázza, hogy milyen körülmények között szükséges a nyomásmagasság-mérő.

CAT.IDE.B.120 Heveder-rendszerek

52. A módosított szabály meghatározza, hogy a heveder-rendszer csak több kabinrészre osztott kosarú ballonon kötelező a kapitány részére.

CAT.IDE.B.135 Kézi tűzoltó-készülékek

53. A módosított szabály hivatkozást tartalmaz a CS 31HB-re, amely tartalmazza a kézi tűzoltó-készülékekre vonatkozó előírásokat.

CAT.IDE.B.150 Egyéb berendezések

54. Ez a szabály az NCO/SPO részekre beérkezett hozzászólások tükrében átírásra került. Most előírásra kerültek meghatározott tételek, a ballon kategóriájától függően.

CAT.IDE.B.155 Rádiókommunikációs berendezés

55. Tisztázásra került, hogy a rádiókommunikációs berendezés csak akkor kötelező, ha azt a légtérre vonatkozó előírások megkövetelik.

III. Az ORO-rész módosításai**ORO.AOC**

56. A CAT A-A műveleteket és vitorlázó repülőgéppel és ballonnal végzett CAT műveletek üzemeltetőinek a 2042/2003/EK rendelet nem írja elő egy tisztviselő kinevezését a folyamatos légi alkalmassághoz. Ezt az ORO.AOC.135 nem tükrözte eléggé, ezért az (a)(4) albekezdés módosításra került. Ezen felül az ORO.GEN.215 pontban meghatározott létesítmény-előírások elegendőnek minősülnek, ezért az ilyen üzemeltetők mentesülnek az ORO.AOC.140 pontban meghatározott létesítmény-előírások alól.

ORO.MLR

57. Úgy vélik, hogy az üzemeltetési kézikönyv teljes szerkezete az ORO.MLR.101 pontban leírtak szerint nem vonatkozik a CAT (S, B) műveletekre. Ezért a nagyobb rugalmasság bevezethetősége érdekében az üzemeltetési kézikönyv általános elveinek fenntartása

mellett a CAT (S, B) műveletek mentesülnek az ORO.MLR.101 pont alól, és az AMC2 ORO.MLR.100 az üzemeltetési kézikönyv egy egyszerűbb szerkezetét mutatja be.

ORO.FC

58. A 04/2011 vélemény már tartalmazott a vitorlázó repülőgéppel és ballonnal végzett CAT műveletekre vonatkozó elemeket. A CAT A-A üzemeltetőkre vonatkozóan, ballonok és vitorlázó repülőgépek CAT üzemeltetői kötelesek az I. fejezet általános előírásait követni, amelyek összetett hajtóműves légi járművek valamennyi kereskedelmi és nem kereskedelmi műveletére vonatkoznak. Emellett kötelesek betartani a 3. fejezet CAT-tól eltérő kereskedelmi műveletekre vonatkozó előírásait, amely előírja az üzemeltető éves ellenőrzését. Ismét áttekintették a könnyítéseket, és azokat a CAT A-A műveleteken végzett módosítások szerint megváltoztatták. Ezen változások főleg az útvonal/légtér és repülőtéri kompetenciára vonatkozó AMC-t érintik.
59. A ballonnal és vitorlázó repülőgéppel végzett műveletekre vonatkozó szabályok előírásokat tartalmaznak a repülőszemélyzet összetételére, a kapitány kijelölésére, CRM képzésre, eltérések oktatására és szoktató képzésre, valamint rendszeres képzésre és ellenőrzésre vonatkozóan, beleértve az üzemeltető jártasság-felmérését.

ORO.CC

60. Az ORO-rész vonatkozik a CAT műveleteket végző ballonokra is. Ez azt jelenti, hogy a CC alrész azon előírása, amely a 19-nél több utas szállítására tanúsított légi járművek üzemeltetéséhez egy légiutas-kísérőt is megnevez, a 19-nél több utast szállító ballonokra is vonatkozik.
61. Azonban ez nem tűnt alkalmazhatónak az ilyen típusú műveletekre, ezért javasolt a légiutas-kísérőre vonatkozó előírásból kivenni a ballonokat.

IV. Egyéb megjegyzések

62. A jelen vélemény alkalmazására az I. melléklet – Meghatározások a ballon üres tömeg a 04/2011 véleményben leírt meghatározásával bővült. A ballon, vitorlázó repülőgép, motoros vitorlázó repülőgép és motoros vitorlázó tūrarepülőgép meghatározását a 04/2011 vélemény tartalmazza. Bár ezek a kifejezések a komitológia során elhagyásra kerültek és nem kerültek be az első, xxx/xxxx/EK számú rendeletbe a Légi műveletekről (mivel az a rendelet csak a repülőgépekre és helikopterekre vonatkozó előírásokat tartalmazza), a meghatározások bekerülnek a Légi műveletekről szóló módosító rendeletbe, ahol megtalálható lesz a ballon, vitorlázó repülőgép, motoros vitorlázó repülőgép és motoros vitorlázó tūrarepülőgép meghatározása. Ezen felül némiképp módosításra került a forgalmi terhelés meghatározása, hogy ballonnal végzett műveletekre is alkalmazható legyen.
63. A ballonnal és vitorlázó repülőgéppel végzett CAT műveletek miatt nem javasolták az ARO-rész megváltoztatását.

CAT (A-A)**I. Irányelvek****A CAT-A-A műveletek célja**

64. Az NPA-ra beérkezett hozzászólások, a CRD-re adott hozzászólások, az A-A repülésekről tartott AGNA tematikus értekezleteken gyűjtött észrevételek, valamint az EASA bizottságban gyűjtött tapasztalatok alapján az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy a CAT A-A műveletekre javasolt szabályoknak az alábbi célkitűzéseknek kell megfelelniük:
- nem összetett szervezetek CAT műveleteinek támogatása, ahol a nyújtott szolgáltatás kisebb nem összetett légi járművel, VFR szerint nappal vagy éjszaka, egy helyi területen nyújtott városnéző repülések;
 - olyan repülőklubok ösztönzése tagságuk növelésére, amelyek jóváhagyott képzési szervezetek is [approved training organizations (ATOs)], figyelembe véve, hogy ezen szervezetek általában CAT A-A műveleteket bonyolítanak nem összetett légi járművekkel VFR szerint nappal, bizonyos napokon;
 - az arányosság elve betartásának biztosítása;
 - a CAT műveletekre jellemző magas repülésbiztonsági szint fenntartása utasszállítás során; valamint
 - különösen figyelembe véve az olyan eseményekkel járó veszélyeket, amikor kevésbé gyakorlott pilóták alkalmanként CAT műveleteket folytatnak.

A CAT A-A műveletek köre, a Légi műveletekről szóló átfogó rendelet meghatározása szerint

65. Az EASA bizottság által elfogadott és az Európai Parlamentnek és Tanácsnak felülvizsgálatra megküldött rendelet-tervezet a Légi műveletekről 6. cikk 1. bekezdése mentesíti a CAT A-A műveleteket a III. és IV. mellékletek alkalmazása alól. A mentesítés oka a CAT A-A műveletekről folytatott részletes vita egy olyan időpontra történő elhalasztása volt, amikor rendelkezésre áll az EASA véleménye a CAT A-A műveletekről.
66. A 6. cikk a CAT A-A műveleteket úgy határozza meg, mint ugyanazon repülőtéren vagy műveletei helyszínen kezdődő és végződő, B teljesítmény-osztályú repülőgéppel vagy nem összetett helikopterrel végzett műveleteket.
67. A „B teljesítmény-osztályú repülőgép” meghatározása az I. melléklet – Meghatározásokban található, és változtatás nélkül az EU-OPS 1.470 pontból került átvételre. Egy légi jármű B teljesítmény-osztályú repülőgépként történő nyilvántartásához az alábbi feltételeknek kell teljesülni:
- légcsavaros hajtómű által hajtott;
 - a legnagyobb felszállótömeg [maximum take-off mass (MTOM)] nem haladja meg az 5 700 kg-ot; valamint
 - legnagyobb utasülés-konfiguráció [maximum passenger seating configuration (MOPSC)] nem haladja meg a 9-et.

68. A „nem összetett helikopter” meghatározása az összetett helikopter az alaprendelet 3. cikkében található meghatározásának tagadásából származik. Egy légi jármű nem összetett helikopterként történő nyilvántartásához az alábbi feltételeknek kell teljesülni:
- 3 175 kg-ot nem meghaladó MTOM;
 - 9-et nem meghaladó MOPSC; valamint
 - tanúsítás egypilótás üzemeltetésre.

A célkitűzések és az átfogó rendeletben meghatározott alkalmazási kör összehasonlítása

69. Az átfogó rendeletben meghatározott alkalmazási kör nagyon általános, és lehetővé teszi, hogy összetett CAT műveletek meghaladják a fent megadott célkitűzéseket. Az alábbiak külön figyelmet érdemelnek:
- Az alkalmazási kör lehetővé tenné az összetett hajtóműves légi járművel végzett műveleteket is; egy B teljesítmény-osztályú repülőgép összetett hajtóműves légi járműnek minősül, ha a repülőgép légcsavaros-gázturbinás hajtóművekkel rendelkezik, vagy ha 2 pilótás minimum személyzettel történő üzemeltetésre tanúsították.
 - Az átfogó rendeletben található meghatározás nem ad meg repült időre vagy földrajzi határra vonatkozó korlátozásokat, ami azt jelenti, hogy az ilyen CAT A-A műveletek egy helyi területen kívül (az IR-ben nem található erre egységes meghatározás) is nyújthatók, különösen összetett légi járművekkel.
 - Ezen felül a repülési szabályokat sem korlátozták, ami azt jelenti, hogy CAT A-A műveletek egyaránt folytathatók VFR szerint nappal, VFR szerint éjjel, illetve IFR szerint is, ahol – különösen az utóbbi esetben – a műveletek összetettsége jelentősen megnő.
 - Végezetül, a legfeljebb kilenc utas meglehetősen magas szám, amely tulajdonképpen összetett repülőgépekkel is teljesíthető.

A javasolt intézkedések összefoglalása

70. A fenti értékelésen alapulva az alábbi intézkedéseket javasoljuk:
71. Kihangsúlyozandó, hogy a kompetens hatóságoknak lehetőségük és feladatuk az arányosság elvének alkalmazása a nem összetett szervezetek tanúsítási folyamatára vonatkozó belső utasításaikban és eljárásaikban. A CAT műveletek magas repülésbiztonsági szintjének megőrzése és az alkalmi CAT műveletekben rejlő veszélyek kezelése érdekében, amikor azt egy olyan üzemeltető végzi, amelynek fő műveletei nem tartoznak a CAT kategóriába, javasoljuk a CAT A-A műveletek tanúsítására vonatkozó előírás megtartását.
72. A repülőgéppel és helikopterrel kizárólag CAT A-A műveleteket végző üzemeltetők esetében az alábbi könnyítéseket javasoljuk. Ennek érdekében a CAT-rész, az ORO-rész és az ARO-rész alábbi módosításait javasoljuk. Azonban ezen könnyítések további korlátozásokat vezetnek be, mint az alkalmazható repülési szabályokra (nappali VFR), illetve a légi jármű méretére vonatkozóan (pl. ELA2).

73. Az ELA2 repülőgépeket és helikoptereket az I. melléklet az alábbiak szerint határozza meg:
- ELA2 repülőgép egy 2 000 kg-ot nem meghaladó legnagyobb felszállótömegű [maximum take-off mass (MTOM)] légi jármű, amely nem minősül összetett hajtóműves légi járműnek; valamint
 - ELA2 helikopter egy olyan nagyon könnyű forgószárnyas légi jármű, amelynek MTOM-e nem haladja meg a 600 kg-ot, nagyon egyszerű felépítésű, legfeljebb két főt szállíthat és nem turbina és/vagy rakétahajtómű hajtja.
74. Ezen felül megjegyzendő, hogy a CAT-rész és az ORO-rész már elfogadott szabályai számos könnyítést tartalmaznak a helyi műveletekre vagy a nem összetett légi járművel folytatott műveletekre vonatkozóan. Ezek az EU-OPS és a JAR-OPS3-ból erednek:
- Az 1.005(a) 1. melléklete a B teljesítmény-osztályú repülőgépekkel VFR szerint, nappal végzett műveletekre;
 - 3.005(f) 1. melléklet kisebb helikopterekkel VFR szerint, nappal végzett műveletekre; valamint
 - 3.005(g) 1. melléklet helyi helikopteres műveletekre.
75. A jelen EN 1. mellékletében referencia-táblázat található a mellékletek és az új EASA OPS szabályok között, a különbségek feltüntetésével együtt.
76. A jelen EN 2. mellékletében olyan könnyítések, tiltások és szabályok listája található, amelyek nem alkalmazhatók vagy nem vonatkoznak a tipikus A-A műveletekre.
77. Végül, de nem utolsósorban, az ATO tanúsítással rendelkező repülőklubok részére lehetővé kell tenni hírverő repülések bizonyos feltételek mellett történő kijárlását. Ezen opció lehetővé tétele érdekében javasoljuk a repülőszemélyzetre – különösen az ORA-részre – vonatkozó rendelet módosítását.

II. Az átfogó rendeletek módosításai

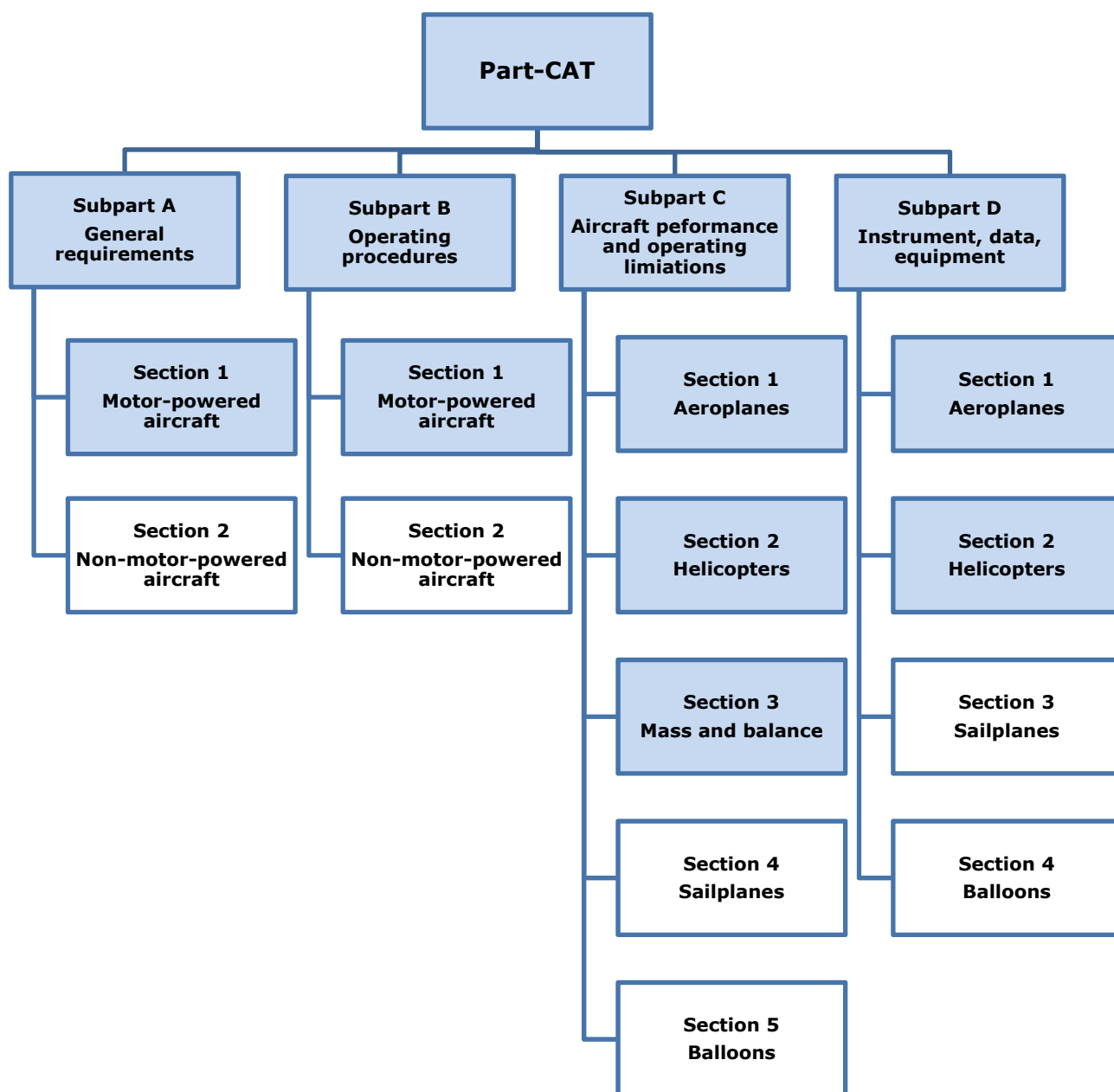
78. Az A-A műveletekre vonatkozó javasolt szabályok szükségessé teszik a Légi műveletekre és a Repülőszemélyzetre vonatkozó átfogó rendeletek módosítását.
79. Nem tartjuk szükségesnek a CAT A-A műveletek meghatározását. A szabályok a könnyítéseken keresztül önmagukban meghatározzák, hogy milyen légijármű-kategóriára, repülési szabályokra és üzemeltetési környezetre vonatkoznak. Ez arányosabb szabályokat tesz lehetővé, a vizsgált témától függően.
80. A Légi műveletekről szóló módosító átfogó rendelet 4. pontja kiveszi az A-A repülésekre vonatkozó eltérést a 6. cikkből. A módosító átfogó rendelet 5. pontja kijelenti, hogy az EU-OPS AOC jogfolytonosságra vonatkozó rendelkezései, valamint a 7. cikkben a helikopteres AOC-kre meghatározott átváltási folyamat egyaránt vonatkozik a CAT A-A műveletekre. A 10. cikk módosítása kivételek formájában 2 éves átmeneti időszakot javasol a CAT A-A folyamatokra vonatkozóan. Ezen felül a módosító rendelet a szövegegyezés érdekében a CR módosításait tartalmazza, pl. az FTL-re vonatkozóan.
81. Ezen felül a módosító rendelet a mellékletek változásaival is foglalkozik, amely részletesebben alább kerül kifejtésre.

