



**AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**01/2012. SZ. VÉLEMÉNYE**

**(2012. február 1.)**

**a repülések végrehajtási szabályait lefektető bizottsági rendeletről**

***Légi üzemeltetés: OPS (NCC rész és NCO rész)***

## Tartalomjegyzék

<b>Vezetői összefoglaló</b> .....	<b>3</b>
<b>Bevezetés</b> .....	<b>4</b>
I.    Általános rész .....	4
II.   A vélemény hatálya .....	4
III.  Konzultáció.....	6
IV.   A jogszabály számozási rendszere.....	8
<b>A légi üzemeltetésről szóló keretrendelet</b> .....	<b>10</b>
I.    Hatály.....	10
II.   Az észrevételek áttekintése.....	10
III.  Magyarázatok .....	10
<b>VI. melléklet: NCC rész (A, H)</b> .....	<b>13</b>
I.    Hatály.....	13
II.   Az észrevételek áttekintése.....	14
III.  Az eltérések áttekintése .....	15
IV.   A javasolt szabályalkotási feladatok felsorolása .....	15
V.    NCC.GEN: A alrész: Általános előírások.....	16
VI.   NCC.OP: B alrész: Légiüzemeltetési eljárások .....	18
VII.  NCC.POL: C alrész: A légi járművek repülési jellemzői és a repülési korlátozások.....	22
VIII: NCC.IDE: D alrész: Műszerek, adatok, berendezések .....	24
<b>VI. melléklet: NCO rész (A, H, S, B)</b> .....	<b>30</b>
I.    Hatály.....	30
II.   Az észrevételek áttekintése.....	32
III.  Az eltérések áttekintése .....	33
V.    NCO.GEN: A alrész: Általános előírások .....	33
VI.   NCO.OP: B alrész: Légiüzemeltetési eljárások.....	36
VII.  NCO.POL: C alrész: A légi járművek repülési jellemzői és a repülési korlátozások .....	41
VIII: NCO.IDE: D alrész: Műszerek, adatok, berendezések.....	41
<b>AZ NCC RÉSZBEN ÉS AZ NCO RÉSZBEN HASZNÁLT RÖVIDÍTÉSEKJEGYZÉKE</b> .....	<b>47</b>

### **Vezetői összefoglaló**

Jelen vélemény az alábbi dokumentumokból áll:

- a légi üzemeltetésről szóló keretrendelet módosítása, beleértve az I. melléklet: Fogalommeghatározások módosítását;
- VI. melléklet: NCC rész (A, H): a hajtóművel rendelkező összetett repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó műszaki követelmények;
- VII. melléklet: NCO rész (A, H, S, B): a nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművekkel (repülőgépekkel, helikopterekkel, vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal) végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó műszaki követelmények.

Az Igazgatótanács és az Európai Bizottság által együttesen meghatározott elvekre alapozva az Ügynökség javaslata az előírásokat, amennyire csak lehetséges, összhangba hozza az ICAO előírásai és javasolt gyakorlata (SARP) 6. mellékletének II. részével és III. részének 3. szakaszával, valamint a CAT részt érintő, már közreadott véleménnyel.

Az előírások kialakítása az alábbi célokat szolgálta:

- a repülésbiztonság magas szinten tartása;
- ahol lehetséges, arányos szabályozás kialakítása;
- rugalmasság és hatékonyság garantálása az üzemeltetők és a hatóságok számára.

Jelen vélemény a hatóságokkal, a szövetségekkel, az üzemeltetőkkel és a repülési szakértőkkel folytatott széles körű konzultáció eredményeként alakult ki.

A rendelet fennmaradó mellékletére – VIII. melléklet: SPO rész –, valamint a IV. melléklet: CAT rész fennmaradó, a vitorlázó repülőgépekre és a ballonokra vonatkozó szakaszait egy későbbi időpontban adjuk közre.

## **Bevezetés**

### **I. Általános rész**

1. Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete<sup>1</sup> (a továbbiakban: „Alaprendelet”) az 1108/2009/EK rendelettel módosítva<sup>2</sup> megfelelő és átfogó keretet hoz létre a polgári repülés terén a közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására.
2. Jelen vélemény célja az Európai Bizottság segítése a repülések végrehajtási szabályainak megállapításában.
3. A Vélemény elfogadása az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) Igazgatótanácsa<sup>3</sup> által az Alaprendelet 19. cikkének rendelkezései alapján meghatározott eljárásnak megfelelően történt meg.

### **II. A vélemény hatálya**

4. Jelen vélemény az alábbi dokumentumokból áll:
  - a légi üzemeltetésről szóló keretrendelet módosítása, beleértve az I. melléklet: Fogalom meghatározások módosítását;
  - VI. melléklet: NCC rész (A, H): a hajtóművel rendelkező összetett<sup>4</sup> repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó műszaki követelmények;

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és Tanács 216/2008/EK (2008. február 20.) rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 79., 2008. 03. 19., 1–49. o.*

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK (2009. október 21.) rendelete a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a légi navigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 309., 2009. 11. 13., 51–70. o.*

<sup>3</sup> Az Igazgatótanács határozata a vélemények, légialkalmassági előírások és útmutató anyagok kiadásakor az Ügynökség által alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB 08-2007, 2007. 06. 13.

<sup>4</sup> A 216/2008/EK rendelet a 3 (j) bekezdésében tartalmazza a hajtóművel rendelkező összetett légi jármű meghatározását, amely a következő:

(j) „komplex motoros meghajtású légi jármű:

(i) repülőgép:

- amelynek bizonyítvány szerinti legnagyobb felszállótömege meghaladja a 5700 kg-t, vagy
- amelynél a bizonyítvány szerint az utasok megengedett maximális száma több mint tizenkilenc, vagy
- amelynek bizonyítvány szerinti üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges, vagy

- VII. melléklet: NCO rész (A, H, S, B): a nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművekkel (repülőgépekkel, helikopterekkel, vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal) végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó műszaki követelmények.

5. Jelen vélemény nem tartalmazza az alábbiakat:

- III. melléklet: CAT rész: a vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett közforgalmi repülésekre, valamint a repülőgépekkel és helikopterekkel végrehajtott, azonos felszálló és leszálló repülőteret használó repülésekre vonatkozó előírások;
- VIII. fejezet: SPO rész: a különleges repülésekre (légi munkavégzésre) vonatkozó műszaki követelmények.

Az ezekre a fennmaradó előírásokra vonatkozó véleményt egy későbbi időpontban fogjuk közzétenni.

6. A jelen véleményt alkotó dokumentumok az Európai Bizottság és az Ügynökség által 2011 áprilisában javasolt módosított szabályfelépítés alapján készültek. Az alábbi táblázat áttekintést ad a légi üzemeltetésről szóló rendelet mellékleteiről.

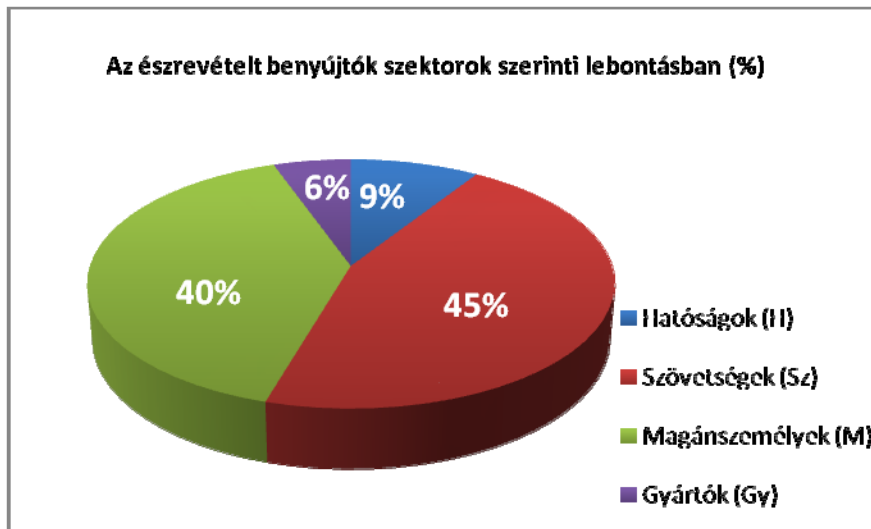
### 1. ábra: A légi üzemeltetésről szóló rendelet mellékletei