82. A Repülőszemélyzetről szóló átfogó rendelet egy új, ORA.ATO.155 bekezdéssel bővül, amely lehetővé teszi, hogy az ATO-k bizonyos feltételekkel hírverő repüléseket ajánljanak ki. Nem szükséges átmeneti időszakot megjelölni.

III. A CAT-rész módosításai

Hatály

83. Az alábbi ábrán kéken láthatók a CAT (A-A) műveletekre vonatkozó alrészek és fejezetek.



Értelmezések

84. A Légi műveletekről szóló rendelet és a CAT-rész mellékleteit a kezdetektől az arányosság elvére tekintettel szövegezték. Az arányosság érdekében a CAT-rész jelenlegi szabályai már most különbséget tesznek:
- helyi műveletek, valamint A-A és A-B műveletek;
 - nem összetett és összetett;
 - egy hajtóműves és több hajtóműves légi járművek;
 - IFR és éjszakai VFR, valamint nappali VFR műveletek;
 - egypilótás üzem és többpilótás üzem;
 - olyan műveletek, amelyekhez előírás a légiutas-kísérő és olyanok között, amelyekhez nem előírás a légiutas-kísérő;
 - repülőgépek esetében A, B és C teljesítmény-osztály; valamint
 - helikopterek esetében 1., 2. és 3. teljesítmény-osztály, valamint A és B kategória között.
85. Összefoglalva a CAT A-A műveletekre az alábbi szabályok vagy nem vonatkoznak, vagy nem mérvadók:
- kifejezetten A-B műveleteket célzó szabályok;
 - összetett légi járművekre vonatkozó szabályok;
 - IFR szerinti műveletekre vonatkozó szabályok;
 - többpilótás üzemelésre és légiutas-kísérőkkel folytatott műveletekre vonatkozó szabályok;
 - A és C osztályú repülőgépekre vonatkozó szabályok.
86. A 2. melléklet átfogó listát tartalmaz magyarázatokkal 236 olyan szabály hivatkozására, amelyek:
- vagy kifejezetten a CAT A-A műveletekre vonatkozó könnyítéseket tartalmaznak; vagy
 - könnyítéseket tartalmaznak nem összetett légi járművekre vagy B teljesítmény-osztályú repülőgépekre vagy helyi területen végrehajtott műveletekre, amelyek CAT A-A műveletekre is alkalmazhatók; vagy
 - vagy eleve nem alkalmazhatók vagy vonatkoznak CAT A-A műveletekre.
87. Mint fent említettük, az EU-OPS-ból és JAR-OPS 3-ból a B teljesítmény-osztályú repülőgépekkel VFR szerint nappal, kis helikopterrel VFR szerint nappal végzett, illetve helyi helikopteres műveletekre vonatkozó könnyítések lehetőség szerint átültetésre kerültek a CAT-részbe. Az 1. melléklet egy hivatkozási táblázatot tartalmaz megfeleltetési magyarázatokkal.
88. Az Ügynökség ismét elvégezte a CAT A-A műveletekre vonatkozó szabályok arányossági vizsgálatát és az alábbi szabályokat találta, ahol a CAT A-A műveletekre vonatkozóan további könnyítések indokoltak.

CAT.OP.MPA.151 Üzemanyagra vonatkozó irányelvek – könnyítések

89. Javasolt egy új (b) albekezdés hozzáadása, amely könnyítést tartalmaz a 2. kategóriás európai könnyű repülőgéppel [European Light Aircraft 2 (ELA2)] VFR szerint nappal végzett CAT A-A műveletekre vonatkozóan. A könnyítés lehetővé tenné, hogy az üzemeltető a CAT.OP.MPA.150 pont repülés-tervezésre vonatkozó előírásainak alkalmazása helyett a repülés előtti üzemanyag-számítási módszer helyett csak olyan minimum tartalék üzemanyag az OM-ben történő meghatározását írná elő, hogy az nem lehet kevesebb, mint 45 perc időtartamú repülésre elegendő mennyiség.
90. Ilyen könnyítést tartalmazott az EU-OPS 1.005(a) 12(i) 1. melléklete.
91. Az új (b) albekezdés miatt a jelenlegi (b) albekezdés átszámozandó (c) albekezdéssé.

CAT.POL.A.310 Felszállási akadálymentesség – több hajtóműves repülőgépek

92. Javasolt egy új (e) albekezdés hozzáadása, amely a VFR szerint nappali, B teljesítményosztályú repülőgépeknél felmentést ad bizonyos felszállási útvonal-tervezés alól, amely látási meteorológiai körülmények [visual meteorological conditions (VMC)] közötti műveleteknél repülésbiztonsági szempontból mérvadó.
93. Ilyen könnyítést tartalmazott az EU-OPS 1.005(a) 24.(i) 1. melléklete.

IV. Az ORO-rész módosításai**ORO.GEN**

94. Általában véve az IR és az AMC közötti helyes egyensúly meghatározásakor az Ügynökség szükségesnek ítélte a szabály rugalmasságát egy olyan időben, amikor a digitális kommunikáció, számítástechnika és egyéb tudományterületek terén elért haladás számtalan műszaki alternatíva előtt nyitja meg a kaput, és ahol a rendelkezésre álló alternatívák száma egyre jobban szaporodik, amely miatt nő a műveletek összetettsége és gyakorisága. Az üzleti modellek és műveletek ezen megnövekedett összetettsége, ahol a rendszer-elemek között többszörös kapcsolat áll fenn, nem csak hatékony vezetési rendszerek bevezetését követeli meg a hatóságoktól és a szervezetektől, hanem rugalmasságot is a szervezetektől az IR-ben meghatározott repülésbiztonsági célkitűzések elérésében vagy meghaladásában, az adott szervezet, üzleti modell, infrastruktúra és művelet-típus alapján megfelelőnek vélt megfelelési módzatok és kockázatcsökkentő stratégiák bevezetésével.
95. Ez egyaránt vonatkozik az ORO-részben előírt rendszer-előírásokra, amelyek felépítése kijelöli a repülésbiztonsági célkitűzést az IR-ben, míg az adott célkitűzés elérésének részletes eszköze az AMC-ben található. Ez rugalmasságot tesz lehetővé, mivel egy szervezet az Ügynökség által meghatározott AMC-től eltérő eszközt is javasolhat az IR szintjén kijelölt célkitűzés elérésére. Ez különösen vonatkozik a repülésbiztonság-irányítás területén, mivel a hatékony repülésbiztonság-irányítás területén nem lehet egy „általános méret” alapú elv: a szervezeteknek rugalmasnak kell maradniuk a veszélyek felderítésében és a rájuk vonatkozó repülésbiztonsági kockázatok megfelelő csökkentésében.
96. Ezért az ORO.GEN nem tartalmaz túlzottan részletes előírásokat, hogy ne helyezzen túlságosan nagy terhet bizonyos típusú szervezetekre. A repülésbiztonság-irányítás

szempontjából a központi előírás (ORO.GEN.200(a)(3)) elég tömör, amely előírja a szervezet számára:

- a tevékenységéből eredő repülésbiztonsági veszélyek felderítésének biztosítását;
- a kapcsolódó kockázatok értékelésének és kezelésének biztosítását;
- valamint intézkedések meghozatalát a kockázatok csökkentésére és hatékonyságuk ellenőrzésére.

97. Megjegyzendő, hogy mind összetett, mind nem összetett szervezetek esetében lehetséges, hogy ugyanaz a személy lássa el a repülésbiztonsági igazgató és a megfelelést nyomon követő vezető szerepét, feltéve, hogy megfelelő erőforrások állnak rendelkezésre mindkét feladat ellátására és az ellenőrzések és átvizsgálások függetlensége szavatolható.
98. A műveletek természetéből adódóan úgy véljük, hogy az ilyen műveletek során nem szállíthatók veszélyes anyagok az üzemeltető kezdeményezésére. Emellett és ugyanezen okból az utasok sem szállíthatnak a Műszaki utasítások 8. részében meghatározottaktól eltérő veszélyes árut. Ezért a CAT A-A műveletek és a vitorlázó repülőgéppel és ballonnal végzett CAT műveletek mentesülnek az ORO.GEN.110(j) előírása alól, miszerint az üzemeltetőnek szakszemélyzete részére veszélyes anyagokra vonatkozó képzési programot kell bevezetnie.

ORO.AOC

99. 56. A CAT A-A műveletek, valamint vitorlázó repülőgéppel és ballonnal végzett CAT műveleteket végző üzemeltetőknél a 2042/2003/EK rendelet nem írja elő tisztviselő kinevezését a folyamatos légialkalmassághoz. Ezt az ORO.AOC.135 nem tükrözte eléggé, ezért az (a)(4) albekezdés módosításra került. Ezen felül az ORO.GEN.215-ben előírt létesítmények elegendőnek számítanak, ezért az ilyen üzemeltetők mentesülnek az ORO.AOC.140 pont előírásai alól.

ORO.MLR

100. Vélemények szerint az üzemeltetési kézikönyv ORO.MLR.101 pontban előírt teljes szerkezete az ELA2 repülőgéppel és helikopterrel végzett CAT A-A műveletekre nem vonatkozik. Ezért a nagyobb rugalmasság elősegítése érdekében az üzemeltetési kézikönyv általános alapelvei megtartása mellett az ilyen CAT A-A üzemeltetők, valamint a vitorlázó repülőgéppel és ballonnal végzett műveletek mentesülnek az ORO.MLR.101 pont előírásai alól, és az AMC2 ORO.MLR.100 pontban egy egyszerűbb szerkezetű üzemeltetési kézikönyv található.

ORO.FC

101. Az ORO.FC módosításai megegyeznek az EASA 04/2011 véleményben található javaslattal. CAT A-A műveletek és vitorlázó repülőgéppel és ballonnal végzett CAT műveletek üzemeltetői kötelesek betartani az I. fejezet közös előírásait, amelyek összetett hajtóműves légi járművek valamennyi kereskedelmi és nem kereskedelmi üzemeltetőjére vonatkoznak. Emellett kötelesek betartani a 3. fejezet CAT-tól eltérő kereskedelmi műveletekre vonatkozó előírásait, amely előírja az üzemeltető éves ellenőrzését. A közös rész már tartalmaz a B teljesítmény-osztályú repülőgépekre

vonatkozó könnyítéseket az útvonal/légtér és repülőtéri kompetencia vonatkozásában. Ez a könnyítés most kiterjesztésre került a CAT A-A műveletekre, amennyiben a 12 hónapos érvényességi időszak nem vonatkozik.

V. Az ARO-rész módosításai

102. Törölték az ARO.OPS.210 pontot, amely a hatóság részére egy helyi terület kijelölését írja elő.
103. Helyette az ARO.OPS.100 egy új, (c) albekezdéssel bővül, amely tisztázza, hogy a kompetens hatóság egyedi üzemeltetési korlátozásokat határozhat meg, amelyet az OPSPECS-ben kell dokumentálni. Az OPSPECS jelenlegi formátuma már tartalmaz egy mezőt az üzemeltetési korlátok megadására.

VI. Az ORA-rész módosításai

104. Javasoljuk egy új, ORA.ATO.155 számú pont hozzáadását, amely lehetővé teszi ATO-k részére, hogy bizonyos feltételek szerint A-A hírverő repüléseket ajánljanak ki ELA2 repülőgépekkel, ELA2 helikopterekkel és vitorlázó repülőgépekkel, valamint helyi területi műveleteket végezzenek ballonokkal.
105. Ez a szabály lehetővé teszi a repülőklubok részére a jelenlegi gyakorlat folytatását, miszerint hírverő repüléseket szerveznek új növendékek toborzására, és a rendelkezés biztos jogi alapot teremt az ilyen műveleteknek. Ugyanakkor az Ügynökség megpróbálta elkerülni, hogy az ELA2 légi járművekkel nappal, VFR szerint CAT A-A repüléseket kínáló kereskedelmi üzemeltetők számára egyenlőtlen legyen a küzdőtér. Korlátozásra került a napok száma, valamint az üzemeltetési terület.

VII. Egyéb megjegyzések

A CAT A-A műveletek vonatkozásában nem történt változás az I. melléklet a 04/2011 véleményben kiadott Meghatározásaiban.

1. melléklet: Az EU-OPS és a JAR-OPS3 mellékleteinek hivatkozási táblázatai**1.005(a) 1. melléklet – B teljesítmény-osztályú repülőgépek nappal, VFR szerint**

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>(a) Fogalom-meghatározások</p> <p>1. A-A műveletek – A felszállás és a leszállás ugyanazon a helyszínen történik.</p> <p>2. A-B műveletek – A felszállás és a leszállás eltérő helyszínen történik.</p> <p>3. Éjszaka – A polgári alkonyat és a polgári pirkadat közötti időszak vagy a napnyugta és napkelte között az illetékes hatóság által meghatározott egyéb időszak.</p>	I. melléklet – Meghatározások	<p>Itt nem kerülnek meghatározásra az A-A és A-B műveletek. Az A-A műveleteket az átfogó rendelet írja le.</p> <p>Az éjszaka meghatározása: nincs változás.</p>
<p>(b) Azon műveletek, amelyekre a jelen melléklet előírásai vonatkoznak az alábbi könnyítésekkel bonyolíthatók.</p>		<p>Általános megjegyzések:</p> <p>Az alábbiakban a B teljesítmény-osztályú repülőgépek nem összetett repülőgépnek számítanak.</p> <p>Azonban megjegyzendő, hogy a B teljesítmény-osztályú repülőgépek összetett hajtóműves repülőgépnek is tekinthetők, amennyiben a légi járművet két pilótás minimum hajózószeméllyel tanúsították, vagy amennyiben a légi járművet kettő vagy több légcsavaros-gázturbinás hajtómű hajtja.</p>
<p>1. OPS 1.035 Minőségbiztosítási rendszer:</p> <p>Nagyon kis méretű üzemeltetőknél a minőségirányító tisztjét kinevezett tisztviselő is betöltheti, amennyiben külső</p>	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)	<p>Módosítva</p> <p>A minőségirányító feladatát a megfelelés-ellenőrző igazgató [compliance monitor manager (CMM)] látja el. Ez a feladat nem</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
ellenőroket használnak. Ez akkor is vonatkozik, ha a felelős vezető a megnevezett tisztségek közül egyet vagy többet is betölt.		vonható össze egy tisztviselő feladatával. Azonban nem összetett szervezetek esetében a CMM feladata összevonható a felelős vezető feladatával, amennyiben a felelős vezető bizonyítani tudja, hogy rendelkezik a vonatkozó szakértelemmel.
2. Fenntartva		
3. OPS 1.075 Személyek szállításának módja Nem szükséges egy hajtóműves repülőgépek VFR műveleteihez.	CAT.GEN.MPA.165	Nem került átemelésre. Nyilvánvaló, hogy ez az előírás kisebb repülőgépekre nem vonatkozik, és az üzemeltetőtől nem követelnek semmilyen meghatározott intézkedést.
4. OPS 1.100 Belépés a pilótakabinba: (i) Az üzemeltető szabályokat hoz személyek a pilótaülésben történő szállítására. (ii) A kapitány biztosítja, hogy: A. Személyek a pilótaülésben történő szállítása nem eredményezi a repülés végrehajtásának megzavarását és/vagy a végrehajtásba történő beavatkozást. B. A pilótaülésben helyet foglaló utast tájékoztatták a vonatkozó korlátozásokról és repülésbiztonsági eljárásokról.	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Módosítva Szándékosan kimaradtak az éjszakai VFR és IFR műveletek, hogy elkerülhető legyen a műszerek az utas általi véletlen kezelésének kockázata.
5. OPS1.105 Engedély nélküli szállítás: Nem szükséges egy hajtóműves	-	Nem került átemelésre. Nyilvánvaló, hogy ez az előírás kisebb

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
repülőgépek VFR műveleteihez.		repülőgépekre nem vonatkozik, és az üzemeltetőtől nem követelnek semmilyen meghatározott intézkedést.
<p>6. OPS1.135 A fedélzeten tartandó további tájékoztatások és nyomtatványok:</p> <p>(i) Egy hajtóműves repülőgéppel nappal A-A művelet végrehajtása esetén az alábbi dokumentumokat nem szükséges a fedélzeten tartani:</p> <p>(A) operatív repülési terv; (B) a repülőgép műszaki naplója; (C) NOTAM/AIS eligazító dokumentáció; (D) meteorológiai tájékoztatások; (E) speciális kategóriájú utasokra vonatkozó tájékoztatások...stb.; valamint (F) különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások, a veszélyek árukat is beleértve...stb.</p> <p>(ii) Egy hajtóműves repülőgéppel nappal A-B VFR műveletek végrehajtása esetén a speciális kategóriájú utasra vonatkozó, az OPS1.135(a)(7) szerinti tájékoztatást nem kell a fedélzeten tartani.</p> <p>(iii) Nappal A-B VFR műveletek végrehajtása esetén az operatív repülési terv egyszerűsített formában is elkészíthető, és meg kell felelnie az üzemeltetés típusának.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b) CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Módosítva</p> <p>A CAT.GEN.MPA.180 pont könnyítései vonatkoznak a zajbizonyítványra; a légi jármű rádió-engedélyére; valamint a tömeg- és súlypont dokumentációra is.</p> <p>Ezen felül az A-A és helyi területen történő üzemeltetésekre vonatkozó könnyítések megegyeznek.</p> <p>Az egy hajtóműves repülőgéppel nappal, VFR szerint bonyolított A-B műveletek helyi területi üzemeltetésnek minősülnek.</p>
7. OPS1.215 Légiforgalmi szolgálatok	CAT.OP.MPA.100(b)	Nincs változás

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>használata:</p> <p>Egy hajtóműves repülőgéppel nappal, VFR szerint végzett műveletek esetén a művelet természetének megfelelő mértékben kell nem kötelező kapcsolatot létesíteni az ATS-sel. Biztosítani kell a kutató-mentő szolgálatokat az OPS1.300 szerint.</p>		
<p>8. OPS1.225 Repülőtér üzemeltetési minimumok:</p> <p>VFR műveletek esetén a szabvány VFR üzemeltetési minimumok általában lefedik ezt az előírást. Szükség esetén az üzemeltető kiegészítő előírásokat határoz meg, figyelembe véve olyan tényezőket, mint rádió-lefedettség, terepviszonyok, a fel- és leszálláshoz igénybe vett helyszínek jellege, repülési körülmények és ATS kapacitás.</p>	<p>Javasolt: új AMC.</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Repülőtér üzemeltetési minimumok</p> <p>NEM ÖSSZETETT HAJTÓMŰVES LÉGI JÁRMŰVEKKEK VÉGZETT VFR MŰVELETEK</p> <p>A VFR üzemeltetési minimumok meghatározásakor az üzemeltető alkalmazhatja a SERA-részben meghatározott VFR üzemeltetési minimumokat. Szükség esetén az üzemeltető ezen minimumok alkalmazására kiegészítő előírásokat határozhat meg az OM-ben, figyelembe véve olyan tényezőket, mint rádió-lefedettség, terepviszonyok, a fel- és leszálláshoz igénybe vett helyszínek jellege, repülési körülmények és ATS kapacitás.</p>	Nincs változás
<p>9. OPS1.235 Zajcsökkentő eljárások:</p> <p>Nem vonatkozik egy hajtóműves repülőgéppel végzett VFR műveletekre.</p>	CAT.OP.MPA.130	Nincs változás
<p>10. OPS1.240 Útvonalak és üzemeltetési</p>	CAT.OP.135(c)	Nincs változás

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>területek:</p> <p>Az (a)(1) albekezdés nem vonatkozik egy hajtóműves repülőgéppel nappal, VFR szerint végzett A-A műveletekre.</p>		
<p>11. OPS1.250 Legalacsonyabb repülési magasságok kijelölése:</p> <p>Nappal, VFR szerint végzett műveletekre ez az előírás az alábbiak szerint vonatkozik: Az üzemeltető biztosítja, hogy a műveleteket kizárólag olyan útvonalakon vagy területen hajtják végre, ahol biztonságos távolság tartható a tereptől, figyelembe véve olyan tényezőket, mint hőmérséklet, terepviszonyok, kedvezőtlen meteorológiai körülmények (pl. erős turbulencia és leszálló légáramlatok, a szabvány értékektől eltérő hőmérséklet- és légnyomásértékek).</p>	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Nincs változás
<p>12. OPS1.255 Üzemanyagra vonatkozó irányelvek:</p> <p>(i) A-A repülések esetén – Az üzemeltető meghatározza azt a legkisebb üzemanyag-mennyiséget, amelynél a repülést be kell fejezni. Ez a legkisebb, végső tartalék nem lehet kevesebb, mint 45 perc repült időnek megfelelő mennyiség.</p> <p>(ii) A-B repülések esetén – Az üzemeltető biztosítja, hogy a felhasználható üzemanyag repülés előtti számítása</p>	<p>az (i) ponthoz:</p> <p>Javasolt: új CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>(b) Az (a) bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül az ugyanazon repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen fel- és leszálló, 2 000 kg-ot meg nem haladó MTOM-ú, nem összetett repülőgéppel végzett műveletek esetén az üzemeltető az OM-ben meghatározza a végső tartalék üzemanyagot, amely nem lehet kevesebb, mint 45 perc</p>	<p>Módosítva</p> <p>2 000 kg-ot meg nem haladó MTOM-ú nem összetett repülőgépre korlátozva.</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>tartalmazza az alábbiakat:</p> <p>(A) Guruláshoz használt üzemanyag – A felszállás előtt fogyasztott üzemanyag, amennyiben jelentős; valamint</p> <p>(B) Utazó üzemanyag (A célállomás eléréséhez szükséges üzemanyag); valamint</p> <p>(C) Tartalék üzemanyag –</p> <p>1. Tartalék üzemanyag – Az üzemanyag nem kevesebb, mint a tervezett utazó üzemanyag-mennyiség 5%-a vagy – repülés közbeni újratervezés esetén – a repülés hátralevő részére szükséges üzemanyag 5%-a; valamint</p> <p>2. Végső tartalék üzemanyag – További 45 perc (dugattyús motorok) vagy 30 perc (gázturbinás hajtóművek) repüléshez elegendő üzemanyag; valamint</p> <p>(D) Kitérő üzemanyag – A kitérő célrepülőtér a célrepülőtéren keresztül történő eléréséhez szükséges üzemanyag, amennyiben kitérő célrepülőtér tervezése szükséges; valamint</p> <p>(E) További üzemanyag – A kapitány által a fenti, (A)-(D) albekezdésekben előírtakon felül kért üzemanyag-mennyiség.</p>	<p>időtartamú repüléshez elegendő mennyiség.</p> <p>a korábbi (b) albekezdés új jelölése (c)</p> <p>a (ii) ponthoz:</p> <p>CAT.OP.MPA.151(a)</p>	
<p>13. OPS1.265 Nem befogadható utasok, kitoloncolt vagy őrizet alatt álló személyek szállítása:</p> <p>Egy hajtóműves repülőgéppel végzett VFR</p>	<p>CAT.OP.MPA.155</p>	<p>Részben átemelésre került.</p> <p>A szövegből kitűnik, hogy az üzemeltetői eljárásokat csak akkor írják elő, ha SPC-ket szállítanak.</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
műveletek, illetve olyan üzemeltetés esetén, ahol nem tervezik nem befogadható, kitoloncolt vagy őrizet alatt álló utasok szállítását, az üzemeltetővel szemben nem elvárás az ilyen utasok szállítására vonatkozó eljárások kidolgozása.		Annak ellenére, hogy nem befogadható utasok, kitoloncolt vagy őrizet alatt álló személyek szállítása csak nagyon ritkán történik egy hajtóműves repülőgéppel, VFR szerint nappal végzett CAT műveletek során, repülésbiztonságilag nem igazolt, hogy az ilyen repülésekre miért ne lenne szükséges üzemeltetői eljárások kidolgozása.
14. OPS1.280 Utasültetés: Nem vonatkozik egy hajtóműves repülőgéppel végzett VFR műveletekre.	CAT.OP.MPA.165	Nem került átemelésre. Nyilvánvaló, hogy nem összetett repülőgépek üzemeltetése esetén az eljárások kidolgozása arányos és gyakorlati módon kell, hogy történjen. Nem látszik igény könnyítés megadására.
15. OPS1.285 Utasok eligazítása: A művelet fajtájának megfelelő bemutatás és eligazítás megtartása kötelező. Egypilótás üzemelés esetén a pilótára nem osztható ki olyan feladat, amely elvonja figyelmét kötelezettségeitől.	CAT.OP.MPA.170 Javasolt az AMC2 CAT.OP.MPA.170 hozzáadása. EGYPILÓTÁS ÜZEM LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK NÉLKÜL Légiutas-kísérő nélküli egypilótás üzemenél a kapitánynak kell repülésbiztonsági eligazítást tartania az utasoknak, a repülés kritikus szakaszait kivéve.	Nincs változás
16. OPS1.290 Felkészülés a repülésre: (i) operatív repülési terv A-A műveletekhez – Nem szükséges. (ii) VFR szerint nappal végzett A-B műveletek – Az üzemeltető biztosítja, hogy	CAT.OP.MPA.170(c) AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)	Nincs változás

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
minden repüléshez készítenek az üzemeltetés típusának megfelelő operatív repülési tervet.		
17. OPS1.295 Repülőterek kiválasztása: VFR műveletekre nem vonatkozik. A fel- és leszállásra használt repülőterek és helyszínek kiválasztására vonatkozó szükséges utasításokat az OPS1.220 szerint kell kiadni.	CAT.OP.MPA.180	Nem került átemelésre. A jelenlegi szöveg tulajdonképpen kizárja a VFR műveleteket.
18. OPS1.310 A személyzet tagjai a munkahelyeken: VFR műveletek esetén az erre a tárgyra vonatkozó utasítások csak kétpilótás üzemeltetés esetén szükségesek.	CAT.OP.MPA.210	Nem került átemelésre. A szabály tulajdonképpen csak többpilótás személyzettel végzett műveletekre vonatkozik. Ezen felül nincs logikus összefüggés a repülésbiztonsági előírás és a figyelembe vehető teljesítmény-osztályok vagy repülési szabályok között.
19. OPS1.375 Repülés közbeni Üzemanyagra vonatkozó irányelvek: Az OPS 1.375 1. mellékletét nem kell alkalmazni egy hajtóműves repülőgéppel, VFR szerint nappal végzett műveletekre.	CAT.OP.MPA.280	Nem került átemelésre. Az OPS 1.375 1. melléklete nem létezik.
20. OPS1.405 Megközelítés megkezdése és folytatása: VFR műveletekre nem vonatkozik.	CAT.OP.MPA.305	Nem került átemelésre. Az előírás az IFR szerint végrehajtott műveletekre vonatkozik. Nincs szükség a VFR műveletek kifejezett kiemelésére.
21. OPS1.410 Üzemeltetési eljárások –	CAT.OP.MPA.310	Nem került átemelésre.

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
küszöb átrepülési magasság: VFR műveletekre nem vonatkozik.		Az előírás precíziós megközelítési eljárásokra vonatkozik. Nincs szükség a VFR műveletek kifejezett kiemelésére.
22. OPS1.430 - 1.460 mellékletekkel együtt: VFR műveletekre nem vonatkozik.	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	Nem került átemelésre. A VFR műveletekre vonatkozó minimumok meghatározására vonatkozó előírás kivételével az IR és a kapcsolódó AMC-k az IFR szerinti műveletekre vonatkoznak. Nincs szükség a VFR műveletek kifejezett kiemelésére.
23. OPS1.530 Felszállás: (i) Az (a) albekezdés az alábbi bővítéssel alkalmazandó: A Hatóság egyedi elbírálás alapján elfogadhat az üzemeltető által benyújtott és demonstráción és/vagy dokumentált tapasztalatokon alapuló egyéb teljesítmény-adatokat. A (b) és (c) albekezdés az alábbi bővítéssel alkalmazható: Ahol a jelen bekezdés előírásai a futópálya meghosszabbításával kapcsolatos fizikai korlátok miatt nem tarthatók és a nyilvánosság számára egyértelműen fontos és szükséges az üzemeltetés, a Hatóság egyedi elbírálás alapján egyéb, a repülőgép repülési kézikönyvében a különleges eljárásokra vonatkozó résszel nem ellentétes teljesítmény-adatokat is elfogadhat, amelyeket az üzemeltető demonstráción és/vagy dokumentált tapasztalat alapján	CAT.POL.A.305	Nem került átemelésre. bármely, egyedi elbírálás alá eső könnyítéshez a 14. cikk szerinti eljárás szükséges.