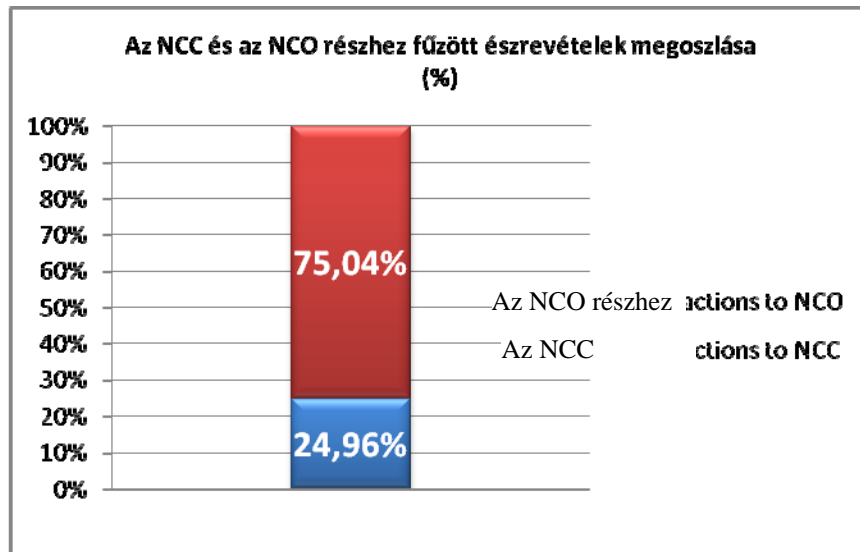
- amely egy vagy több turbó-sugárhajtóművel vagy egynél több turbólégcsavaros hajtóművel rendelkezik; vagy
- (ii) helikopter, amelynek a bizonyítvány szerint:
  - a legnagyobb felszállótömege meghaladja a 3175 kg-ot, vagy
  - az utasok maximális száma több mint kilenc, vagy
  - üzemben tartása legalább két pilótából álló személyzettel lehetséges;
 vagy
- (iii) a dönthető rotoros légi járművek.

### III. Konzultáció

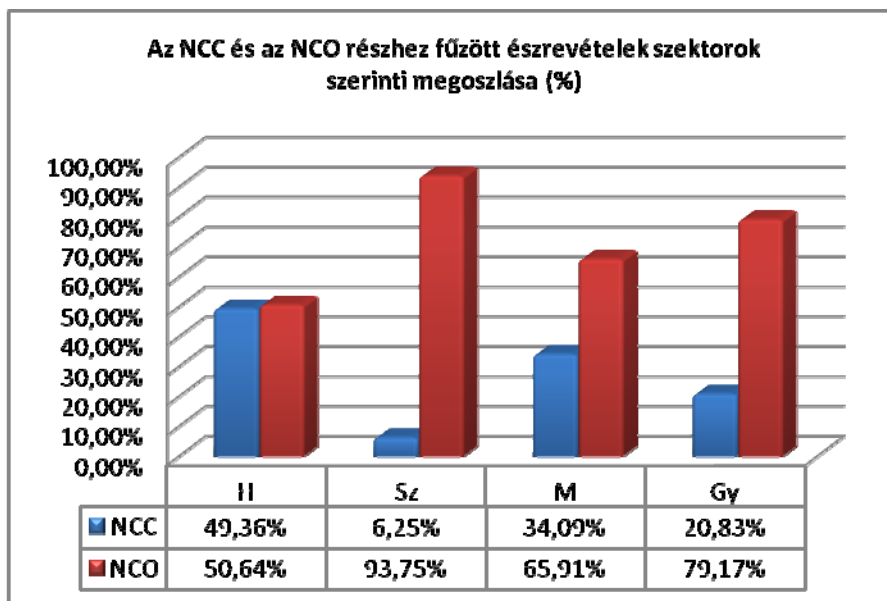
7. Jelen vélemény a következő dokumentumok alapján készült:
  - A tervezett módosításról szóló 2009-02 sz. értesítés (NPA), amely a légi üzemeltetésről szóló rendelet végrehajtási szabályainak, valamint a kapcsolódó elfogadható megfelelési módozatoknak (AMC) és útmutató anyagoknak (GM) a tervezetét tartalmazza.
8. A tervezett módosításról szóló 2009-02 sz. értesítés (NPA 2009-02) az EASA webhelyén (címe: <http://www.easa.europa.eu>) lett közzétéve 2009. január 30-án. A konzultációs időszak 2009. július 31-én zárult le. Az Ügynökség összesen 13 775 hozzászólást kapott, ebből mintegy 8200 foglalkozik a jelen vélemény által tárgyalt témakörrel.
9. A hozzászólások összefoglalását, az összefoglalt hozzászólásokra vonatkozó válaszokat, majd a javasolt módosított jogszabálysöveget részletesen megtárgyalta az alábbi négy szabályalkotás-felülvizsgáló csoport (RG):
  - RG01 (CAT): a közforgalmi repülésekre vonatkozó szabályokra összpontosítva;
  - RG02 (SPO), a különleges repülésekre vonatkozó szabályokra összpontosítva;
  - RG03 (NCC), a hajtóművel rendelkező összetett légitársaságokkal végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó szabályokra összpontosítva;
  - RG04 (NCO), a nem hajtóművel rendelkező összetett légitársaságokkal végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó szabályokra összpontosítva;
10. A hozzászólásokra adott válaszoknak (CRD) az NCC és az NCO résszel kapcsolatos tervezett szövegét az RG03, illetve az RG04 csoport nézte át.
11. A hozzászólásokra adott válaszok megjelentetése előtt az Ügynökség elvégezte a jogszabálytervezet következetességének és ellentmondás-mentességének ellenőrzését a többi résznek (a CAT résznek, valamint az SPO rész tervezetének) a szövegéhez képest.
12. A hatóságokkal, a szövetségekkel és az üzemeltetőkkel folytatott kiterjedt konzultáció eredményeként az Ügynökség 2011. augusztus 31-én CRD OPS II. címen közreadta a hozzászólásokra adott válaszokat. A válaszadási időszak 2011. október 31-én zárult le.
13. Az Ügynökség a hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentumra 56 helyről – nemzeti légügyi hatóságoktól, gyártóktól, szövetségektől és magánszemélyektől – kapott észrevételeket. Az észrevételek száma mintegy 600, ennek 30%-a átfedést tartalmaz.
14. Az alábbi ábrák áttekintést adnak az észrevételekről.

**2. ábra: Az észrevételt benyújtók áttekintése**

### 3. ábra: Az NCC részhez és az NCO részhez fűzött észrevételek megoszlása



### 4. ábra: Az NCC részhez és az NCO részhez fűzött észrevételek megoszlása



15. Az összes észrevételt értékeltük, mindegyikre választ adtunk, és mindegyiket figyelembe vettük az I. melléklet, a VI. melléklet és a VII. melléklet jelen véleményben szereplő módosítási tervzetének elkészítésekor.

#### IV. A jogszabály számozási rendszere

16. Az Ügynökség jogszabálytervezetek készítésére vonatkozó útmutatójával összhangban a végrehajtási szabályoknál az alábbi számozási rendszert alkalmaztuk:



<Rész>.<Alrész>.<Szakasz>.<N>

Jelmagyarázat:

<Rész>: kötelező; legfeljebb négy betűből vagy számjegyből állhat

példák: NCC, NCO

<Alrész>: kötelező; legfeljebb négy betűből vagy számjegyből állhat

példák: GEN, OP, POL, IDE

<Szakasz>: kötelező; legfeljebb öt betűből vagy számjegyből állhat

példák: MPA, A, H

<N>: kötelező; az előírás száma; három számjegyből áll, 100-zal indul, és általában 5-ösével növekszik.

## **A légi üzemeltetésről szóló keretrendelet**

### **I. Hatály**

17. A légi üzemeltetésről szóló keretrendelet meghatározza a hozzá tartozó részek általános alkalmazhatóságát, és kivételek formájában tesz javaslatot az átállásra.<sup>5</sup> A jogszabály módosító rendeletként készült, és figyelembe veszi az Európai Bizottság által a légi üzemeltetésről szóló eredeti keretrendelettel kapcsolatosan végrehajtott változtatásokat, amelyek az EASA 04/2011 számú véleményében jelentek meg.

### **II. Az észrevételek áttekintése**

18. A légi üzemeltetésről szóló keretrendeletbe beérkezett észrevételek elsősorban a következetes szóhasználatra összpontosítottak, illetve néhány esetben pontosítást kértek.

### **III. Magyarázatok**

19. A rendelet hatályát a módosító rendelet 1 (1) – (3) cikke határozza meg: e szerint az a repülőgépekkel, helikopterekkel, vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végzett mindenfajta nem közforgalmi repülésre terjed ki. A hajtóművel rendelkező összetett repülőgépek és helikopterek üzemeltetőinek be kell jelenteniük ezt a tevékenységüket az illetékes hatóságnál (az 1 (6) cikk első pontja értelmében). A bejelentésre és a szervezeti követelményekre vonatkozó kapcsolatos rendelkezések már megjelentek az EASA 04/2011 sz. véleményében.