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>benyújt.</p> <p>(ii) Az üzemeltetést az (i) albekezdés alapján folytatni kívánó üzemeltető köteles beszerezni az AOC-t kiállító Hatóság előzetes jóváhagyását. Az ilyen jóváhagyás:</p> <p>(A) meghatározza a repülőgép típusát; (B) meghatározza a művelet típusát; (C) meghatározza az érintett repülőtere(ke)t és futópályákat; (D) a felszállást VMC szerinti körülményekre korlátozza; (E) meghatározza a személyzet képesítését, valamint (F) olyan repülőgép-típusokra korlátozódik, amelyek első típusalkalmassági bizonyítványa 2005. január 1. előtt került kiállításra.</p> <p>(iii) Az üzemeltetést jóvá kell hagynia azon államnak, ahol a repülőtér található.</p>		
<p>24. OPS1.535 Felszállási akadálymentesség – Több hajtóműves repülőgépek:</p> <p>(i) Az (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) albekezdések, valamint a melléklet nem vonatkoznak nappal VFR szerint végzett műveletekre.</p> <p>(ii) Az IFR és nappal VFR szerint végzett műveletekre a (b) és (c) albekezdések az alábbi eltérésekkel vonatkoznak:</p> <p>(A) A vizuális útvonal-navigáció</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Az (i) albekezdés átemelésére a CAT.POL.A.310 pont alábbi módosítása javasolt:</p> <p>egy új, (e) albekezdés illesztendő be:</p> <p>(e) Az (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) és (c)(2) pont a VFR szerint nappal végzett műveletekre előírásai nem</p>	<p>Részben átemelésre került</p> <p>(i) a (c)(1) pontra történő hivatkozás nem került átemelésre. Ettől eltekintve a szabály nem vonatkozik olyan repülési útvonalra, ahol az útvonal-irány 15°-nál nagyobb mértékű módosítása szükséges.</p> <p>(ii) nem került átemelésre az IFR-re és a (B) pontra történő hivatkozás. Az ilyen könnyítések nem áll rendelkezésre repülésbiztonsági indokolás.</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>alkalmazhatónak számít, ha a repülés közbeni látástávolság 1 500 m-nél nem kevesebb</p> <p>(B) Az előírt legnagyobb folyosószélesség 300 m, ha a repülés közbeni látástávolság 1 500 m-nél nem kevesebb.</p>	<p>vonatkoznak.</p> <p>A (ii) albekezdés részbeni átemelésére az AMC1 CAT.POL.A.310 pont alábbi módosítása javasolt:</p> <p>az (a) albekezdés végéhez hozzáillesztendő:</p> <p>Éjszakai VFR műveletek esetén a vizuális útvonal-navigáció alkalmazhatónak számít, ha a repülés közbeni látástávolság 1 500 m-nél nem kevesebb.</p>	
<p>25. OPS1.545 Leszállás – cél- és kitérő repülőtér:</p> <p>(i) A bekezdés az alábbi bővítéssel alkalmazható: Ahol a jelen bekezdés előírásai a futópálya meghosszabbításával kapcsolatos fizikai korlátok miatt nem tarthatók és a nyilvánosság számára egyértelműen fontos és szükséges az üzemeltetés, a hatóság egyedi elbírálás alapján egyéb, a repülőgép repülési kézikönyvében a különleges eljárásokra vonatkozó résszel nem ellentétes teljesítmény-adatokat is elfogadhat, amelyeket az üzemeltető demonstráción és/vagy dokumentált tapasztalat alapján benyújt.</p> <p>(ii) Az üzemeltetést az (I) albekezdés alapján folytatni kívánó üzemeltető köteles beszerezni az AOC-t kiállító hatóság</p>		<p>Nem került átemelésre.</p> <p>bármely, egyedi elbírálás alá eső könnyítéshez a 14. cikk szerinti eljárás szükséges.</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>előzetes jóváhagyását. Az ilyen jóváhagyás:</p> <p>(A) meghatározza a repülőgép típusát; (B) meghatározza a művelet típusát; (C) meghatározza az érintett repülőtere(ke)t és futópályákat; (D) a végső megközelítést és leszállást VMC szerinti körülményekre korlátozza; (E) meghatározza a személyzet képesítését, valamint (F) olyan repülőgép-típusokra korlátozódik, amelyek első típusalkalmassági bizonyítványa 2005. január 1. előtt került kiállításra.</p> <p>(iii) Az üzemeltetést jóvá kell hagynia azon államnak, ahol a repülőtér található.</p>		
<p>26. OPS1.550 Leszállás – száraz futópályák:</p> <p>(i) A bekezdés az alábbi bővítéssel alkalmazható: Ahol a jelen bekezdés előírásai a futópálya meghosszabbításával kapcsolatos fizikai korlátok miatt nem tarthatók és a nyilvánosság számára egyértelműen fontos és szükséges az üzemeltetés, a hatóság egyedi elbírálás alapján egyéb, a repülőgép repülési kézikönyvében a különleges eljárásokra vonatkozó résszel nem ellentétes teljesítmény-adatokat is elfogadhat, amelyeket az üzemeltető demonstráción és/vagy dokumentált tapasztalat alapján</p>		<p>Nem került átemelésre.</p> <p>bármely, egyedi elbírálás alá eső könnyítéshez a 14. cikk szerinti eljárás szükséges.</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>benyújt.</p> <p>(ii) Az üzemeltetést az (I) albekezdés alapján folytatni kívánó üzemeltető köteles beszerezni az AOC-t kiállító hatóság előzetes jóváhagyását. Az ilyen jóváhagyás:</p> <p>(A) meghatározza a repülőgép típusát; (B) meghatározza a művelet típusát; (C) meghatározza az érintett repülőtere(ke)t és futópályákat; (D) a végső megközelítést és leszállást VMC szerinti körülményekre korlátozza; (E) meghatározza a személyzet képesítését, valamint (F) olyan repülőgép-típusokra korlátozódik, amelyek első típusalkalmassági bizonyítványa 2005. január 1. előtt került kiállításra.</p> <p>(iii) Az üzemeltetést jóvá kell hagynia azon Államnak, ahol a repülőtér található.</p>		
27. Fenntartott		
<p>28: OPS1.650 Nappali VFR műveletek:</p> <p>Az 1.650 bekezdés az alábbi bővítéssel alkalmazható: Az első egyedi légialkalmassági bizonyítványukat 1995. május 22-e előtt szerzett egy hajtóműves repülőgépeket a hatóság mentesítheti az (f), (g), (h) és (i) albekezdések előírásai alól, amennyiben az előírásnak történő megfeleléshez a repülőgép utólagos</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Nincs változás

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
átalakítása szükséges.		
<p>29. M-rész, M.A.704 bekezdés, Folyamatos légialkalmasság-irányítás bemutatása</p> <p>A folyamatos légialkalmasság-irányító igazolvány a végrehajtott műveletekhez igazítható.</p>		A Légi műveletekre vonatkozó rendelet nem említi.
<p>30. M-rész, M.A.306, Üzemeltető műszaki naplórendszere</p> <p>A hatóság jóváhagyhat egy rövidített műszaki naplórendszert, amely a végzett műveletekre alkalmazható.</p>		A Légi műveletekre vonatkozó rendelet nem említi.
<p>31. OPS1.940 A repülőszemélyzet összetétele:</p> <p>Az (a)(2), (a)(4), és (b) albekezdések nem vonatkoznak a nappal, VFR szerint végzett műveletekre, kivéve, hogy az (a)(4) albekezdés teljes egészében alkalmazandó, amennyiben az OPS1 két pilótát ír elő.</p>		<p>Nem került átemelésre.</p> <p>A vonatkozás/vonatkozás hiánya nyilvánvalóan látszik a szövegben.</p>
<p>32. OPS1.945 Átképzés és ellenőrzés</p> <p>(i) az (a)(7) albekezdés – Felügyelettel történő forgalmi repülés [line flying under supervision (LIFUS)] bármely, a vonatkozó osztályba tartozó repülőgépen elvégezhető. A LIFUS mennyisége az elvégzett műveletek összetettségétől függ.</p> <p>(ii) Az (a)(8) albekezdés nem szükséges.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2) + kapcsolódó AMC1 e.3 pont</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>33. OPS1.955 Kapitányi kinevezés:</p> <p>A (b) albekezdés az alábbiak szerint vonatkozik: A Hatóság elfogadhat egy rövidített kapitányi tanfolyamot, amely a végzett műveletekre alkalmazható. Az (a)(1)(i) albekezdés nem vonatkozik nappal, VFR szerint végzett műveletekre.</p>		ORO.FC.205 (g)
<p>34. OPS1.960 Kereskedelmi pilótaengedéllyel rendelkező kapitány</p>		ORO.FC.A.250 (b)
<p>35. OPS1.965 Felfrissítő képzés és ellenőrzés:</p> <p>(i) Az (a)(1) albekezdés az alábbiak szerint alkalmazandó nappal, VFR szerint végzett műveletekre: Valamennyi képzésnek és ellenőrzésnek arra a típusú műveletre és repülőgép-osztályra kell vonatkoznia, amelyen a személyzeti tag szolgálatot teljesít, megfelelően figyelembe véve bármely alkalmazott egyedi felszerelést.</p> <p>(ii) Az (a)(3(ii)) albekezdés az alábbiak szerint alkalmazandó: A repülőgépen folytatott képzést végezheti osztályminősítő ellenőr [Class Rating Examiner (CRE)], repülés-ellenőr [Flight Examiner (FE)] vagy típusminősítő ellenőr [Type Rating Examiner (TRE)] is.</p> <p>(iii) Az (a)(4)(i) albekezdés az alábbiak szerint alkalmazandó: Az üzemeltetői</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, a.5 pont</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>jártasság-felmérést végezheti típusminősítő ellenőr [Type Rating Examiner (TRE)], osztályminősítő ellenőr [Class Rating Examiner (CRE)] vagy az üzemeltető által kinevezett és a hatóság által elfogadott, megfelelően képezett kapitány, aki képzésben részesült a CRM alapfogalmaiból és CRM képességek értékeléséből.</p> <p>(iv) A (b)(2) albekezdés az alábbiak szerint alkalmazandó nappal, VFR szerint végzett műveletekre: Amennyiben a üzemeltetést nyolc egymást követő hónapot nem meghaladó hosszúságú szezononként folytatják, egy üzemeltetői jártasság-felmérés elegendő. A jártasság-felmérést a kereskedelmi légiszállítási műveletek megkezdése előtt el kell végezni.</p>		ORO.FC.230 (b)(3)
<p>36. OPS1.968 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilóta-képesítés:</p> <p>Az 1. melléklet nem alkalmazandó egy hajtóműves repülőgéppel nappal, VFR szerint végzett műveletekre.</p>		Nem került átemelésre. Magától értetődő.
<p>37. OPS1.975 Útvonal- és repülőtéri jártasság:</p> <p>(i) a nappal, VFR szerint végzett műveletekre a (b), (c) és (d) albekezdések nem vonatkoznak, kivéve azt az előírást, miszerint amennyiben a repülőtér állama által kiállított egyedi jóváhagyás szükséges,</p>		GM1 ORO.FC.105 (c)

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>a kapcsolódó előírásokat be kell tartani.</p> <p>(ii) IFR műveletek és éjszakai VFR műveletek esetében a (b)-(d) albekezdések alternatívájaként az útvonal- és repülőtéri jártasság érvényessége az alábbiak szerint is meghosszabbítható:</p> <p>(A) A legnagyobb kihívást jelentő repülőterekre végzett műveletek kivételével az üzemeltetési területen belül a megelőző 12 hónapban legalább 10 szektor végrehajtása, az előírt egyéni felkészülés mellett.</p> <p>(B) A legnagyobb kihívást jelentő repülőterekre végzett üzemeltetés kizárólag az alábbiak szerint végezhető:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a kapitány az elmúlt 36 hónapban jogosultságot szerzett a repülőtéren az üzemeltető személyzet tagjaként vagy megfigyelőként teljesített szakmai látogatás során. 2. a megközelítést VMC-ben végzik és a vonatkozó legalacsonyabb szektor tengerszint feletti magasságon kezdik; valamint 3. a repülést megelőzően megfelelő egyéni felkészítés történt. 		AMC2 ORO.FC.105 (c)
38. OPS1.980 Egynél több típus vagy altípus:		

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>(i) Nem vonatkozik, amennyiben az üzemeltetést nappal, VFR szerint, dugattyús motoros repülőgépekkel, egypilótás osztályokban végzik.</p> <p>(ii) IFR és éjszakai VFR műveletek esetén az OPS1.980 1. melléklet (d)(2)(i) albekezdésben található, a két szakszolgálati engedély kiterjesztés jogosultságainak gyakorlását 500 órás, a vonatkozó személyzeti pozícióban betöltött időtartamra vonatkozó előírás 100 órára vagy szektorra mérséklődik, amennyiben a kiterjesztések osztályra vonatkoznak. Repülés előtti ellenőrzést kell végezni, mielőtt a pilótát feladat-végrehajtásra kapitányként elengedik.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS1.981 Helikopterek és repülőgépek üzemeltetése:</p> <p>Az (a)(1) albekezdés nem alkalmazandó, amennyiben a műveletek egypilótás osztályú dugattyús-motoros repülőgépekre korlátozódnak.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p>
<p>40. Fenntartva</p>		
<p>41. OPS1.1060 Operatív repülési terv:</p> <p>Nem vonatkozik A-A VFR műveletekre. A-B nappali VFR műveletek esetében az előírás vonatkozik, azonban a repülési terv a végzett műveletek fajtájára vonatkozó egyszerűsített formátumban is elkészíthető.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Átemelésre került</p> <p>Eltérés: Az EASA OPS csak VFR-re hivatkozik, nem nappali VFR-re. Azonban az A-A hatálya nappali VFR-re korlátozódik.</p>

OPS 1.005(a) 1. melléklet	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>42. OPS1.1070 Folyamatos légialkalmasság-irányító igazolvány</p> <p>A Folyamatos légialkalmasság-irányító igazolvány a végzett műveletekhez igazítható.</p>		A Légi műveletekre vonatkozó rendelet nem említi.
<p>43. OPS1.1071 A repülőgép műszaki naplója:</p> <p>Vonatkozik, az M-rész M.A.306 bekezdésben (Üzemeltetők műszaki naplórendszere) meghatározottak szerint.</p>		A Légi műveletekre vonatkozó rendelet nem említi.
44. Fenntartva		
45. Fenntartva		
<p>46. OPS1.1240 Képzési programok:</p> <p>A képzési programokat a végzett műveletekhez kell igazítani. Egy otthoni tanuláson alapuló képzési program megfelelő lehet VFR üzemeltetésekhez.</p>	-	Nem került átemelésre. A 300/2008/EK rendelet hatályán belül.
<p>47. OPS1.1250 Repülőgéppel történő keresés ellenőrző listája:</p> <p>Nem vonatkozik a nappal, VFR szerint végzett műveletekre.</p>	-	Nem került átemelésre. A 300/2008/EK rendelet hatályán belül.

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>(a) Kifejezések</p> <p>(1) Helyi műveletek. Egy helyi, földrajzilag körülhatárolható és a hatóság által elfogadott területen belül végrehajtott repülések, amelyek ugyanazon a napon, ugyanazon a helyszínen kezdődnek és érnek véget.</p>	I. melléklet – Meghatározások	<p>Módosítva</p> <p>Az EASA OPS-ban található meghatározás specifikusabb.</p> <p>A kis helikopterek (a JAR-OPS 1 meghatározása szerint) nem összetett helikopternek számítanak (az alaprendelet értelmében).</p>
<p>(b) Jóváhagyás. Az üzemeltetést a jelen melléklet alapján végezni kívánó üzemeltető köteles beszerezni az AOC-t kiállító hatóság előzetes jóváhagyását. A jóváhagyás meghatározza:</p> <p>(1) A helikopter típusát; valamint</p> <p>(2) A művelet típusát.</p> <p>(3) A jelen melléklet szerinti helyi műveletek földrajzi határait (lásd JAR-OPS 3.005(f) 1. melléklet ACJ (b)(3) bekezdés).</p>	ORO.AOC	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Nincs szükség a jelen szabály kifejezett átemelésére. Az üzemeltetés egyébként is az AOC részét képezi és beletartozik a hatóság felügyeleti tartományába.</p>
<p>(c) Tiltás Az alábbi tevékenységek végzése tilos:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065 Hadi fegyverek és hadi muníció szállítása.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Jelen könnyítés nem számít vonatkozóknak. Nagyon valószínűtlen, hogy CAT környezetben kis helikopterrel hadi fegyverek és hadi muníció szállítására kerülne sor.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Nem befogadható utasok,</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Nem került átemelésre.</p>

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
kitoloncoltak vagy őrizet alatt álló személyek szállítása.		Nem vonatkozik. Nem befogadható utasok, kitoloncoltak vagy őrizet alatt álló személyek szállítása nem összetett helikopterrel vagy helyi helikopteres művelet során nagyon valószínűtlennek tűnik.
(3) JAR-OPS 3.305. Üzemanyag-felvétel és leadás utasok beszállása/kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten.	CAT.OP.MPA.195	Nem került átemelésre. A jelenlegi szabály eleve megtiltja az utasok beszállása/kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten történő üzemanyag-felvételt és – leadást AVGAS és wide-cut típusú üzemanyaggal, illetve ezen üzemanyagok keverékével. Ezért a jelen szabály már eleve foglalkozik a legtöbb nem összetett helikopterrel.
(4) JAR-OPS 3.335. Dohányzás a fedélzeten	CAT.OP.MPA.240	Nem került átemelésre. A szabály tulajdonképpen már megtiltja a dohányzást és elegendő védelmet nyújt.
(d) Könnyítés Az alábbi szabályokon könnyítés történt:		
(1) JAR-OPS 3.100 Belépés a pilótafülkébe: (i) Az üzemeltető szabályokat hoz vonatkozó esetben az utasok a pilótaülésben történő szállítására. (ii) A kapitány biztosítja, hogy: (A) utasok a pilótaülésben történő szállítása nem eredményezi a repülés végrehajtásának megzavarását és/vagy a végrehajtásba történő	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Nincs változás

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>beavatkozást; valamint</p> <p>(B) a pilótaülésben helyet foglaló utast tájékoztatták a vonatkozó korlátozásokról és repülésbiztonsági eljárásokról.</p>		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 A fedélzeten szállítandó kiegészítő tájékoztatások és űrlapok.</p> <p>(i) Helyi műveleteknél az alábbi dokumentumok szállítása nem kötelező:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Operatív repülési terv</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(2) – Műszaki napló (kivéve, ahol a távoli leszálláshoz szükséges)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135(a)(4) - NOTAM/AIS dokumentáció</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Meteorológiai tájékoztatások</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Speciális kategóriájú utasokra, stb. vonatkozó tájékoztatások</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Különleges rakományra, stb. vonatkozó tájékoztatások</p> <p>(ii) nem helyi műveletek esetén:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Operatív repülési terv A repülési terv elkészíthető a végzett műveleteknek megfelelő és a hatóság által elfogadott egyszerűsített formában.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Speciális kategóriájú</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>az (i) vonatkozásában módosított</p> <p>A CAT.GEN.MPA.180 pont könnyítései vonatkoznak a zajbizonyítványra;</p> <p>a légi jármű rádió-engedélyére; valamint a tömeg- és súlypont dokumentációra is.</p> <p>a (ii) vonatkozásában nincs változás.</p>

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
utasokra vonatkozó tájékoztatások. Nem szükséges.		
(3) JAR-OPS 3.140 A földön tárolt információ. Nem szükséges az információ földön történő tárolása, amennyiben más felvételi módszert alkalmaznak.	CAT.GEN.MPA.185	Nem került átemelésre. A könnyítés célja nem egyértelmű és nem eléggé körülhatárolt ahhoz, hogy IR-ré minősítsék. Ezen felül a jelenlegi szabály már meghatározza, hogy az információt addig kell megőrizni, ameddig a tárolás helyén másolásra nem került.
(4) JAR-OPS 3.165 Bérbeadás. Csak ott alkalmazandó, ahol hivatalos bérbeadási megállapodás létezik. Megjegyzés: Az olyan esetek, amikor a személyszállítási szerződés egy másik üzemeltetőre kerül átruházásra, akinek az utasok fizetnek a szállításért, nem számít bérbeadásnak.	ORO.AOC.110	Nem került átemelésre. Általánosan elfogadott, hogy a bérbeadáshoz hivatalos bérbeadási szerződés szükséges.
(5) JAR-OPS 3.215 Légiforgalmi szolgálatok igénybe vétele. Nem vonatkozik, kivéve, ha a légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, illetve ha a kutató-mentő szolgálat nyújtásának módja a hatóság számára elfogadható.	CAT.OP.MPA.100 (b)	Nincs változás
(6) JAR-OPS 3.220 Helikopter-leszállóhelyek az üzemeltető általi jóváhagyása. Az üzemeltető eljárást dolgoz ki a kapitányok képzésére olyan helikopter-leszállóhelyek vagy leszállóhelyek kiválasztására, amelyek	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	Módosítva A EASA OPS szabály tartalma valamennyi helikopteres műveletre vonatkozik a nem felmért helyszínekre vonatkozóan, amely gyaníthatóan a jelen szabálynak is célja.