20. Két új melléklet szerepel a javaslatban, ezek a repülési eljárásokra, a repülési jellemzőkre és a berendezésekre vonatkozó műszaki előírások, és még néhány általános előírás: a VI. melléklet: NCC rész, illetve a VII. melléklet: NCO rész (az 1 (11) cikkben). A kapcsolódó alkalmazhatóságot az 1 (6) cikk első két pontja határozza meg. Ezen túlmenően, ha a légi jármű meghatározott légtérben, illetve alacsonyabb minimumok melletti repül, mind a közforgalmi, mind a nem közforgalmi repüléseket végző üzemeltetőknek erre érvényes jóváhagyással kell rendelkezniük. Az ilyen tevékenységfajtákra és a kapcsolódó jóváhagyásokra vonatkozó rendelkezések az SPA részben (egyedi jóváhagyást igénylő repülésekre vonatkozó előírások) található, amely a 04/2011 sz. véleményben jelent meg. A keretrendelet most meghatározza a vonatkozó alkalmazhatóságot (az 1 (4) és (5) cikkben).

21. Ami a jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozó légiüzemeltetési előírásokat illeti, a jogszabály úgy rendelkezik, hogy az ilyen kiképző szervezetek által végzett repülésoktatást az NCC vagy az NCO részben foglaltak szerint kell végezni attól függően, hogy a légi jármű hajtóművel rendelkező összetett légi jármű-e vagy sem,

<sup>5</sup> A szabályok alóli kivétel egyfajta átmeneti intézkedés, amely a tagállamokra bízta a választás lehetőségét abban, hogy elhalasztják-e egy bizonyos rendelkezés bevezetésének időpontját egy bizonyos, a törvény által meghatározott határidőn belül.

függetlenül attól, hogy a tevékenység közforgalmi vagy nem közforgalmi jellegű-e (az 1 (6) cikk harmadik pontja).

22. Az alábbi táblázat összefoglalja a légi üzemeltetésről szóló rendeletnek a nem közforgalmi repülésekre és a jóváhagyott kiképző szervezetekre vonatkozó különböző előírásait.

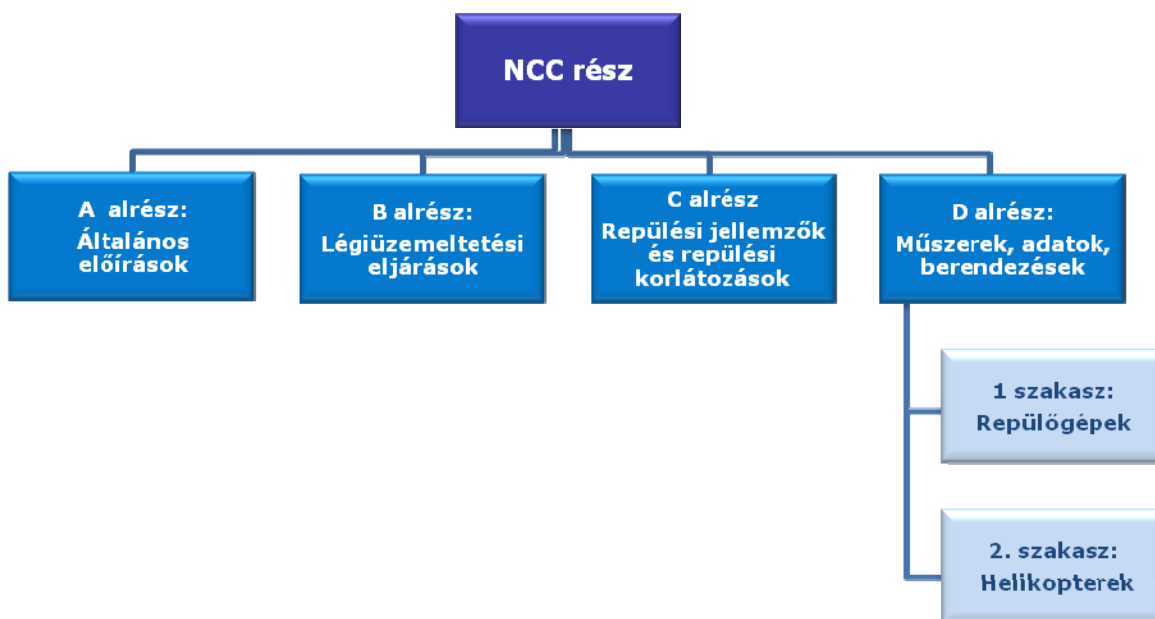
<b>A repülés jellege</b>	<b>Rész</b>	<b>Légijármű</b>	<b>Megjelenés</b>
Hajtóművel rendelkező összetett légijárművel (CMPA) végzett nem közforgalmi repülések	NCC rész	Repülőgépek Helikopterek	Megjelent jelen véleményben
	SPA rész	Repülőgépek Helikopterek	Megjelent a 04/2011 sz. véleményben
	ORO rész	Repülőgépek Helikopterek	Megjelent a 04/2011 sz. véleményben
Nem hajtóművel rendelkező összetett légijárműnek minősülő légijárművel (otCMPA) végzett nem közforgalmi repülés	NCO rész	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Megjelent jelen véleményben
	SPA rész	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Megjelent a 04/2011 sz. véleményben
Jóváhagyott kiképző szervezetek által végzett repülések	ORA rész	bármilyen légijármű	Megjelent a 03/2011 sz. véleményben
	NCO rész	otCMPA: Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Megjelent jelen véleményben
	NCC rész	CMPA: Repülőgépek Helikopterek	Megjelent jelen véleményben
	SPA rész (bármely üzemeltető)	Repülőgépek Helikopterek Ballonok Vitorlázó repülőgépek	Megjelent a 04/2011 sz. véleményben

23. Az alkalmazandó repülési és szolgálati időkorlátokra vonatkozó előírásokat az 1 (7) cikk tartalmazza. Egyelőre a hajtóművel rendelkező összetett légi járművekkel végzett nem közforgalmi repülések esetében továbbra is a nemzeti rendelkezések érvényesek. A kapcsolódó végrehajtási szabályokra később készül el a javaslat.
24. A módosító rendelet 1 (8) és (9) cikke tartalmazza a kivételekre vonatkozó rendelkezéseket. A végrehajtási szabályok legkésőbbi érvénybe lépési idejének az alaprendelet 70. cikkében szereplő meghatározása korlátozza az átmeneti időszak számára rendelkezésre álló időtartamot, elrendelve, hogy a végrehajtási szabályoknak legkésőbb 2012. április 8-áig hatályba kell lépniük. Az Európai Bizottság kérésére a kivételekre olyan módszert választottunk, amely tekintettel van az átmeneti időszakra, ha az túlnyúlik 2012. április 8-án. A nem közforgalmi repülésekre vonatkozóan általános kétéves kivételezés áll a javaslatban.
25. Az 1 (10) cikk tartalmazza azokat a további fogalom meghatározásokat, amelyekkel az I. melléklet: Fogalom meghatározások kiegészül majd (módosítva a 04/2011 sz. véleményben szereplő fogalom meghatározásokat). Az I. melléklet a repülésekre vonatkozó rendelet mellékleteiben használt fogalmaknak meghatározását tartalmazza. A kiegészítésben a „Megközelítési eljárás függőleges irányítással (APV)” és az „Alkalmos időjárású repülőtér” meghatározása szerepel.
26. A „Megközelítési eljárás függőleges irányítással” meghatározása átkerült az I. melléklet elfogadható megfelelési módozatok (AMC) részéből a melléklet fő részébe, mivel a fogalom előfordul a végrehajtási szabályokban az NCC rész szövegében. Ez a légi üzemeltetési eljárásokkal kapcsolatos hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó CRD OPS II dokumentumban jelent meg, ahol azt is tisztáztuk, hogy a meghatározást összhangba hoztuk az EU-OPS előírásban lévővel, és a „Megközelítési eljárás függőleges irányítással” a legfőbb 250 láb elhatározási magasságig (DH) és legalább 600 m futópálya menti látótávolság (RVR) mellett végzett megközelítési eljárásokat foglalja magában. Az EU-OPS előírással való összhangba hozás azt jelenti, hogy az irányítás szerint precíziós, függőleges irányítással 200 láb elhatározási magasságig végrehajtott megközelítést (oldalirányú precíziós megközelítés függőleges irányítással, LPV) I. kategóriás (CAT I) megközelítésnek kell tekinteni, nem pedig függőleges irányítással végrehajtott megközelítésnek (APV).
27. Az „alkalmos időjárású repülőtér” meghatározása a hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó CRD OPS II dokumentummal került be a szövegbe. Ez előírja, hogy ellenőrizni kell az időjárást, és meg kell győződni arról, hogy a leszállás biztonságosan végrehajtható. A meghatározás az ICAO 6. melléklet I. rész E függelékében található „alkalmos kitérő repülőtér” (suitable alternate aerodrome) meghatározáson alapul. A szövegben inkább az „alkalmos időjárású repülőtér” (weather-permissible aerodrome) kifejezést használjuk az „alkalmos repülőtér” (suitable aerodrome) helyett, különösen, hogy ez utóbbi kihívást jelenthetett volna a fordítóknak, hiszen a fogalmat meg kellett volna tudniuk különböztetni a „megfelelő repülőtér” (adequate aerodrome) fogalmától. Ezekhez a fogalom meghatározásokhoz nem érkezett észrevétel.
28. Végezetül a 2. cikk tartalmazza a módosító rendelet hatálybalépésére vonatkozó követelményeket.

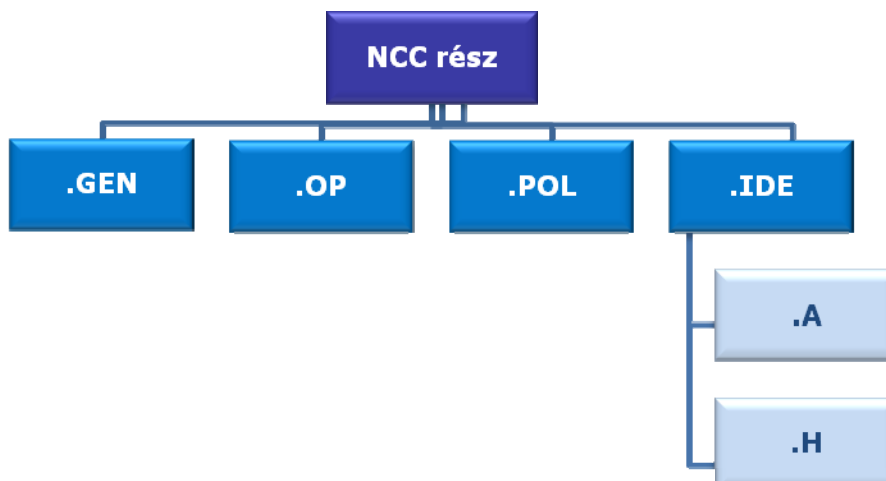
**VI. melléklet: NCC rész (A, H)****I. Hatály**

29. Az NCC részt mindig a következőkkel együtt kell értelmezni:
- a légi üzemeltetésre vonatkozó keretrendelet, különösen a hatályba lépési időket és az átmeneti időszakokat illetően;
  - I. függelék (A II. – VIII. függelékben használt fogalmak meghatározása);
  - II. függelék (ARO rész), amely tartalmazza többek között a hatóságokra vonatkozó előírásokat az NCC rész hatálya alá tartozó üzemeltetőkkel kapcsolatos felügyeleti feladatokat, a bejelentések kezelését és az egyedi jóváhagyások listájának kiadását illetően;
  - III. melléklet (ORO rész), amely tartalmazza többek között a szervezetre vonatkozó előírásokat az NCC rész hatály alá tartozó üzemeltetőkkel kapcsolatosan a felügyeleti rendszert és az elfogadható megfelelési módozatokkal kapcsolatos eljárást, valamint az üzemeltetőre vonatkozó előírásokat a bejelentés benyújtását, a kézikönyvek, utasítások, naplók és nyilvántartások karbantartását, a hajózó személyzetek és a légiutas-kísérők képzését és – egy későbbi időpontban – a repülési idő korlátozását illetően;
  - V. melléklet (SPA rész), amely az egyedi jóváhagyást igénylő repülésekre vonatkozó előírásokat tartalmazza.
30. Az NCC rész a hajtóművel rendelkező összetett repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. Négy alrészből áll, ezekből egy, a műszerekre, adatokra és berendezésekre vonatkozó alrész még tovább oszlik a különböző kategóriájú légi járművekre vonatkozó egyedi rendelkezéseket tartalmazó szakaszokra.
31. Ennek az alrésznek a szerkezete hasonló az alaprendelet IV. mellékletében megadott Alapkövetelmények és az ICAO 6. melléklet szerkezetéhez.
32. A jogszabály – és különösen az egyes szakaszok – szerkezetét olyan módon alakítottuk ki, hogy a jövőben anélkül lehessen a jogszabályt újabb légi jármű-kategóriákkal vagy egyedi repülésfajtákkal kiegészíteni, hogy a meglévő szöveget és a meglévő szerkezetet módosítani kellene. Meg kell jegyezni, hogy a jövőbeli szabályalkotási feladatok között szerepel a dönthető rotoros légi járművekre vonatkozó előírások kidolgozása.
33. Az 5. és 6. ábra áttekintést ad az NCC rész szerkezetéről.

5. ábra: Az NCC rész szerkezete: a címek



6. ábra: Az NCC rész szerkezete: a jogszabályi helyek azonosítói



34. Az NCC rész hatálya alá tartozó, a légi üzemeltetésre vonatkozó előírások összhangban vannak az ICAO 6. mellékletének II. és III. részével, és a JAR-OPS 2 előíráson alapulnak.

## II. Az észrevételek áttekintése

35. Az NCC résszel kapcsolatosan 14 helyről összesen 150 hozzászólás érkezett.
36. Általánosságban a hozzászólók támogatták az alrész szerkezetét. Ezért az Ügynökség megtartotta a négy alrész koncepcióját, tovább bontva ezeket szakaszokra és fejezetekre, ahol szükséges.
37. Több észrevétel jelezte, hogy az NCC rész hatálya alá tartozó repülésekre vonatkozó előírásokat, ahol lehet, összhangba kell hozni a közforgalmi repülésekre vonatkozó előírásokkal. Az Ügynökség egyetértett azzal, hogy az összhangba hozás a repülésbiztonságot szolgálja, különösen azokban az esetekben, amelyeknél mind

közforgalmi, mind nem közforgalmi repülések előfordulnak; ezért ahol lehetséges volt, teljesítettük ezt az kérést. Részletesebben ez az egyes szakaszok alcímében van leírva lentebb.

### III. Az eltérések áttekintése

#### Az ICAO 6. melléklettől való eltérések

38. Az alábbi táblázat azokról az ICAO 6. melléklet II. részében és III. rész 3. szakaszában foglalt előírásokról nyújt áttekintést, amelyek nem kerültek át a rendeletbe, vagy pedig olyan módon kerültek át, hogy nem nyújtanak legalább olyan mértékű repülésbiztonságot, mint az ICAO 6. melléklet szerinti előírás.

#### 7. táblázat: Az ICAO 6. melléklettől való eltérések

Hivatkozás az ICAO 6. melléklet II., illetve III. részében	Hivatkozás az EASA rendeletben	Az eltérés leírása
6. melléklet II. rész 3.6.3.2.1.1/3 és III. rész III. szakasz 4.7.2.1	NCC.IDE.A.160, NCC.IDE.H.160	A fedélzeti hangrögzítőre vonatkozó rendelkezések bevezetésének időpontja csak a 2016. január 1-jén vagy azt követően kiadott légialkalmassági bizonyítványú légi járművekre érvényes.
6. melléklet II. rész 3.6.3.1.2.2/3 és III. rész III. szakasz 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A.165, NCC.IDE.H.165	A repülési adatrögzítőre vonatkozó rendelkezések bevezetésének időpontja csak a 2016. január 1-jén vagy azt követően kiadott légialkalmassági bizonyítványú légi járművekre érvényes.
6. melléklet II. rész 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	A repülési adatrögzítőnél az egyes paraméterek mintavételezési és rögzítési időközére vonatkozó felső korlát nem került át a rendeletbe.
6. melléklet II. rész 3.6.3.3.1.2 és III. rész III. szakasz 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A.170, NCC.IDE.H.170	Az adatkapcsolaton át történő adatforgalom rögzítésének utólagos beépítésére vonatkozó előírás nem került át a rendeletbe.

### IV. A javasolt szabályalkotási feladatok felsorolása

39. Az érdekeltekkel lefolytatott konzultáció során számos olyan kérdés merült fel, amelyek, ha jelen véleményben kellene azokat megválaszolni, messze túlhaladnának az Ügynökségnek a meglévő előírások tartalmának átvételére vonatkozó

felhatalmazását. Ezeket a felvetett kérdéseket azonban dokumentáltuk, és ezekkel külön szabályalkotási feladatokban fogunk foglalkozni, lehetővé téve a megfelelő konzultációt az érdekeltek bevonásával. Az alábbi táblázat a javasolt szabályalkotási feladatokat foglalja össze.