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
megfelelnek a helikopter és a művelet típusának.		
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Üzemanyagra vonatkozó irányelvek.</p> <p>A (b)-(d) albekezdések nem vonatkoznak, ha a JAR-OPS 3.255(a) pontban meghatározott, üzemanyagra vonatkozó irányelvek biztosítják, hogy a repülés vagy repülések sorozata befejezésekor a fennmaradó üzemanyag-mennyiség nem kevesebb, mint normál utazósebességen 30 perc repüléshez elegendő mennyiség (ez 20 percre csökkenthető, ha az üzemelés olyan terület felett folyik, ahol folyamatosan megfelelő vészleszálló-helyszínek találhatóak). A JAROPS 3.375(c) pont előírásainak betartása érdekében a végső tartalék üzemanyagot meg kell határozni az üzemeltetési kézikönyvben.</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Nincs változás
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Utasülések.</p> <p>Nincs szükség eljárások kidolgozására.</p> <p>Megjegyzés: Jelen bekezdés célja megvalósul, ha a pilóta józan belátás szerint cselekszik. A JAR-OPS 3.260 vonatkozik, és úgy tekintik, mint ami kielégíti az eljárások iránti igényt.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Nyilvánvaló, hogy nem összetett helikopterrel végzett műveletek esetén az eljárások kidolgozása arányos és gyakorlatias megoldások mentén kell, hogy történjen. Nem látszik igény a könnyítésre.</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Utasok tájékoztatása.</p> <p>(i) (a)(1) bekezdés. Amennyiben a repülésbiztonságot nem veszélyezteti, az utasok szóbeli eligazítást kapnak a repülésbiztonsági témákból, amelynek részei vagy egésze</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Javasolt az AMC2 CAT.OP.MPA.170 hozzáadása.</p> <p>EGYPILÓTÁS ÜZEM LÉGIUTAS-</p>	<p>Módosítva</p> <p>Vélemények szerint az AMC eléri a szabály célját.</p> <p>A jelen könnyítés célja nem egyértelmű. A CAT.GEN.MPA.140 már eleve azt sugallja, hogy a</p>

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
audiovizuális előadás formájában is megtartható. Hordozható elektronikus eszközök használatához előzetes jóváhagyás beszerzése szükséges.	KÍSÉRŐK NÉLKÜL Légiutas-kísérő nélküli egypilótás üzemnél a kapitánynak kell repülésbiztonsági eligazítást tartania az utasoknak, a repülés kritikus szakaszait kivéve. CAT.GEN.MPA.140	PED használatához az üzemeltető engedélye szükséges.
(10) JAR-OPS 3.290 Repülés előkészítése. (i) helyi műveleteknél: (A) JAR-OPS 3.290(a). Nem szükséges operatív repülési terv. (ii) nem helyi műveletek esetén: (A) JAR-OPS 3.290(a). A repülési terv elkészíthető egyszerű formában is, amely az üzemeltetés fajtájára jellemző.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Nincs változás
(11) JAR-OPS 3.375 Repülés közbeni üzemanyag-szabályozás. Nem szükséges a JAR-OPS 3.375 1. melléklet alkalmazása (lásd (d)(14) pont).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Nincs változás
(12) JAR-OPS 3.385 Tartalék oxigén használata. A hatóság előzetes jóváhagyásával 10 000 láb és 16 000 láb közötti rövid idejű utazások tehetők tartalék oxigén használata nélkül, az Üzemeltetési kézikönyvben található eljárások szerint. (Ilyen	CAT.OP.MPA.285	Nem került átemelésre. A vélemények alapján nem biztonságos nyílt kivételt engedélyezni a szabály alól, valamint helikopterek esetében ez nem felel meg az ICAO 6. mellékletének sem. Egyetlen, szigorú

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
esetekben az üzemeltető köteles biztosítani, hogy az utasokat indulás előtt tájékoztatják arról, hogy nem áll rendelkezésre tartalék oxigén.)		feltételekhez és a hatóság előzetes jóváhagyásához kötött kivétel létezik kizárólag az SPO-részben.
(13) JAR-OPS 3.270 1. melléklet Poggyász és teherárak tárolása. A művelet és a helikopter típusának megfelelően.	ACM1 CAT.OP.MPA.160	Nem került átemelésre. Általánosan elfogadott, hogy a művelet és a helikopter típusának megfelelő eljárást kell kidolgozni.
(14) JAR-OPS 3.375 1. melléklet Repülés közbeni Üzemanyagra vonatkozó irányelvek. Nem vonatkozik.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Nincs változás A mellékletet átemelő AMC kis helikopterrel végzett műveletekre, valamint helyi helikopteres műveletekre nem vonatkozik.
(15) JAR-OPS 3.630 Általános bevezetés Műszerek és berendezések. A hatóság elfogadhatja az olyan alternatív berendezést, amely nem felel meg a JTSO szabványnak, de megfelel az eredeti berendezés repülésbiztonsági szabványának.		Nem került átemelésre. Nem tartozik a rendelet hatálya alá. A jóváhagyással kapcsolatos előírások vagy az ETSO-knak történő megfelelés az 1702/2003/EK rendelet hatálya alá tartozik. Vonatkozó esetben a könnyítéseket ott kell szabályozni.
(16) JAR-OPS 3.775 Tartalék oxigén – Nem túlnyomásos helikopterek. A hatóság előzetes jóváhagyásával 10 000 láb és 16 000 láb közötti rövid idejű utazások tehetők tartalék oxigén használata nélkül, az Üzemeltetési kézikönyvben található eljárások szerint.	CAT.IDE.H.240	Nem került átemelésre. A vélemények alapján nem biztonságos nyílt kivételt engedélyezni a szabály alól, valamint helikopterek esetében ez nem felel meg az ICAO 6. mellékletének sem. Egyetlen, szigorú feltételekhez és a hatóság előzetes jóváhagyásához kötött kivétel létezik kizárólag az SPO-részben.

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>(17) JAR-OPS 3.775 1. melléklet Tartalék oxigén nem túlnyomásos helikopterekhez.</p> <p>A fenti (12) és (16) pontok alapján nem vonatkozik.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>A vélemények alapján nem biztonságos nyílt kivételt engedélyezni a szabály alól, valamint helikopterek esetében ez nem felel meg az ICAO 6. mellékletének sem. Egyetlen, szigorú feltételekhez és a hatóság előzetes jóváhagyásához kötött kivétel létezik kizárólag az SPO-részben.</p>
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Kapitánnyá történő előléptetés.</p> <p>A hatóság elfogadhat egy rövidített kapitányi tanfolyamot, amely a végzett műveletekre alkalmazható.</p>		<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Nem adták meg az ilyen rövidített kapitányi tanfolyamok feltételeit.</p>
<p>(19) JAR-OPS 3.970(a) Közelmúltbeli gyakorlat.</p> <p>A JAR-OPS 3.970(a)-tól eltérő, választható előírásként a hatóság előzetes jóváhagyásával a 90 napos közelmúltbeli tapasztalat elfogadható, amennyiben a pilóta a megelőző 90 napban 3 felszállást, 3 iskolakört és 3 leszállást teljesített az ugyanazon megjelölt helikopter-csoport bármely helikopterén (lásd ACJ a JAR-OPS 3.005(f) 1. melléklet, (d)(19) bekezdés). Az üzemeltetni kívánt helikopter-típusra vonatkozó közelmúltbeli tapasztalathoz az alábbi feltételek szükségesek:</p> <p>(i) a típusminősítő jártasság-felmérés [Type Rating Proficiency Check (TRPC)] érvényes a típusra; valamint</p> <p>(ii) az elmúlt 6 hónapban 2 repült óra teljesítése a</p>		FCL.060

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>típuson vagy altípuson; valamint</p> <p>(iii) érvényes OPC a megjelölt csoport legalább egyik helikopterére vonatkozóan; valamint</p> <p>(iv) OPC-k szigorú keringetése a csoportban repült valamennyi helikopter között; valamint</p> <p>(v) az üzemeltetési kézikönyvnek tartalmaznia kell a megjelölt csoportok összetételét, valamint a TRPC-k, OPC-k és a közelmúltbeli gyakorlatra vonatkozó tájékoztatást.</p>		
<p>(\20]) JAR-OPS 3.965 1. melléklet Felfrissítő képzés és ellenőrzés.</p> <p>A hatóság elfogadhat egy, a művelet típusára vonatkozó tantervet.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Operatív repülési terv. Lásd (2)(i)(A) és (2)(ii)(A) fent.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	Nincs változás
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Védelmi előírások. Csak olyan államban történő üzemelésre vonatkozik, ahol a nemzeti védelmi program kiterjed a jelen mellékletben tárgyalt műveletekre.</p>		<p>Nem került átemelésre. A 300/2008/EK rendelet hatályán belül.</p>
<p>([23]) JAR-OPS 3.1240 Képzési programok. A képzési programokat a végzett műveletekhez kell igazítani. A hatóság elfogadhat egy megfelelő önálló tanuláson alapuló képzési programot.</p>		<p>Nem került átemelésre. A 300/2008/EK rendelet hatályán belül.</p>

3.005(f) 1. melléklet – kis helikopteres műveletek, nappali VFR	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
([24]) JAR-OPS 3.1250 Helikopteres kutatóeljárás és ellenőrző lista. Nincs ellenőrző listára vonatkozó előírás.		Nem került átemelésre. A 300/2008/EK rendelet hatályán belül.

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>(a) Jóváhagyás. Az üzemeltetést a jelen melléklet alapján végezni kívánó üzemeltető köteles beszerezni az AOC-t kiállító hatóság előzetes jóváhagyását. Az ilyen jóváhagyás meghatározza:</p> <p>(1) A helikopter típusát</p> <p>(2) A művelet típusát</p> <p>(3) A műveletek földrajzi határait a jelen melléklet alkalmazásában (lásd ACJ a JAR-OPS 3.005(g) 1. melléklet (a)(3) ponthoz).</p>	ORO.AOC	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Nincs szükség a jelen szabály kifejezett átemelésére. Az üzemeltetés egyébként is az AOC részét képezi és beletartozik a hatóság felügyeleti tartományába.</p>
<p>(b) Tiltás. Az alábbi tevékenységek végzése tilos:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065 Hadi fegyverek és hadi muníció szállítása.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Jelen könnyítés nem számít vonatkozóknak. Nagyon valószínűtlen, hogy CAT környezetben helyi helikopteres művelet során hadi fegyverek és hadi muníció szállítására kerülne sor.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Nem befogadható utasok, kitoloncoltak vagy őrizet alatt álló személyek szállítása.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>Nem vonatkozik. Nem befogadható utasok, kitoloncoltak vagy őrizet alatt álló személyek szállítása nem összetett helikopterrel vagy helyi helikopteres művelet során nagyon valószínűtlennek tűnik.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Üzemanyag-felvétel és leadás utasok beszállása/kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten.</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>A jelenlegi szabály eleve megtiltja az utasok beszállása/kiszállása közben, illetve utasokkal a</p>

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
		fedélzeten történő üzemanyag-felvételt és –leadást AVGAS és wide-cut típusú üzemanyaggal, illetve ezen üzemanyagok keverékével. Ezért a jelen szabály már eleve foglalkozik a legtöbb nem összetett helikopterrel.
(4) JAR-OPS 3.335. Dohányzás a fedélzeten.	CAT.OP.MPA.240	Nem került átemelésre. A szabály tulajdonképpen már megtiltja a dohányzást és elegendő védelmet nyújt.
(d) Könnyítés. Az alábbi szabályokon könnyítés történt:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 A fedélzeten szállítandó kiegészítő tájékoztatások és űrlapok.</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Operatív repülési terv. A repülési terv elkészíthető a végzett műveleteknek megfelelő és a Hatóság által elfogadott egyszerűsített formában.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) - NOTAM/AIS dokumentáció Nem szükségesek.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Meteorológiai tájékoztatások. Nem szükséges.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Speciális kategóriájú utasokra, stb. vonatkozó tájékoztatások. Nem szükséges.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Különleges rakományra, stb. vonatkozó tájékoztatások. Nem szükséges.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>A CAT.GEN.MPA.180 pont könnyítései vonatkoznak a zajbizonyítványra;</p> <p>a légi jármű rádió-engedélyére; valamint a tömeg- és súlypont dokumentációra is.</p> <p>Az operatív repülési tervre vonatkozó könnyítés átemelésre került.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.140 A földön tárolt információ.</p> <p>Nem szükséges az információ földön történő tárolása,</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nem került átemelésre.</p> <p>A könnyítés célja nem egyértelmű és nem eléggé</p>

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
amennyiben más felvételi módszert alkalmaznak.		körülhatárolt ahhoz, hogy IR-ré minősítsék. Ezen felül a jelenlegi szabály már meghatározza, hogy az információt addig kell megőrizni, ameddig a tárolás helyén másolásra nem került.
(3) JAR-OPS 3.165 Bérbeadás. Csak ott alkalmazandó, ahol hivatalos bérbeadási megállapodás létezik. Megjegyzés: Az olyan esetek, amikor a személyszállítási szerződés egy másik üzemeltetőre kerül átruházásra, akinek az utasok fizetnek a szállításért, nem számít bérbeadásnak.	ORO.AOC.110	Nem került átemelésre. Általánosan elfogadott, hogy a bérbeadáshoz hivatalos bérbeadási szerződés szükséges.
(4) JAR-OPS 3.215 Légiforgalmi szolgálatok igénybe vétele. Nem vonatkozik, kivéve, ha a légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, illetve ha a kutató-mentő szolgálat nyújtásának módja a Hatóság számára elfogadható.	CAT.OP.MPA.100 (b)	Nincs változás
(5) JAR-OPS 3.220 Helikopter-leszállóhelyek az üzemeltető általi jóváhagyása. Az üzemeltető eljárást dolgoz ki a Kapitányok képzésére olyan helikopter-leszállóhelyek vagy leszállóhelyek kiválasztására, amelyek megfelelnek a helikopter és a művelet típusának.	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	Módosítva Az EASA OPS szabály tartalma valamennyi helikopteres műveletre vonatkozik a nem felmért helyszínekre vonatkozóan, amely gyaníthatóan a jelen szabálynak is célja.
(6) JAR-OPS 3.255 Üzemanyagra vonatkozó irányelvek A (b)-(d) albekezdések nem vonatkoznak, ha a JAR-OPS 3.255(a) pontban meghatározott, üzemanyagra	CAT.OP.MPA.151 (b)	Nincs változás