### 8. táblázat: A javasolt szabályalkotási feladatok

Rész, jogszabályi hely	Hatály	Hivatkozás a szabályalkotási programban (RMP)
NCC.POL.105	A szabványtömegek értékének felülvizsgálata	RMT.0.312 és RMT.0.313, OPS.027
NCC.IDE.A.165	A paraméterek listájának átdolgozása, beleértve a paraméterek jellemzőit is	RMT.0.308 és RMT.0.309
NCC.IDE.A.170, NCC.IDE.H.170	Utólag beépített adatkapcsolati adatrögzítők	RMT.0.294 és RMT.0.295

### V. NCC.GEN: A alrész: Általános előírások

40. Ez az alrész az NCC rész hatálya alá tartozó repülésekre vonatkozó általános előírásokat tartalmazza.

#### Általános rész

41. Aggályok merültek fel a harmadik országban lajstromozott légi járművek illetékes hatóságával kapcsolatban. A 216/2008/EK rendelet a harmadik országban lajstromozott, de az Európai Unióban üzemeltetett légi járművekre is vonatkozik. Az illetékes hatóság megállapítása két kritériumon alapul:
42. a vállalati repülés, illetve a nem közforgalmi repülést végző jogi személyek esetében a székhely;
43. magánszemély üzemeltető esetében a lakóhely.
44. Az NCC.GEN.100 bekezdés szövegét ezért a 216/2008/EK rendelet 4.1 cikkével összhangban fogalmaztuk meg.
45. Egyes hozzászólások kérték a hordozható elektronikus eszközökre vonatkozó NCC.GEN.130 bekezdés tartalmának pontosítását. A hordozható elektronikus eszközökre vonatkozóan új elfogadható megfelelési módzatok és útmutató anyag (AMC/GM) készül további útmutatás céljából.
46. Mivel a légi jármű légi alkalmassági bizonyítványát csak akkor lehet érvényesnek tekinteni, ha hozzá van csatolva az érvényes légi alkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány, és tekintettel arra, hogy a légi alkalmassági bizonyítványról szóló rész



külön megemlíti, hogy a legfrissebb légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítványt csatolni kell a légialkalmassági bizonyítványhoz, az NCC.GEN.140 bekezdés szövege nem említi a légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítványt a fedélzeten tartandó dokumentumok között, elkerülve a követelmény megkettőzését.

47. Sok olyan hozzászólás érkezett, amelyekben az NCC.GEN.150 bekezdésben további kivételeket kérnek egyébként veszélyes árunak tekintett dolgok fedélzeten történő szállíthatóságára. Az Ügynökségnek fenntartásai vannak ezekkel a további kivételekkel kapcsolatban, és úgy tekinti, hogy az ICAO műszaki előírásaiban már szereplő kivételek körét nem szabad kiterjeszteni.

### ***NCC.GEN.106 A légi jármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre***

48. Az új jogszabály-tervezési elvekkel összhangban a végrehajtási szabályok az Alaprendelet IV. mellékletében szereplő Alapkövetelményekre hivatkoznak, ahol a végrehajtási szabályok részletesebben taglalják ezeket a követelményeket.

### ***NCC.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel***

49. Azoknak a beérkezett hozzászólásoknak a hatására, amelyek kimondottan a rádiótelefon használatára szóló oktatást előíró követelményre vonatkoztak, a jogszabályba bekerült egy könnyítés azon repülőterek esetében, amelyeken a rádiókapcsolat fenntartása nem előírás. Ez a módosítás egyúttal összhangba hozza az előírást az ICAO 6. melléklet II. részében foglaltakkal.
50. Néhány hozzászólás hatására egy útmutató anyagot fogunk kiadni, némi eligazítást adva azokra a képzettségekre és ismeretekre vonatkozóan, amelyek a repülőgépeknek a repülőtéren történő biztonságos mozgásához megkövetelt üzemi normáknak való megfeleléshez szükségesek.

### ***NCC.GEN.125 A rotor bekapcsolása***

51. A jogszabályszöveg megadja a rotor repülési és karbantartási okból történő bekapcsolásának feltételeit, hozzáigazítva a CAT rész CAT.GEN.MPA.130 bekezdéséhez.

### ***NCC.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök***

52. A jogszabályszöveg nem engedi meg az olyan hordozható elektronikus eszközök használatát, amelyek hátrányos hatással lehetnek a légi járműre, hozzáigazítva a CAT rész CAT.GEN.MPA.135 bekezdéséhez.

### ***NCC.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása***

53. Ez a rendelkezés azokat a körülményeket taglalja, amelyek fennállása esetén jóváhagyás nélkül lehet veszélyes árut szállítani az SPA.DG alrészszel összhangban. Ez érinti például az utasok, illetve a személyzet poggyászában szállított, egyébként veszélyes árunak minősülő dolgokat.

54. A be nem vallott vagy hibásan bevallott veszélyes áru eseteinek jelentésére vonatkozó kötelezettség kikerült a jogszabályból, mivel úgy tekintjük, hogy a nem közforgalmi repülések esetében ez nem jellemző és nem valósítható meg.
55. Az Ügynökség által alkalmazott megoldás az ICAO Műszaki utasításaira való dinamikus hivatkozások alkalmazása, ahogyan az a tervezett módosításról szóló értesítőben (NPA) is szerepel. A hivatkozás a végrehajtási szabályokban van megadva. A Műszaki utasításokból készült kivonatok általában nem szerepelnek ezek között a rendelkezések között. A Műszaki utasításokból csak az üzemeltetők konkrét feladatait meghatározó rendelkezéseket emeltük át a jogszabályba.
56. A Műszaki utasítások fogalmának meghatározása az I. mellékletben szerepel (a 04/2011 véleményben jelent meg).

## **VI. NCC.OP: B alrész: Légiüzemeltetési eljárások**

57. Ez az alrész az NCC rész hatálya alá tartozó repüléseknél alkalmazott légiüzemeltetési eljárásokra vonatkozó előírásokat tartalmazza.

### **Általános rész**

58. A rossz látási viszonyok között végzett felszállásra vonatkozó előírásokat összhangba hoztuk a CAT rész és az SPA rész tervezetében szereplő javaslattal, amely előírja az SPA résznek megfelelő jóváhagyást a 400 m-nél kisebb látótávolság esetén végzett minden felszállásra.
59. Sok érdekelt fejezte ki aggályait a repülőgépek és helikopterek leszállási kitérő repülőtereinek kiválasztásával foglalkozó NCC.OP.155 és NCC.OP.156 bekezdéssel kapcsolatban. Amint az a hozzászólásokban is kifejezésre jut, a rendelkezésnek nem szándéka előírni azt, hogy mind a célrepülőtér, mind a kitérő repülőtér egyidejűleg alkalmas időjárású repülőtér legyen. Amint ebben a két bekezdésben szerepel, abban az esetben kell a vonatkozó időjárási követelményeknek megfelelő kitérő repülőteret választani, ha a célrepülőtér időjárása nem éri el az előírt minimumot.
60. Válaszul azokra a hozzászólásokra, amelyek felvetették, hogy az elhatározási magasságnak (DA vagy DH) a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési módszert alkalmazó nem precíziós megközelítés végrehajtásakor való használata átstartolás esetén a legkisebb süllyedési magasság (MDA vagy MDH) alatti repüléshez vezethet, az NCC.OP.111 bekezdést ki fogjuk egészíteni egy elfogadható megfelelési módozattal (AMC), amely még jobban tisztázza az üzemeltető kötelességét olyan eljárások kidolgozására, amelyek megakadályozzák a legkisebb süllyedési magasság alatti repülést átstartolás esetén.

### **NCC.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása repülőgépek esetében**

61. A rendelkezést egyszerűsítettük, jelenleg csak a legközelebbi megfelelő kitérő repülőtérre való repülés idejét tartalmazza.
62. Meg kell jegyezni, hogy ez a fogalom a helikopterrel végzett repülések esetében nincs meghatározva, és úgy kell értelmezni, hogy az üzemeltetőnek kell meghatároznia a kiválasztás feltételeit a légiüzemeltetési utasításban. Az Ügynökség

megfontolja, hogy egy későbbi szabályalkotási feladatban meghatározza az elszigetelt repülőtér fogalmát.

***NCC.OP.110 Repülőtér-használati minimumok: általános rendelkezések***

***NCC.OP.111 Repülőtér-használati minimumok NPA, APV, CAT I repülések esetén***

***NCC.OP.112 Repülőtér-használati minimumok repülőgéppel végzett körözés esetén***

***NCC.OP.113 Repülőtér-használati minimumok helikopterrel szárazföld felett végzett körözés esetén***

63. Az NCC.OP.110 bekezdés szigorúbb, mint az ICAO 6. melléklet II. rész 3.4.2.7 pontja. Az NCC rész előírja az üzemeltetőnek a repülőtér-használati minimumok meghatározását, míg a 6. melléklet II. része csak azt írja elő, hogy az üzemeltető gondoskodik arról, hogy a légi jármű parancsnoka betartsa az azon állam által meghatározott repülőtér-használati minimumokat, amelynek területén a repülőtér található.
64. A rendelkezés szövege és szerkezete most jobban igazodik a CAT rész CAT.OP.MPA.110 bekezdésének megfelelő rendelkezéséhez.

***NCC.OP.120 Zajcsökkentő eljárások***

65. A rendelkezés az üzemeltetőnek szól, és tartalmazza azt a célt, hogy a repülésbiztonságnak elsőbbséget kell élveznie a zajcsökkentéssel szemben. A rendelkezés az ICAO 6. melléklet II. és III. részében foglalt ajánlásokon alapul.

***NCC.OP.125 A legkisebb akadálymentes magasság IFR repülések esetén***

66. A rendelkezés összhangban van a 6. melléklet II. rész 3.4.2.6 pontjával. A rendelkezés célja, hogy az üzemeltető kidolgozzon egy módszert a legkisebb repülési magasságok meghatározására; így a módszer alapján a légi jármű parancsnoka már meg tudja határozni a legkisebb repülési magasságot az adott repülés esetében.

***NCC.OP.135 A poggyász és a teheráru elhelyezése***

67. A rendelkezés az ICAO 6. melléklet II. és III. részének követelményein alapul. A rendelkezés megfogalmazása összhangban van a CAT rész CAT.OP.MPA.160 bekezdésével.

***NCC.OP.140 Az utasok eligazítása***

68. A bekezdés azoknak a témáknak a felsorolását tartalmazza, amelyekre az utasok eligazítása során ki kell térni.

**NCC.OP.145 A repülés előkészítése**

69. A beérkezett hozzászólások eredményeként egy útmutató anyagot (GM) fogunk kiadni, amely eligazítást tartalmaz az operatív repülési terv (OFP) esetleges használatára vonatkozóan a repülés elkészítését előíró rendelkezés teljesítésénél. Az ICAO sem teszi kötelezővé az operatív repülési tervet a nem közforgalmi repülések esetében.

**NCC.OP.150 Felszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében****NCC.OP.151 Leszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében****NCC.OP.152 Leszálló kitérő repülőterek helikopterek esetében**

70. A kitérő repülőterre vonatkozó rendelkezések három különálló bekezdésben jelennek meg. Az ICAO 6. melléklet II. rész 3. szakaszával és a III. rész III. szakaszával összhangban felszálló tartalék repülőtér csak a repülőgépek esetében van előírva. Ezen túlmenően a szöveg úgy rendelkezik, hogy az előírások csak a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett repülésekre vonatkoznak.
71. A leszálló kitérő repülőterre vonatkozó rendelkezés tovább oszlik légijárművek szerinti előírásokra. A szöveg repülőgéppel végzett repülések esetén meghatározza a meteorológiai viszonyok érvényességi időszakát. Míg az ICAO 6. melléklet, illetve a tervezett módosításról szóló értesítés (NPA) csak egy ésszerű időpontot nevez meg a várható érkezési időt megelőzően és azt követően, a végleges szöveg ezt az időszakot egy órában határozza meg a várható érkezési időt megelőzően és azt követően, ugyanúgy, mint a CAT részben.
72. Az egyértelműség és az egységesség érdekében az NCC.OP.152 bekezdés (a) pontját módosítottuk, bekerült a szövegbe egy a célrepülőtéren végzett műszeres megközelítési eljárásra vonatkozó előírás, mivel a rendelkezés a műszeres megközelítéssel kapcsolatos minimumra hivatkozik.
73. Elszigetelt repülőtérenél helikopterrel végzett repülések esetén a szövegbe bekerült egy érvényességi időszak, ez, összhangban az (a) pont rendelkezéseivel, két óra a várható érkezési időt megelőzően, és két óra azt követően.

**NCC.OP.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten**

74. A rendelkezés összhangban van a CAT rész CAT.OP.MPA.195 bekezdésével. A rendelkezés különbséget tesz elsősorban a repülőbenzin (AVGAS) és az alacsony dermedéspontú tüzelőanyagok (wide-cut type fuel), illetve a többi fajta tüzelőanyag között. Ez a rendelkezés szándékosan szigorúbb, mint az ICAO 6. melléklet II. részében foglalt előírás, és a biztonság érdekében nem engedi a légijármű feltöltését repülőbenzinnel, alacsony dermedéspontú tüzelőanyaggal (wide-cut type fuel) és ezek bármilyen keverékével az utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten.

**NCC.OP.160 Fejhallgató használata**

75. A rendelkezés az ICAO 6. melléklet II. és III. részének rendelkezésein alapul. A rendelkezés meghatározza, hogy milyen körülmények között kell fejhallgatót használni a légiforgalmi szolgálatokkal (ATS) fenntartott kapcsolat fő eszközeként. A szöveg összhangban van a CAT rész CAT.OP.MPA.215 bekezdésének megfelelő rendelkezésével.

**NCC.OP.165 Utasok szállítása**

76. A következetesség és egyértelműség érdekében az „utasok” szót használjuk „személyek” helyett, és a „rögzítőheveder” szót „heveder” helyett. Emellett a szöveg kitér az egy ülésben ülő több személy kérdésére, megengedve, hogy egy felnőtt és egy csecsemő egy ülést foglaljon el. A szövegnek ez a része összhangban van a CAT.OP.MPA.225 bekezdés szövegével.

**NCC.OP.185 Földi eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén****NCC.OP.190 Repülési eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén**

77. A jegesedéssel kapcsolatos eljárások két rendelkezésben vannak megfogalmazva, az egyik a földi eljárásokat, a másik a repülési eljárásokat taglalja. A rendelkezések összhangban vannak a CAT rész CAT.OP.MPA.250 és CAT.OP.MPA.255 bekezdésében foglalt rendelkezésekkel.

**NCC.OP.200 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben**

78. Sok hozzászólás kérte annak a rendelkezésnek a kivételét a jogszabályból, amely megtiltja a műszerrepülési szabályok (IFR) szerinti repülés mesterséges eszközökkel való szimulálását utasokkal a fedélzeten. Az Ügynökség továbbra is úgy gondolja, hogy az ilyen helyzetek szimulálása utasokkal a fedélzeten repülésbiztonsági probléma, ezért a rendelkezés bent maradt a jogszabályban.

79. Mivel az NCC rész az összetett légi járművekkel gyakorlórepülést végző jóváhagyott kiképző szervezetekre is vonatkozik, a beérkezett hozzászólások hatására könnyítést vezetünk be a szövegbe, lehetővé téve a rendkívüli helyzetek és a műszer szerinti repülés mesterséges eszközökkel történő szimulálását gyakorlórepülések során, ha a fedélzeten pilótanövendékek tartózkodnak.

**NCC.OP.205 Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben**

80. Számos beérkezett hozzászólásra reagálva, illetve a következetesség érdekében kivettük a rendelkezés szövegéből a „végső tartalék tüzelőanyag” kifejezést, amelynek meghatározása nem szerepel az NCC rész szövegében. A szöveg most a minimálisan szükséges tüzelőanyagról rendelkezik repülőgépek és helikopterek esetében. A rendelkezés célja annak elérése, hogy a leszállás után a maradék tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint az NCC.OP.130 és NCC.OP.131 bekezdésben előírt tartalék tüzelőanyag mennyisége.

**NCC.OP.220 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)**

81. A fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer használatára vonatkozó előírás összhangban van az 1332/2011 rendeletben foglaltakkal.

**NCC.OP.230 A megközelítés megkezdése és folytatása**

82. A rendelkezés célja annak megelőzése, hogy a légi jármű 1000 láb magasság alatt repüljön, ha a jelentett minimumok a repülőtér-használati minimumok alatt vannak.