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
<p>vonatkozó irányelvek biztosítják, hogy a repülés vagy repülések sorozata befejezésekor a fennmaradó üzemanyag-mennyiség nem kevesebb, mint normál utazósebességen 30 perc repüléshez elegendő mennyiség (ez 20 percre csökkenthető, ha az üzemelés olyan terület felett folyik, ahol folyamatosan megfelelő vészleszálló-helyszínek találhatóak). A végső tartalék üzemanyagot a JAR-OPS 3.375(c) pont előírásainak betartása érdekében meg kell határozni az üzemeltetési kézikönyvben.</p>		
<p>(7) JAR-OPS 3.290(a). Lásd a fenti, (C)(1)(i) pontot.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Nincs változás</p>
<p>(8) JAR-OPS 3.375 Repülés közbeni Üzemanyagra vonatkozó irányelvek. Nem szükséges a JAR-OPS 3.375 1. melléklet alkalmazása (lásd (c)(10) pont).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Nincs változás</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.385 Tartalék oxigén használata. A hatóság előzetes jóváhagyásával 10 000 láb és 13 000 láb közötti rövid idejű utazások tehetőek tartalék oxigén használata nélkül, az Üzemeltetési kézikönyvben található eljárások szerint. (Ilyen esetekben az üzemeltető köteles biztosítani, hogy az utasokat indulás előtt tájékoztatják arról, hogy nem áll rendelkezésre tartalék oxigén).</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Nem került átemelésre. A vélemények alapján nem biztonságos nyílt kivételt engedélyezni a szabály alól, valamint helikopterek esetében ez nem felel meg az ICAO 6. mellékletének sem. Egyetlen, szigorú feltételekhez és a hatóság előzetes jóváhagyásához kötött kivétel létezik kizárólag az SPO-részben.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.375 1. melléklet Repülés közbeni üzemanyagra vonatkozó irányelvek.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1</p>	<p>Nincs változás A mellékletet átemelő AMC kis helikopterrel végzett műveletekre, valamint helyi helikopteres műveletekre</p>

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
Nem vonatkozik.	CAT.OP.MPA.281	nem vonatkozik.
(11) JAR-OPS 3.630 Általános bevezetés. Műszerek és berendezések. A hatóság elfogadhatja az olyan alternatív berendezést, amely nem felel meg a JTSO szabványnak, de megfelel az eredeti berendezés repülésbiztonsági szabványának.		Nem került átemelésre. Nem tartozik a rendelet hatálya alá. A jóváhagyással kapcsolatos előírások vagy az ETSO-knak történő megfelelés az 1702/2003/EK rendelet hatálya alá tartozik. Vonatkozó esetben a könnyítéseket ott kell szabályozni.
(12) JAR-OPS 3.775 1. melléklet Tartalék oxigén – Nem túlnyomásos helikopterek. A hatóság előzetes jóváhagyásával 10 000 láb és 16 000 láb közötti rövid idejű utazások tehetők tartalék oxigén használata nélkül, az Üzemeltetési kézikönyvben található eljárások szerint.	CAT.IDE.H.240	Nem került átemelésre. A vélemények alapján nem biztonságos nyílt kivételt engedélyezni a szabály alól, valamint helikopterek esetében ez nem felel meg az ICAO 6. mellékletének sem. Egyetlen, szigorú feltételekhez és a hatóság előzetes jóváhagyásához kötött kivétel létezik kizárólag az SPO-részben.
(13) JAR-OPS 3.775 1. melléklet Tartalék oxigén nem túlnyomásos helikopterekhez. A fenti, (9) & (12) pontok alapján nem vonatkozik.	CAT.IDE.H.240	Nem került átemelésre. A vélemények alapján nem biztonságos nyílt kivételt engedélyezni a szabály alól, valamint helikopterek esetében ez nem felel meg az ICAO 6. mellékletének sem. Egyetlen, szigorú feltételekhez és a hatóság előzetes jóváhagyásához kötött kivétel létezik kizárólag az SPO-részben.
(14) JAR-OPS 3.1060 Operatív repülési terv Lásd a fenti, (C)(1)(i) pontot.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Nincs változás
(15) JAR-OPS 3.1235 Védelmi előírások.		Nem került átemelésre.

3.005(g) 1. melléklet – VFR szerint nappal végzett helyi helikopteres műveletek	EASA OPS – Hivatkozás	Eltérések megjelölése
Csak olyan államban történő üzemelésre vonatkozik, ahol a nemzeti védelmi program kiterjed a jelen mellékletben tárgyalt műveletekre.		A 300/2008/EK rendelet hatályán belül.

2. melléklet: a CAT (A-A) műveletekre nem vonatkozó könnyítések listája**CAT-rész**

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
	CAT.GEN.MPA.115	Szakemberek vagy a személyzet a repülőszemélyzeten kívüli tagjai az utastérben	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre.
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Szakemberek vagy a személyzet a repülőszemélyzeten kívüli tagjai az utastérben AZ UTASOK ÁLTAL KELTETT ZAVAR MEGELŐZÉSÉT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre.
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Szakemberek vagy a személyzet a repülőszemélyzeten kívüli tagjai az utastérben SZEMÉLYZETI TAGOK ÁTTELEPÜLŐ REPÜLÉSEKEN	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre.
	CAT.GEN.MPA.180	A fedélzeten szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és tájékoztatások	Nem összetett légi járművekkel végzett A-A és helyi műveletekre vonatkozó könnyítések
	CAT.GEN.MPA.195	A repülési adatrögzítő felvételeinek megőrzése, előállítása és használata	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	A repülési adatrögzítő felvételeinek megőrzése, előállítása és használata ÜZEMELTETÉSI ELLENŐRZÉSEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	A repülési adatrögzítő felvételeinek megőrzése, előállítása és használata A FELVEVŐK ELTÁVOLÍTÁSA JELENTHETŐ ESEMÉNYT KÖVETŐEN	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	A repülési adatrögzítő felvételeinek megőrzése, előállítása és használata A REPÜLÉSI ADATRÖGZÍTŐ FELVÉTELEINEK ELLENŐRZÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.OP.MPA.100(b)	Légiforgalmi szolgálatok használata	Nem összetett légi járművek VFR szerint nappal és helyi helikopteres műveletekre

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
			vonatkozó könnyítések.
	CAT.OP.MPA.105	Repülőterek és üzemeltetési helyszínek használata	Nem összetett repülőgépekre vonatkozó könnyítések
	CAT.OP.MPA.110(b)	Repülőtér üzemeltetési minimumok	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok SZÁRAZFÖLDI REPÜLŐTÉRI INDULÁSI ELJÁRÁSOK – HELIKOPTEREK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok BEVEZETŐ FÉNYRENDSZEREK – ICAO, FAA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok SBAS MŰVELETEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok FELSZÁLLÁSI MŰVELETEK – REPÜLŐGÉPEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok FELSZÁLLÁSI MŰVELETEK – HELIKOPTEREK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok NPA, APV, CAT I MŰVELETEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok RVR/CMV MEGÁLLAPÍTÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok RVR/CMV/VIS MINIMUMOK MEGHATÁROZÁSA NPA, APV, CAT I-HEZ – REPÜLŐGÉPEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok RVR/CMV/VIS MINIMUMOK MEGHATÁROZÁSA NPA, APV, CAT I-HEZ – HELIKOPTEREK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok KÖRÖZÉSES ELJÁRÁSOK – REPÜLŐGÉPEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok SZÁRAZFÖLDI KÖRÖZÉSES	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		MŰVELETEK – HELIKOPTEREK	
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok JELENTETT METEOROLÓGIAI LÁTÁSTÁVOLSÁG ÁTVÁLTÁSA RVR- RÉ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok IDEIGLENESEN ÜZEMKÉPTELEN VAGY CSÖKKENTETT HATÁSFOKÓ FÖLDI BERENDEZÉSEK HATÁSA A LESZÁLLÁSI MINIMUMOKRA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok NEM ÖSSZETETT HAJTÓMŰVES LÉGI JÁRMŰVEL VÉGZETT VFR MŰVELETEK	Nem összetett légi járművekre vonatkozó könnyítések
	CAT.OP.MPA.115	Megközelítési repülési technika – repülőgépek	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Megközelítési repülési technika – repülőgépek FOLYAMATOS SÜLLYEDÉSSEL TÖRTÉNŐ VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉS (CDFA)	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Megközelítési repülési technika – repülőgépek NPA MŰVELETEK A CDFA TECHNIKA ALKALMAZÁSA NÉLKÜL	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Megközelítési repülési technika – repülőgépek ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK ÉS UTASÍTÁSOK ÉS KÉPZÉS	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Megközelítési repülési technika – repülőgépek FOLYAMATOS SÜLLYEDÉSSEL TÖRTÉNŐ VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉS (CDFA)	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.120	Fedélzeti radar-megközelítések [Airborne radar approaches (ARA)] víz feletti műveleteknél – helikopterek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Fedélzeti radar-megközelítések [Airborne radar approaches (ARA)] víz feletti műveleteknél – helikopterek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		ÁLTALÁNOS RÉSZ	
GM1	CAT.OP.MPA.120	Fedélzeti radar-megközelítések [Airborne radar approaches (ARA)] víz feletti műveleteknél – helikopterek ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.125	Műszeres indulási és érkezési eljárások	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek NDAP TERVEZÉS	Nem vonatkozik nem összetett VFR repülőgépekre.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK ÁLTALÁNOS RÉSZ PÉLDA	Nem vonatkozik nem összetett VFR repülőgépekre.
	CAT.OP.MPA.130	Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek	Nem vonatkozik nem összetett VFR repülőgépekre.
	CAT.OP.MPA.135(c)	Üzemeltetési útvonalak és területek – általános rész	Nem összetett légi járművekkel, VFR szerint nappal végzett A-A műveletekre vonatkozó könnyítések.
	CAT.OP.MPA.140	ETOPS jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves repülőgépek legnagyobb távolsága egy alkalmas repülőtérről	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművel végzett műveletek
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	ETOPS jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves repülőgépek legnagyobb távolsága egy alkalmas repülőtérről ETOPS KÉPESSÉGGEL NEM RENDELKEZŐ KÉT HAJTÓMŰVES KISREPÜLŐGÉPEKRE VONATKOZÓ ÜZEMELTETÉSI FELTÉTELEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművel végzett műveletek
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	ETOPS jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves repülőgépek legnagyobb távolsága egy alkalmas repülőtérről UTAZÓSEBESSÉG EGY ÜZEMKÉPTELEN HAJTÓMŰVEL [ONE-ENGINE-INOPERATIVE (OEI)]	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművel végzett műveletek

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
	CAT.OP.MPA.150	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművel végzett műveletek
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek TERVEZÉSI KÖVETELMÉNYEK – REPÜLŐGÉPEK	CAT A-A műveletekre nem vonatkozik.
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek AZ ÜZEMANYAG ÚTVONAL KITÉRŐ REPÜLŐTÉR [FUEL EN-ROUTE ALTERNATE (FUEL ERA)] HELYE	CAT A-A műveletekre nem vonatkozik.
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek TERVEZÉSI KÖVETELMÉNYEK – HELIKOPTEREK	CAT A-A műveletekre nem vonatkozik.
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek TARTALÉK ÜZEMANYAG STATISZTIKAI MÓDSZER – REPÜLŐGÉPEK	CAT A-A műveletekre nem vonatkozik.
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek TARTALÉK ÜZEMANYAG	CAT A-A műveletekre nem vonatkozik.
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(II)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek KITÉRŐ CÉLREPÜLŐTÉR	CAT A-A műveletekre nem vonatkozik.
	CAT.OP.MPA.151(a)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek – könnyítések	B teljesítmény-osztályú repülőgépekre vonatkozó könnyítések
	CAT.OP.MPA.151(b)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek – könnyítések	2 000 kg MTOM-et meg nem haladó, nappal, VFR szerint üzemeltetett nem összetett repülőgépekre vonatkozó könnyítések
	CAT.OP.MPA.151(c)	Üzemanyagra vonatkozó irányelvek – könnyítések	Nem összetett helikopterekre és helyi helikopteres műveletekre vonatkozó könnyítések
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Utások eligazítása EGYPILÓTÁS ÜZEM LÉGIUTAS- KÍSÉRŐK NÉLKÜL UTASOK ELIGAZÍTÁSA	Légiutas-kísérő nélküli egypilótás műveletekre vonatkozó eligazítások
	CAT.OP.MPA.175	Repülés előkészítése	Nem összetett repülőgépekkel végzett VFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
			szerinti nappali műveletekre; nem összetett helikopterekkel végzett VFR szerint nappali műveletekre vonatkozó könnyítések.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Repülés előkészítése OPERATÍV REPÜLÉSI TERV – ÖSSZETETT MOTOROS LÉGI JÁRMŰVEK	Nem összetett légi járművekre nem vonatkozik.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Repülés előkészítése OPERATÍV REPÜLÉSI TERV – NEM ÖSSZETETT MOTOROS LÉGI JÁRMŰVEK ÉS HELYI MŰVELETEK	Nem összetett repülőgépekkel végzett VFR szerinti nappali műveletekre; nem összetett helikopterekkel végzett VFR szerint nappali műveletekre nem vonatkozik; Nem összetett repülőgépekkel végzett VFR szerinti nappali műveletekre; nem összetett helikopterekkel végzett VFR szerint nappali műveletekre vonatkozó könnyítések.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Repülés előkészítése ÁTVÁLTÁSI TÁBLÁZATOK	Nem összetett repülőgépekkel végzett VFR szerinti nappali műveletekre; nem összetett helikopterekkel végzett VFR szerint nappali műveletekre nem vonatkozik.
	CAT.OP.MPA.180	Repülőterek kiválasztása – repülőgépek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.181	Repülőterek és üzemeltetési helyszínek kiválasztása – helikopterek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Repülőterek és üzemeltetési helyszínek kiválasztása – helikopterek LESZÁLLÁSI ELŐREJELZÉSEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Repülőterek és üzemeltetési helyszínek kiválasztása – helikopterek TENGERI KITÉRŐ REPÜLŐTEREK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Repülőterek és üzemeltetési	Nem vonatkozik CAT A-A

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		helyszínek kiválasztása – helikopterek LESZÁLLÁSI ELŐREJELZÉSEK	műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Repülőterek és üzemeltetési helyszínek kiválasztása – helikopterek TENGERPARTI REPÜLŐTÉR	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Repülőterek és üzemeltetési helyszínek kiválasztása – helikopterek TENGERI KITÉRŐ REPÜLŐTEREK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.185	Tervezési minimumok IFR repülésekhez – repülőgépek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Tervezési minimumok IFR repülésekhez – repülőgépek TERVEZÉSI MINIMUMOK KITÉRŐ REPÜLŐTEREKHEZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Tervezési minimumok IFR repülésekhez – repülőgépek REPÜLŐTÉRI IDŐJÁRÁS- ELŐREJELZÉSEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.186	Tervezési minimumok IFR repülésekhez – helikopterek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Tervezési minimumok IFR repülésekhez – repülőgépek TERVEZÉSI MINIMUMOK KITÉRŐ REPÜLŐTEREKHEZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.210	A személyzet tagjai a munkaállomásokon	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – többesemélyes személyzeti környezet/légiutas-kísérőkkel végzett üzem
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	A személyzet tagjai a munkaállomásokon LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK ÜLÉSEI	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – légiutas- kísérőkkel végzett üzem
	CAT.OP.MPA.220	Vészkiürítést segítő eszközök	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.OP.MPA.245	Meteorológiai körülmények – valamennyi légi jármű	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
	CAT.OP.MPA.246	Meteorológiai körülmények – repülőgépek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.255	Jég és egyéb lerakódások – repülés közbeni eljárások	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – várható vagy tényleges jegesedési körülmények között teljesített repülések
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Jég és egyéb lerakódások – repülés közbeni eljárások VÁRT VAGY TÉNYLEGES JEGESEDÉSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTTI REPÜLÉSEK – REPÜLŐGÉPEK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – várható vagy tényleges jegesedési körülmények között teljesített repülések
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Jég és egyéb lerakódások – repülés közbeni eljárások VÁRT VAGY TÉNYLEGES JEGESEDÉSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTTI REPÜLÉSEK – HELIKOPTEREK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – várható vagy tényleges jegesedési körülmények között teljesített repülések
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Repülés közbeni üzemanyag-szabályozás – helikopterek ÖSSZETETT MOTOROS HELIKOPTEREK, NEM HELYI MŰVELETEK	Nem vonatkozik a CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/nem helyi műveletek
GM1	CAT.OP.MPA.290	Földközelség észlelése A HAJÓZÓSZEMÉLYZET KÉPZÉSI PROGRAMJA TEREPRE FIGYELMEZTETŐ RENDSZERRE [TERRAIN AWARENESS WARNING SYSTEM (TAWS)]	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.OP.MPA.295	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer [airborne collision avoidance system (ACAS)] használata A HAJÓZÓSZEMÉLYZET KÉPZÉSI PROGRAMJA ACAS-RA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.OP.MPA.295	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer [airborne collision avoidance system (ACAS)] használata ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.OP.MPA.295	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer [airborne collision	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		avoidance system (ACAS)] használata	járművek
	CAT.OP.MPA.305	Megközelítés megkezdése és folytatása	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Megközelítés megkezdése és folytatása LÁTÁS SZERINTI MEGKÖZELÍTÉSI MŰVELETEK VIZUÁLIS REFERENCIA-PONTJAI	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.OP.MPA.310	Üzemeltetési eljárások – küszöb átrepülési magasságok – repülőgépek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Általános rész NEDVES ÉS SZENNYEZETT FUTÓPÁLYA-ADATOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.200	Általános rész	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.205	Felszállás FELSZÁLLÁS ELŐTTI KIGURULÁS MIATT ELVESZTEGETETT FUTÓPÁLYA-HOSSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.POL.A.205	Felszállás FUTÓPÁLYA-FELÜLET ÁLLAPOTA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.205	Felszállás	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.210	Felszállási akadálymentesség FELSZÁLLÁSI AKADÁLYMENTESSÉG	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.POL.A.210	Felszállási akadálymentesség BEDÖNTÉSI SZÖGEK HATÁSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC3	CAT.POL.A.210	Felszállási akadálymentesség ELŐÍRT NAVIGÁCIÓS PONTOSSÁG	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.POL.A.210	Felszállási akadálymentesség AKADÁLYMENTESSÉGRE VONATKOZÓ TARTALÉK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		ELJÁRÁSOK	járművek
	CAT.POL.A.210	Felszállási akadálymentesség	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.215	Útvonalrepülés – egy hajtómű üzemképtelen [one-engine-inoperative (OEI)] ÚTVONALELEMZÉS	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.215	Útvonalrepülés – egy hajtómű üzemképtelen [one-engine-inoperative (OEI)]	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.220	Útvonalrepülés – három vagy négy hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.POL.A.225	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉS	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.225	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.225	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG MÉRÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.POL.A.225	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉS GRADIENSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.230	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek AUTOMATIKUS LESZÁLLÁSI TÁVOLSÁG TELJESÍTMÉNY-ADATOK KISZÁMÍTÁSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.230	Leszállás – száraz futópályák	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.POL.A.230	Leszállás – száraz futópályák LESZÁLLÓTÖMEG	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.235	Leszállás – nedves és szennyezett futópályák	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
	CAT.POL.A.240	Megnövelt bedöntési szöggel végzett műveletek jóváhagyása	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.245	Meredek megközelítési műveletek jóváhagyása	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.250	Leszállási műveletek jóváhagyása	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.310	Felszállási akadálymentesség – több hajtóműves repülőgépek FELSZÁLLÁSI ÚTVONAL – VIZUÁLIS ÚTVONALNAVIGÁCIÓ	B teljesítmény-kategóriájú repülőgépekkel, VFR szerint nappal végzett műveletekre vonatkozó könnyítések
	CAT.POL.A.310 (e)	Felszállási akadálymentesség – több hajtóműves repülőgépek	B teljesítmény-kategóriájú repülőgépekkel, VFR szerint nappal végzett műveletekre vonatkozó könnyítések
	CAT.POL.A.345	Meredek megközelítési műveletek jóváhagyása	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/35 lábnál nem alacsonyabb ablakmagasság
	CAT.POL.A.400	Felszállás	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.POL.A.400	Felszállás FUTÓPÁLYA-FELÜLET ÁLLAPOTA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.400	Felszállás FELSZÁLLÁS ELŐTTI KIGURULÁS MIATT ELVESZTEGETETT FUTÓPÁLYA-HOSSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.POL.A.400	Felszállás FUTÓPÁLYA LEJTÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.405	Felszállási akadálymentesség	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.405	Felszállási akadálymentesség BEDÖNTÉSI SZÖGEEK HATÁSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
AMC2	CAT.POL.A.405	Felszállási akadálymentesség ELŐÍRT NAVIGÁCIÓS PONTOSSÁG	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.410	Útvonalrepülés – valamennyi hajtómű üzemel	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.415	Útvonalrepülés – OEI	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.415	Útvonalrepülés – OEI ÚTVONALELEMZÉS	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.420	Útvonalrepülés – három vagy négy hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.425	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.425	Leszállás – cél-és kitérő repülőterek TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG MÉRÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.430	Leszállás – száraz futópályák	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.POL.A.430	Leszállás – száraz futópályák LESZÁLLÁSI TÁVOLSÁG HELYESBÍTŐ TÉNYEZŐI	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.POL.A.430	Leszállás – száraz futópályák FUTÓPÁLYA LEJTÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.POL.A.430	Leszállás – száraz futópályák LESZÁLLÓTÖMEG	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.A.435	Leszállás – nedves és szennyezett futópályák	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.POL.H.110	Akadály számításba vétele	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
	CAT.POL.H.210	Felszállási útvonal	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.POL.MAB.105	Tömeg- és súlypontadatok dokumentációja	A súlypontot a tömeg és súlypont dokumentációban megadó B teljesítmény-osztályú repülőgépekre és helikopterekre vonatkozó könnyítések
	CAT.IDE.A.120	Szélvédőtisztító berendezés	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművekre vonatkozó szabály
AMC1	CAT.IDE.A.120	Szélvédőtisztító berendezés CSAPADÉK ESETÉN A SZÉLVÉDŐ EGY RÉSZÉT TISZTÁN TARTÓ ESZKÖZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművekre vonatkozó szabály
	CAT.IDE.A.130	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR; részben nem összetett légi járművekre vonatkozó könnyítés.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések CSÚSZÁSJELZŐ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések MAGASSÁGMÉRŐK – IFR VAGY ÉJJELI ÜZEMELÉS	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések A SEBESSÉGMÉRŐ RENDSZER MEGHIBÁSODÁSÁT MEGELŐZŐ ESZKÖZ KONDEZNÁCIÓ VAGY JEGESEDÉS MIATTI MEGHIBÁSODÁSÁT JELZŐ ESZKÖZ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		műszerek és kapcsolódó berendezések TARTALÉK TÉRBELI HELYZET	
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések TÉRKÉPTARTÓ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.A.135	Egypilótás IFR szerinti üzemelésre vonatkozó kiegészítő előírás	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.A.140	Magassági riasztó rendszer	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.150	Terepre figyelmeztető rendszer [terrain awareness warning system (TAWS)]	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Terepre figyelmeztető rendszer [Terrain awareness warning system (TAWS)] A SIKLÓPÁLYÁTÓL LEFELÉ TÖRTÉNŐ TÚLZOTT ELTÉRÉSRE TÖRTÉNŐ FIGYELMEZTETÉS A OSZTÁLYÚ TAWS ESETÉN	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.155	Fedélzeti összeütközés elkerülő rendszer [Airborne collision avoidance system (ACAS)]	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.160	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9/túlnyomásos repülőgépek
AMC1	CAT.IDE.A.160	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9/túlnyomásos repülőgépek
	CAT.IDE.A.165	Éjjel, jegesedési körülmények közötti műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések	Nem vonatkozik várható vagy tényleges jegesedési körülmények között végzett CAT A-A műveletekre
	CAT.IDE.A.170	A repülőszemélyzet belső telefonrendszere	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – többpilótás üzem

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
AMC1	CAT.IDE.A.170	A repülőszemélyzet belső telefonrendszere A REPÜLŐSZEMÉLYZET BELSŐ TELEFONJÁNAK TÍPUSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – többpilótás üzem
	CAT.IDE.A.175	Személyzeti tag belső telefonrendszere	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.175	Személyzeti tag belső telefonrendszere MEGHATÁROZÁSOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.180	Utastájékoztató rendszer	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.180	Utastájékoztató rendszer MEGHATÁROZÁSOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.185	Pilótafülke hangrögzítő	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.185	Pilótafülke hangrögzítő ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő AZ ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 2016. JANUÁR 1-ÉN VAGY AZT KÖVETŐEN MEGSZERZETT LÉGIJÁRMŰVEKNÉL RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő AZ ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1998. ÁPRILIS 1. ÉS 2016. JANUÁR 1. KÖZÖTT MEGSZERZETT LÉGIJÁRMŰVEKNÉL RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
AMC3	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő AZ ELSŐ EGYEDI LÉGIKALKASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1998. ÁPRILIS 1. ÉS 2016. JANUÁR 1. KÖZÖTT MEGSZERZETT LÉGI JÁRMŰVEKNÉL RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREKRE VONATKOZÓ TELJESÍTMÉNY- MEGHATÁROZÁSOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC4	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő AZ ELSŐ EGYEDI LÉGIKALKASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1990. JÚNIUS 1. UTÁN ÉS 1998. MÁRCIUS 31.- NÉL NEM KÉSŐBB MEGSZERZETT LÉGI JÁRMŰVEKNÉL RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC5	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő AZ ELSŐ EGYEDI LÉGIKALKASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1990. JÚNIUS 1. UTÁN ÉS 1998. MÁRCIUS 31.- NÉL NEM KÉSŐBB MEGSZERZETT LÉGI JÁRMŰVEKNÉL RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREKRE VONATKOZÓ TELJESÍTMÉNY-MEGHATÁROZÁSOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC6	CAT.IDE.A.190	Repülési adatrögzítő AZ ELSŐ EGYEDI LÉGIKALKASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1990. JÚNIUS 1. ELŐTT MEGSZERZETT LÉGI JÁRMŰVEKNÉL RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.195	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.195	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.IDE.A.195	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.200	Összetett rögzítő	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
			járművek
AMC1	CAT.IDE.A.200	Összetett rögzítő ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.210	„Öveket becsatolni” és „Tilos a dohányzás” tablók	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – az utasok nem láthatók a repülőszemélyzet üléseiből
	CAT.IDE.A.215	Belső ajtók és függönyök	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – nagyméretű repülőgépek
AMC1	CAT.IDE.A.215	Belső ajtók és függönyök TÁBLÁK JELÖLÉSEI	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – nagyméretű repülőgépek
	CAT.IDE.A.225	Sürgősségi orvosi csomag	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.225	Sürgősségi orvosi csomag A SÜRGŐSSÉGI ORVOSI CSOMAG TARTALMA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.IDE.A.225	Sürgősségi orvosi csomag BIZTONSÁGI FELTÉTELEK MELLETTI SZÁLLÍTÁS	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC3	CAT.IDE.A.225	Sürgősségi orvosi csomag A SÜRGŐSSÉGI ORVOSI CSOMAGHOZ TÖRTÉNŐ HOZZÁFÉRÉS	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC4	CAT.IDE.A.225	Sürgősségi orvosi csomag A SÜRGŐSSÉGI ORVOSI CSOMAG KARBANTARTÁSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.230	Elsősegély-oxigén	Nem vonatkozik CAT A-A-ra – 25 000 lábat meghaladó tengerszint feletti magasságokon történő repülés
GM1	CAT.IDE.A.230	Elsősegély-oxigén ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A-ra – 25 000 lábat meghaladó tengerszint feletti magasságokon történő repülés

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
	CAT.IDE.A.235	Tartalék oxigén – túlnyomásos repülőgépek	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek
AMC1	CAT.IDE.A.235	Tartalék oxigén – túlnyomásos repülőgépek ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek
AMC2	CAT.IDE.A.235	Tartalék oxigén – túlnyomásos repülőgépek A PILÓTAFÜLKE ÜLÉSEIRE ÉS A MINIMUM LÉTSZÁMÚ LÉGIUTAS-KÍSÉRŐN FELÜL SZÁLLÍTOTT LÉGIUTAS-KÍSÉRŐKRE VONATKOZÓ OXIGÉN-ELŐÍRÁSOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek
GM1	CAT.IDE.A.235	Tartalék oxigén – túlnyomásos repülőgépek GYORSAN FELVEHETŐ MASZKOK	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek
	CAT.IDE.A.245	A személyzet füstvédelmi légzőkészüléke	Nem vonatkozik/alkalmazható CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek/összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.245	A személyzet füstvédelmi légzőkészüléke FÜSTVÉDELMI LÉGZŐKÉSZÜLÉK [PROTECTIVE BREATHING EQUIPMENT (PBE)]	Nem vonatkozik/alkalmazható CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek/összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.255	Fejsze és feszítővas	Nem vonatkozik/alkalmazható CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek/összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.255	Fejsze és feszítővasak FEJSZÉK ÉS FESZÍTŐVASAK TÁROLÁSA	Nem vonatkozik/alkalmazható CAT A-A műveletekre – túlnyomásos repülőgépek/összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.265	Vészkiürítési eszközök	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – kijárat magassága a 6 lábat

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
			meghaladja
	CAT.IDE.A.270	Kézi hangszórók	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.A.270	Kézi hangszórók KÉZI HANGSZÓRÓK ELHELYEZKEDÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.A.275	Kényszerhelyzeti fények és jelzések	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek/MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.325	Fejhallgató	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Fejhallgató ÁLTALÁNOS RÉSZ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Fejhallgató ÁLTALÁNOS RÉSZ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.A.335	Audio-kiválasztó panel	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez KÉT FÜGGETLEN KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK ELFOGADHATÓ SZÁMA ÉS TÍPUSA	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak	

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK ELFOGADHATÓ SZÁMA ÉS TÍPUSA	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez EGY EGYSÉG MEGHIBÁSODÁSA	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez HF-BERENDEZÉS EGYES MNPS ÚTVONALAKON	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez VONATKOZÓ LÉGTÉR-ELŐÍRÁSOK	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.H.115	Repülések üzemeltetése	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Repülések üzemeltetése LESZÁLLÓFÉNY	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.H.130	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések A SEBESSÉGMÉRŐ RENDSZER MEGHIBÁSODÁSÁT MEGELŐZŐ ESZKÖZÉNEK KONDENZÁCIÓ VAGY JEGESÉDÉS MIATTI MEGHIBÁSODÁSÁT JELZŐ ESZKÖZ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		műszerek és kapcsolódó berendezések A TARTALÉK MAGASSÁGMÉRŐ ÉS KIJELZŐ ESZKÖZ MEGVILÁGÍTÁSA	
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	IFR szerint vagy éjjel történő üzemelés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések TÉRKÉPTARTÓ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.H.135	Egypilótás IFR szerinti üzemelésre vonatkozó kiegészítő előírás	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.H.160	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés ÁLTALÁNOS RÉSZ	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.H.165	Éjjel, jegesedési körülmények közötti műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – várható vagy tényleges jegesedési körülmények között teljesített repülések
	CAT.IDE.H.170	A repülőszemélyzet belső telefonrendszere	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – többpilótás környezet
AMC1	CAT.IDE.H.170	A repülőszemélyzet belső telefonrendszere A REPÜLŐSZEMÉLYZET BELSŐ TELEFONJÁNAK TÍPUSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – többpilótás környezet
	CAT.IDE.H.175	Személyzeti tag belső telefonrendszere	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – repülőszemélyzeten kívüli személyzeti tagok szállítása
AMC1	CAT.IDE.H.175	Személyzeti tag belső telefonrendszere TULAJDONSÁGOK MEGHATÁROZÁSA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – repülőszemélyzeten kívüli személyzeti tagok szállítása
	CAT.IDE.H.180	Utastájékoztató rendszer	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.H.185	Pilótafülke hangrögzítő	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
			járművek
AMC1	CAT.IDE.H.185	Pilótafülke hangrögzítő ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.H.190	Repülési adatrögzítő	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.H.190	Repülési adatrögzítő A 3 175 KG-OT MEGHALADÓ MCTOM-Ú ÉS ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYÁT 2016. JANUÁR 1- ÉN VAGY AZT KÖVETŐEN MEGKAPÓ HELIKOPTEREK ESETÉBEN RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC2	CAT.IDE.H.190	Repülési adatrögzítő A 3 175 KG-OT MEGHALADÓ MCTOM-Ú ÉS ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYÁT 1999. AUGUSZTUS 1. ÉS 2016. JANUÁR 1. KÖZÖTT VAGY AZT KÖVETŐEN MEGKAPÓ HELIKOPTEREK, ILLETVE A 7 000 KG-OT MEGHALADÓ MCTOM-Ú, KILENCET MEGHALADÓ MOPSC-Ú, VALAMINT ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1989. JANUÁR 1. ÉS 1999. AUGUSZTUS 1. KÖZÖTT MEGKAPÓ HELIKOPTEREK ESETÉBEN RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC3	CAT.IDE.H.190	Repülési adatrögzítő A 3 175 KG-OT MEGHALADÓ MCTOM-Ú ÉS ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYÁT 1999. AUGUSZTUS 1. ÉS 2016. JANUÁR 1. KÖZÖTT VAGY AZT KÖVETŐEN MEGKAPÓ HELIKOPTEREK, ILLETVE A 7 000 KG-OT MEGHALADÓ MCTOM-Ú, KILENCET MEGHALADÓ MOPSC-Ú, VALAMINT ELSŐ EGYEDI LÉGIKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYUKAT 1989. JANUÁR	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		1. ÉS 1999. AUGUSZTUS 1. KÖZÖTT MEGKAPÓ HELIKOPTEREK ESETÉBEN RÖGZÍTENDŐ PARAMÉTEREK LISTÁJA	
	CAT.IDE.H.195	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.H.195	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
GM1	CAT.IDE.H.195	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.H.200	Összevont repülési adat- és pilótafülke hangrögzítő	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.H.200	Összevont repülési adat- és pilótafülke hangrögzítő ÁLTALÁNOS RÉSZ	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.H.240	Tartalék oxigén – nem túlnyomásos helikopterek	Nem összetett, nem túlnyomásos helikopterekre vonatkozó könnyítések
	CAT.IDE.H.270	Kézi hangszórók	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
AMC1	CAT.IDE.H.270	Kézi hangszórók KÉZI HANGSZÓRÓK ELHELYEZKEDÉSE	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.H.275	Kényszerhelyzeti fények és jelzések	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – összetett légi járművek
	CAT.IDE.H.335	Audio-kiválasztó panel	Nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
	CAT.IDE.H.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR	Részben nem vonatkozik CAT