**VII. NCC.POL: C alrész: A légi járművek repülési jellemzői és a repülési korlátozások****Általános rész**

83. Az alrész a légi jármű repülési jellemzőire és a repülési korlátozásokra vonatkozó előírásokat tartalmazza az összetett repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem közforgalmi repülések esetében.
84. A rendelkezések foglalkoznak a repülési korlátozásokkal, a tömeggel és a súlyponthelyezéssel, a repülési jellemzőkre vonatkozó általános követelményekkel, valamint a repülés egyes fázisaihoz tartozó egyedi követelményekkel a repülési jellemzőket illetően.
85. Néhány hozzászóló azt kérte, töröljük azokat a követelményeket, amelyek a SERA (Egységes Légiközlekedési Szabályok, Standardised European Rules of the Air) A részének követelményeit ismétlik. Ezt nem tettük meg, mivel a SERA A része csak az Európai Unió légterére vonatkozik, és a Légiközlekedési szabályok előírásaira való hivatkozásnak az Unió légterén kívül végzett repülésekre ki kel terjedniük.
86. Más hozzászólások, különösen repülőgépek esetében, kérték a leszállási repülési jellemzők pontosabb meghatározását és az erre vonatkozó útmutatást. Ennek megvalósítása jogszabályi szinten, ahogyan az a CAT rész esetében történt, a nem közforgalmi repülések esetében aránytalan lenne, ezért az Ügynökség megfontolja, hogy a feltételeket és az útmutatást elfogadható megfelelési módzatok (AMC) és útmutató anyag (GM) szintjén adja a rendelkezéshez.
87. Több hozzászólás kérte az NCC részben több helyen előforduló, a helikopterekkel végzett repülések 1., 2. és 3. teljesítményszintjére vonatkozó hivatkozások törlését, mivel a teljesítményszintek csak a CAT részbe tartozó (közforgalmi) repüléseknél vannak definiálva, és csak ott van értelmük, mivel a repülési jellemzőkre vonatkozóan nem tartalmaz előírásokat az NCC rész, de még az NCO rész sem. A jogszabály szövegét ennek megfelelően módosítottuk, és a helikopterek repülési jellemzőire más feltételeket állapítottunk meg.

**NCC.POL.100 Repülési korlátozások az összes légi járműre**

88. A rendelkezés szövege, néhány apró szerkesztési javítást leszámítva, megmaradt a tervezett módosításról szóló értesítés (NPA) és a hozzászólásokra adott válaszok (CRD) szövegével azonos tartalommal.

**NCC.POL.105 Tömeg és súlyponthelyzet; terhelés**

89. A tömegre és a súlyponthelyzetre vonatkozó előírások a repülőgépekre és a helikopterekre együtt jelennek meg, mivel ezen a téren csak néhány eltérés jelentkezik a két légi járműosztály között. Az eredményül kapott szöveg a megvalósíthatóság határáig összhangban van a CAT rész rendelkezéseivel. A CAT rész egyes rendelkezései azonban nem kerültek át a szövegbe, emellett javítottunk a végrehajtási szabályok szintje, illetve az elfogadható megfelelési módozatok és útmutató anyag (AMC/GM) szintje közötti egyensúlyon, így elegendő rugalmasságot hagyunk a különböző repülési helyzetek figyelembevételéhez.
90. Megmaradt a légi jármű tömegének tényleges mérésrel történő meghatározására vonatkozó előírás. Lehet, hogy az Ügynökség egy későbbi szabályalkotási feladatban megfontolja, van-e átfedés a légi alkalmassági előírásokkal, és egy kimondottan ezzel foglalkozó szabályalkotási feladatot határoz meg a harmonizáció elvégzésére.
91. A légi jármű tömegének rendszeres újramérését előíró rendelkezést töröltük, mivel az újramérést igénylő feltételeket már kellő mértékben meghatározza az újonnan bevezetett (a) pont.
92. A szabványtömegek értékét a hozzászólások nyomán jogszabályi szinten pontosítottuk a nagyobb bizonyosság érdekében. A később megvalósítandó RMT.0312 és RMT.0313 szabályalkotási feladat ugyancsak foglalkozik majd a szabványtömegek értékével.
93. A mérés elvégzésére használt eszközök pontosságára vonatkozóan egy táblázatot adtunk ki az elfogadható megfelelési módozatok (AMC) szintjén.

**NCC.POL.110 A tömeg- és súlypontadatok és dokumentálásuk****NCC.POL.111 A tömeg- és súlypontadatok és dokumentálásuk: könnyítések**

94. A tömeg és súlyponthelyzet rendszerének, valamint a tömeg és súlyponthelyzet dokumentálásának legfontosabb elemeit megtartottuk a végrehajtási szabályok szintjén.
95. A szöveget átfogalmaztuk úgy, hogy pontosabban kifejezze a jogalkotói szándékot, és bevezettünk egy önálló rendelkezést a helikopterekre vonatkozó egyedi könnyítésekkel.
96. A használható számítógépes tömeg- és súlypontszámító rendszereket egy később megjelenő útmutató anyag (GM) fogja részletesebben ismertetni.

**NCC.POL.120 A felszállótömeg korlátozása repülőgépek esetében**

97. Ez a rendelkezés azért került be a jogszabályba, hogy jobban megvilágítsa a tömegkorlátozás repülésbiztonsági célját, és hogy a szöveg összhangba kerüljön az ICAO 6. melléklet II. rész 3.5.2.6 pontjával.

**NCC.POL.125 A felszállás repülőgépek esetében**

98. A módosított szöveg figyelembe veszi azt a tényt, hogy nem minden repülőgép légiüzemeltetési utasításában van meghatározva V1 sebesség; ugyanakkor jobban megkülönbözteti azokat a többhajtóműves repülőgépeket, amelyeknél tiszta felszállási repülési pálya van meghatározva a légiüzemeltetési utasításban, azoktól a többhajtóműves repülőgépektől, amelyeknél nincs tiszta felszállási repülési pálya meghatározva.

**NCC.POL.130 Útvonalrepülés egy meghibásodott hajtóművel repülőgépek esetében**

99. A módosított szöveg úgy rendelkezik, hogy a repülési jellemzőket tekintetbe véve meg kell fontolni egy „megfelelő repülőtérre” történő repülést, és tartalmazza a leszállóhelyre repülés lehetőségét, ahogyan azt az NCC.OP.100 bekezdés megengedi.

**NCC.POL.135 Leszállás repülőgépek esetében**

100. A módosított szöveg tartalmazza a leszállóhelyen végzett leszállás lehetőségét, ahogy azt az NCC.OP.100 bekezdés megengedi

**VIII:NCC.IDE: D alrész: Műszerek, adatok, berendezések****Általános rész**

101. Ez az alrész az NCC rész hatálya alá tartozó repülésekhez szükséges műszerekre, adatokra és berendezésekre vonatkozó előírásokat tartalmazza. Két szakaszból áll:

- 1. szakasz: Repülőgépek
- 2. szakasz: Helikopterek

102. A szöveget általánosságban úgy állítottuk össze, hogy a jellemzőkön alapuló célokat, amennyire ez megvalósítható, megtartsuk jogszabályi szinten, a rendszerekre és berendezésekre vonatkozó előírásokat és megfelelési módozatokat pedig kitettük az elfogadható megfelelési módozatok (AMC) szintjére.

103. A berendezésekre vonatkozó előírásokat elkülönítettük a tisztán üzemeltetési jellegű, pl. a berendezés használatára vonatkozó előírásoktól, mivel ezekkel megfelelően foglalkozik az NCC.OP alrész.

104. A rendelkezések számozása folyamatos a két szakaszban, az azonos tárgyhoz tartozó rendelkezés ugyanazt a számot és címet kapta a repülőgépeknél és a helikoptereknél. Ha egy rendelkezés csak a repülőgépekre vonatkozik, ez a sorszám a helikoptereknél kimarad, és fordítva.

105. A jogszabályba bekerült egy új rendelkezés (NCC.IDE.A.105, illetve NCC.IDE.H.105, A repüléshez minimálisan szükséges berendezések) a meghibásodott, illetve hiányzó berendezésekkel végzett repülések szabályozása céljából.



106. Az eredeti rendelkezés első részét, amely a jegesedési körülmények között végrehajtott repüléshez szükséges berendezésekről szólt, kivettük innen, mivel ezt a kérdést már rendezte az Alapkövetelmények 2. a. 5. pontja.
107. Pontosítottuk a jóváhagyásokkal kapcsolatos előírásokat, összhangban a 21. rész előírásaival. További rendelkezéseket iktattunk be a szövegbe annak érdekében, hogy az NCC rész által nem előírt, a 21. rész szerinti jóváhagyást nem igénylő műszereket és berendezéseket ne lehessen repülésbiztonsági szempontból jelentős feladatokra használni, és hogy ezek ne legyenek hatással a légialkalmasságra. Ezen túlmenően pontosítottuk a harmadik országban lajstromozott légi járművek berendezéseinek jóváhagyására vonatkozó légi alkalmassági előírások alkalmazhatóságát, és kiadtunk egy útmutató anyagot (GM). A hozzászólások hatására tovább pontosítottuk a jóváhagyott és a nem jóváhagyott berendezésekre vonatkozó rendelkezéseket.