	Hivatkozás a szabályra	Szabály címe	Értelmezés
		szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez KÉT FÜGGETLEN KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZ	A-A műveletekre – IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK ELFOGADHATÓ SZÁMA ÉS TÍPUSA	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez EGY EGYSÉG MEGHIBÁSODÁSA	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerint vagy VFR szerint, nem vizuális tereptárgyak alapján meghatározott útvonalakon történő üzemeléshez VONATKOZÓ LÉGTÉR-ELŐÍRÁSOK	Részben nem vonatkozik CAT A-A műveletekre – IFR

3. melléklet: A szövegben található mozaikszavak és rövidítések

AAC	légiforgalmi adminisztratív kommunikáció
AAD	kijelölt magasságtól történő eltérés
AAL	a repülőtér szintje fölött
AC	váltóáram
ACAS II	fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer II
ADF	automatikus irány-meghatározó
ADG	levegő által hajtott generátor
ADS	automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés
ADS-B [automatic dependent surveillance broadcast]	automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés -- adatközlés
ADS-C [automatic dependent surveillance contract]	automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés – együttműködés
AeMC	repülőorvosi központ
AEO	valamennyi hajtómű működik
AFCS	automatikus repülés irányító rendszer
AFM	légi jármű repülési kézikönyve
AFN	tájékoztatás légi jármű repüléséről
AFN	tájékoztatás ATS létesítményekről
AGL	felszín felett
AHRS	térbeli helyzet és géptengely irány referencia-rendszer
AIS	légiforgalmi tájékoztató szolgálat
ALS	bevezető fényrendszer
ALSF	bevezető fényrendszer futófénysorral
AMC	megfelelés elfogadható módozatai

AMSL	közepes tengerszint felett
ANP	tényleges navigációs teljesítmény
AOC	légijármű-üzemeltetői engedély
APCH	megközelítés
APU	segédhajtómű
APV	megközelítési művelet függőleges vezetéssel
AR	ATS útvonal
AR	engedély szükséges
AR	hatósági előírások
ARA	fedélzeti radar-megközelítések
ASC	Repülésbiztonsági Bizottság
ASDA	igénybe vehető megállási távolság
ATC	légiforgalmi irányítás
ATO	jóváhagyott képzőszervezet
ATPL	légitársasági pilóta szakszolgálati engedély
ATQP	alternatív képzési és képesítési program
ATS	légiforgalmi szolgálatok
AVGAS	repülőbenzin
AVTAG	„wide-cut” típusú üzemanyag
B-RNAV	alapfokú területi navigáció
BALS	alapfokú bevezető fényrendszer
CAP	irányító hozzáférési paraméterei
CDFA	folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés
CDL	konfigurációs eltérési lista
CFIT	repülőgép kormányzott földnek ütközése
CG	súlypont

cm	centiméter
CM	konfiguráció/tartalomkezelés
CMA	folyamatos megfigyeléssel történő megközelítés
CMV	átváltott meteorológiai látástávolság
CMPA	összetett motoros légi jármű
CofA	légi alkalmassági bizonyítvány
CPA	megközelítés legközelebbi pontja
CPDLC	a légi forgalmi irányító és a légi jármű-vezető közötti adatkapcsolat-kommunikáció
CPL	kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély
CRM	személyzeti erőforrás-gazdálkodás
CRT	hozzászólásra történő válaszadás eszköze
CVR	pilótafülke hangrögzítő
DA	elhatározási (tengerszint feletti) magasság
D-ATIS	data link - (adatkapcsolaton alapuló) automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat
DC	egyenáram
DCL	indulási engedély
DDM	eltérés a moduláció mélységében
D-FIS	data link - (adatkapcsolaton alapuló) repüléstájékoztató szolgálat
DGOR	jelentés veszélyes áruval kapcsolatos eseményről
DH	elhatározási (felszín feletti) magasság
DME	távolságmérő berendezés
D-OTIS	data link - (adatkapcsolaton alapuló) operatív közelkörzeti tájékoztató szolgálat
DR	elhatározási távolság
DSTRK	kívánt útirány
EASP	Európai Repülésbiztonsági Program
EC	Európai Bizottság

EFB	elektronikus pilótatáska
EFIS	elektronikus repülési műszer-rendszer
EGT	kiáramló gáz hőmérséklete
ELT(AD)	kényszerhelyzeti helyzetjeladó (automatikusan működtethető)
ELT(AF)	kényszerhelyzeti helyzetjeladó (automatikus rögzített)
ELT(AP)	kényszerhelyzeti helyzetjeladó (automatikus hordozható)
ELT(S)	túlélő kényszerhelyzeti helyzetjeladó
EPE	becsült helymeghatározás hibája
EPR	hajtómű nyomásarány
EPU	becsült helymeghatározás bizonytalansága
ERA	útvonal kitérő (repülőtér)
ESSG	Európai SAFA Irányító Testület
ETOPS	megnövelt hatótávolságú üzemeltetés két hajtóműves repülőgépekkel
ETSO	európai műszaki szabványrendelet
EUROCAE	Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet
EVS	látásjavító rendszer
FAA	Szövetségi Légügyi Hivatal
FAF	végző megközelítési útvonalpont
FAK	elsősegély-csomag
FALS	teljes bevezető fényrendszer
FANS	jövőbeni léginavigációs rendszer
FAP	végző megközelítési pont
FATO	végző megközelítési és felszállási terület
FDM	repülési adat monitoring
FDR	repülési adatrögzítő
FFS	teljes repülőszimulátor

FI	repülőoktató
FL	repülési szint
FM	frekvencia-moduláció
FMS	fedélzeti irányítási rendszer
FOR	látóterület
FOV	látószög
FSTD	repülőszimulátoros oktatóeszköz
ft	láb
FTD	repülésgyakorló eszköz
g	gramm
g	gravitáció
GBAS	földi kiegészítő rendszer
GCAS	földi összeütközés-elkerülő rendszer
GIDS	földi jég jelzőrendszer
GLS	GBAS leszállórendszer
GM	Útmutató anyag
GNSS	globális navigációs műhold rendszer
GPS	globális helymeghatározó rendszer
GPWS	földközelség-jelző rendszer
HEMS	helikopteres sürgősségi orvosi szolgálat
HF	magas frekvencia
HI/MI	magas intenzitású/közepes intenzitású
HIALS	magas intenzitású bevezető fényrendszer
HLL	helikopter-fedélzeti korlátozások listája
HoT	tartási idő
hPa	hectopascal
HUD	fejmagasságú kijelző
HUDLS	felső leszállási irányítórendszer

IAF	megközelítés kezdőpontja
IALS	közbenső bevezető fényrendszer
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
IF	közbenső útvonalpont
IFR	műszeres repülési szabályok
IGE	párnahatással
ILS	műszeres leszállító rendszer
IMC	műszeres meteorológiai körülmények
inHg	higanyhüvelyk
INS	inerciális navigációs rendszer
IORS	belső esemény-bejelentő rendszer
IP	közbenső pont
IR	végrehajtási szabály
IRNAV/IAN	integrált területi navigáció
IRS	inerciális referencia-rendszer
ISA	nemzetközi standard atmoszféra
IV	intravénás
JAA	Egyesített Légügyi Hatóságok
JAR	Egyesített Légügyi Előírások
JET 1 / A / A1	kerozin
JET B	„wide-cut” típusú üzemanyag
JIP	egyesített végrehajtási eljárás
JP-4	„wide-cut” típusú üzemanyag
km	kilométer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov, Szimin, Szindalovskii formula
kt	csomó

LAT/LONG	szélesség/hosszúság
LED	fénykibocsátó dióda
LIFUS	felügyelettel történő forgalmi repülés
LNAV	oldalirányú navigáció
LoA	körzeti egyezmény
LOC	iránysáv
LOE	útvonal-orientált értékelés
LOFT	útvonal-orientált repülési oktatás
LOS	korlátozott akadály felület
LOUT	legalacsonyabb operatív felhasználási hőmérséklet
LP	iránysáv teljesítmény
LPV	oldalirányú pontosság függőleges vezetéssel történő megközelítésnél
LRNS	hosszútávú navigációs rendszer
LVO	csökkent látási viszonyok közötti műveletek
LVP	csökkent látási viszonyok között követendő eljárások
LVTO	csökkent látási viszonyok közötti felszállás
m	méter
MALS	közepes intenzitású bevezető fényrendszer
MALSF	közepes intenzitású bevezető fényrendszer futófénysorral
MALSR	közepes intenzitású bevezető fényrendszer futópálya tengelyt jelző fényekkel
MAPt	megszakított megközelítési pont
MCTOM	legnagyobb engedélyezett felszállótömeg
MDA	legalacsonyabb süllyedési magasság
MDA/H	legalacsonyabb süllyedési tengerszint/felszín feletti magasság
MDH	legalacsonyabb süllyedési felszín feletti magasság
MEA	legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti magasság útvonalon
MEL	minimálisan szükséges berendezések listája

METAR	repülőtéri időjárás-jelentés
MGA	legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti magasság a rácsban
MHz	Megahertz
MID	középpont
ml	milliliter
MLS	mikrohullámú leszállórendszer
MMEL	minimálisan szükséges berendezések alaplístája
MNPS	minimális működési teljesítményre megállapított specifikáció
MOC	minimum akadálymentesség
MOCA	legalacsonyabb akadálymentességi tengerszint feletti magasság
MOPS	legnagyobb üzemelési utasülés-konfiguráció
MORA	legalacsonyabb tengerszint feletti magasság útvonaltól eltérve
MPSC	legnagyobb utasülés-konfiguráció
mSv	millisievert
NADP	zajcsökkentő indulási eljárás
NALS	nincs bevezető fényrendszer
NAV	navigáció
NDB	körsugárzó irányadó
N _F	szabadonfutó turbinasebesség
NM	tengeri mérföld
NOTAM	közlemény hajózószemélyzetek részére
NPA	nem precíziós megközelítés
NVG	éjjellátó szemüveg
OAT	külső léghőmérséklet
OCH	akadálymentességi magasság
OCL	óceáni engedély
ODALS	körsugárzó bevezető fényrendszer

OEI	egy hajtómű üzemképtelen
OFS	akadálymentes felület
OGE	párnahatás nélkül
OIP	eltolt kezdőpont
OM	üzemeltetési kézikönyv
ONC	operatív navigációs térkép
OSD	üzemeltetési megfelelési adatok
otCMPA	nem összetett hajtóműves légi jármű
PAPI	precíziós siklópálya-jelző
PAR	precíziós bevezető radar
PBE	egyéni füstvédelmi légzőkészülék
PBN	teljesítmény-alapú navigáció
PCDS	személyzet-szállító eszköz
PDP	előre meghatározott pont
PNR	elhatározási pont
POH	pilóta üzemeltetési kézikönyve
PRM	csökkent mozgásképességű ember
QFE	a repülőtér (vagy a futópálya-küszöb) tengerszint feletti magasságán mért atmoszferikus légnyomás
QNH	„question nil height”, tengerszinten mért atmoszferikus légnyomás
R/T	rádió/távbeszélés
RA	megoldási tanácsadás
RAT	torlósugaras légturbina
RCC	mentés koordináló központ
RCF	csökkentett tartalék üzemanya
RCLL	futópálya középfények
RCF	útvonal létesítmény-térkép
RNAV	területi navigáció

RNAV 5	B-RNAV, alapfokú területi navigáció
RNP	előírt navigációs pontosság
RNPX	előírt X navigációs pontosság
ROD	süllyedési mérték
RTCA	Rádió Műszaki Bizottság a Repülésért
RTZL	futópálya földetérési zóna fények
RVR	futópálya menti látástávolság
RVSM	csökkentett függőleges elkülönítési minimumok
SACA	közösségi légi járművek repülésbiztonsági értékelése
SAFA	külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése
SAE ARP	Repülésben és űrkutatásban dolgozó gépjármű-mérnökök szövetsége által javasolt gyakorlat
SALS	egyszerű bevezető fényrendszer
SALSF	rövid bevezető fényrendszer futófénysorral
SAP	stabilizált megközelítés
SAP	rendszerhez történő hozzáférés paraméterei
SAR	kutatás-mentés
SBAS	műholdas kiegészítő rendszer
SCP	speciális kategóriájú utas
SID	szabvány műszeres indulási eljárás
SMS	repülésbiztonság-irányítási rendszer
SPECI	repüléshez kiválasztott SPECIális jelentés
SRA	légtérfigyelő radaros megközelítés
SRE	légtérfigyelő radarelem
SSALF	egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer futófénysorral
SSALR	egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer futópálya tengelyt jelző fényekkel
SSALS	egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer
SSP	Állami Repülésbiztonsági Program

SSR	szekunder légtérfigyelő radar (nyomásmagasság-kijelzéssel)
STC	kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány
SVS	szintetikus leképező rendszer
TA	forgalmi tanácsadás
TAC	közelkörzeti megközelítési térkép
TAFS	repülőtéri előrejelzések
TAS	tényleges önsebesség
TAWS	terepre figyelmeztető rendszer
TCAS	forgalmi összeütközés-elkerülő rendszer
TCCA	Kanadai Polgári Repülési Szervezet
TDP	felszállási elhatározási pont
TDZ	földetérési zóna
THR	küszöb
TODA	rendelkezésre álló felszállási távolság
TORA	rendelkezésre álló felszállási nekifutás hossza
TRI	típusminősítő oktató
TSE	teljes rendszerhiba
TVE	teljes függőleges hiba
TWIP	közelkörzeti időjárás-tájékoztatás pilótáknak
UMS	használatot nyomon követő rendszer
UTC	egyezményes koordinált világidő
UTR	felsőtest rögzítése
V _{AT}	műszer szerinti sebesség a küszöbnél
VDF	VHF beszédüzemű iránymérő berendezés (pelengátor)
VFR	látvarepülési szabályok
VHF	nagyon magas frekvencia
VIS	látástávolság
VMC	látási meteorológiai körülmények

V_{MO}	legnagyobb üzemelési sebesség
VNAV	függőleges navigáció
VOR	VHF körsugárzó rádió irányadó
V_{S1G}	átesési sebesség 1 G-nél
V_{SO}	átesési sebesség
V_Y	sebesség legjobb emelkedési mértéknél
WAC	repülési világtérkép
WXR	időjárás-radar
ZFT	nulla repült idő
ZFTT	nulla repült idős képzés