#### ***NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések***

108. Ez a bekezdés lehetőséget ad a légi jármű repülésére a minimálisan szükséges berendezések listájának (MEL) korlátain kívül, de a minimálisan szükséges berendezések alaplistájának (MMEL) korlátain belül, az illetékes hatóságtól kapott egyedi jóváhagyás alapján. Ez a megoldás összhangban van a CAT részben foglalt megfelelő rendelkezésekkel.

#### ***NCC.IDE.A.110 Tartalék olvadóbiztosítékok***

109. Bekerült a jogszabályba a tartalék olvadóbiztosítékokra a repülőgépek esetében vonatkozó egyedi előírás az OPS.CAT.407 előírás korábbi tervezett módosításról szóló értesítőjéből (NPA). Ez összhangban van az ICAO 6. melléklet II. rész 2.4.2.2 pontjával. Ugyanúgy, ahogy a CAT.IDE alrész esetében, a javaslat a helikopterekre nem tartalmaz hasonló előírást.

#### ***NCC.IDE.A.120, NCC.IDE.A.125, NCC.IDE.H.125, NCC.IDE.H.125 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR és IFR szerinti repülésnél***

110. A javasolt rendelkezések abból az alapvető feltételezésből kiindulva születtek, hogy a látva repülési szabályokra (VFR) vonatkozó repülési előírások látva repülésre alkalmas időjárási viszonyokat (VMC) feltételeznek, és hogy a műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok (IMC) közötti repülést műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzik.
111. A későbbiekben az elfogadható megfelelési módozatok (AMC) további megfelelési módokat adnak majd a helyi repülések esetére és egyedi műszerekre.

***NCC.IDE.A.130, NCC.IDE.H.130 Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések***

112.A szakértők tanácsának megfelelően figyelembe vettük a hajózó személyzet munkaterhelését a műszerrepülési szabályok (IFR) szerinti egypilótás repüléseknél, és az ICAO 6. mellékletéhez képest szigorúbb előírást állapítottunk meg, amennyiben legalább magasság- és irányszögtartás üzemmóddal ellátott robotpilótát írtunk elő.

***NCC.IDE.A.135 Földközelségjelző rendszer (TAWS)***

113.A javasolt szöveg összhangban van az NPA-OPS 39B tervezett módosításról szóló értesítő tervezetének következtetéseiben foglaltakkal. A földközelségjelző rendszer feladatainak specifikációja szerepel az A és B osztály meghatározásában, ezért itt ezt kivettük a szövegből. Kiadtunk egy útmutató anyagot (GM), amely hivatkozási dokumentumként szolgál a TAWS rendszerre vonatkozó előírások tekintetében.

***NCC.IDE.A.140, NCC.IDE.H.140 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)***

114.A fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszerre vonatkozó előírásokat egyszerűsítettük, és összhangba hoztuk az 1332/2011 rendelettel.

***NCC.IDE.A.160, NCC.IDE.H.160, Fedélzeti hangrögzítő  
NCC.IDE.A.165, NCC.IDE.H.165 Repülési adatrögzítő***

115.Bár az ICAO 6. függelék II. része már egy ideje előírja ezeknek a berendezéseknek a használatát, a bevezetési határidőt az NCC rész hatálya alá tartozó repüléseknél olyan módon határoztuk meg a javaslatban, hogy az iparágban legyen elegendő ideje a megfelelésre. Ennek megfelelően a hang- és adatrögzítést azoknál a légi járműveknél tettük kötelezővé, amelyeknek a légialkalmassági bizonyítványát 2016. január 1-jén vagy azt követően állítják ki..

***NCC.IDE.A.180, NCC.IDE.H.180 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek***

116.Az ülésekre, biztonsági övekre és rögzítőhevederekre önálló előírást vezettünk be. Bevezettük a „felsőtestet rögzítő” fogalmát, nagyobb rugalmasságot nyújtva a meglévő kiviteli megoldásoknak. A hozzászólások áttekintéséből kiderült, hogy a „heveder” szót nem következetesen használja a jogszabálytervezet. Bár úgy tűnik, egységes vélemény van arról, hogy a biztonsági heveder egy biztonsági övből és két vállhevederből áll, számos olyan repülőgép van, amely esetleg nem felel meg a vonatkozó előírásoknak. A tervezett módosításról szóló értesítéshez (NPA) több hozzászólás is érkezett, kérve az az egyetlen átlós vállhevederrel ellátott biztonsági öv használatának megengedését a megfigyelői ülésnél az olyan repülőgépek pilótafülkéjében, amelyeknél négyponthasználatú vállheveder felszerelése a gyakorlatban nem valósítható meg. Figyelembe véve a légi járművek belső kialakításában

bekövetkezett legújabb változásokat, megállapítható, hogy a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv különböző kiviteli megoldásai azonosan magas szintű biztonságot képesek nyújtani az érintett megfigyelői üléseknél.

117.A hozzászólásokra adott válaszokra (CRD) érkezett észrevételek néhány esetben kérték hatálybalépési idő megállapítását a hajózó személyzet tagjainak üléseinél használt, a felsőtestet is rögzítő hevederre vonatkozó rendelkezésre. Ezt a kérést nem teljesítettük, mivel a repülésbiztonsági ajánlások alapján a rendelkezés szándéka a biztonság szintjének növelése a meglévő flottánál is.

#### **NCC.IDE.A.195 Kiegészítő oxigén a túlnyomásos utasterű repülőgépeken**

118.Ez a bekezdés most meghatározza, hogy az utasok hány százalékát kell tudni oxigénnel ellátni, mivel az ICAO SARP előírásai az utasok egy részének oxigénnel való általános ellátásáról nem voltak alkalmazhatóak.

#### **NCC.IDE.A.200, NCC.IDE.H.200 Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken (helikoptereken)**

119.A rendelkezéseket újrafogalmaztuk az ICAO SARP előírásaival összhangban. A túlnyomásos utasterű helikopterekre vonatkozó rendelkezéseket kivettük a jogszabályból (mint a CAT.IDE bekezdés esetében). A 13 000 láb és 16 000 láb barometrikus magasság közötti rövid idejű előfordulások esetére vonatkozó könnyítést az Alaprendelet 14. cikkének útján kell kezelni. Ezek a további kivételek nincsenek összhangban az ICAO SARP előírásaival, és a jóváhagyásuknak egyedi kockázatcsökkentő intézkedésekre kell alapulnia (pl. az üzemeltetői tapasztalat, a pilóták fiziológiai alkalmazkodása bizonyos magasságokhoz). Ezen túlmenően ezeket általában csak bizonyos körzetekben (pl. hegyes vidékeken) lehet elérni.

#### **NCC.IDE.A.205, NCC.IDE.H.205 Kézi tűzoltó készülékek**

120.A tervezetbe bekerült egy egyedi rendelkezés a kézi tűzoltó készülékekre vonatkozóan. A halon mint oltóanyag kötelező használatára vonatkozó rendelkezés kikerült a jogszabályból, alkalmazkodva az 1005/2009/EK rendelethez<sup>6</sup>, amely megtiltja a halon használatát. A rendelkezés most csak egy általános repülésbiztonsági célt tartalmaz az oltóanyag hatékonyságával kapcsolatban. Ez megengedi a halon további használatát az átmeneti időszakban.

#### **A vízfelület és tenger fölött repülő helikopterek berendezéseire vonatkozó előírások**

121.Az alábbi rendelkezéseket átvizsgálás után átírtuk, egybehangzóvá téve őket a CAT.IDE alrész rendelkezéseivel, tekintettel az érintett repülések hasonló repülésbiztonsági megfontolásaira a közforgalmi (CAT) és a hajtóművel rendelkező összetett légi járművekkel végzett nem közforgalmi (NCC) repülésben:

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1005/2009/EK (2009. szeptember 16.) rendelete az ózonréteget lebontó anyagokról. HL L 286., 2009. 10. 31., 1. o..

- NCC.IDE.H.225 Mentőmellények
- NCC.IDE.H.226 A személyzet túlélőruházata
- NCC.IDE.H.277 Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladók és túlélőfelszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez
- NCC.IDE.H.230 Életmentő felszerelés
- NCC.IDE.H.231 A barátságtalan tengeri környezetben tenger feletti repüléseket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások
- CAT.IDE.H.232 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek egyéb berendezései
- NCC.IDE.H.235 Kényszerleszállás vízre a vízfelszín felett repülő összes helikopter esetében.

122. Nevezetesen az alábbiakat kell tekintetbe venni:

- Az előírások többsége összhangban van az ICAO 6. melléklet II. részével.
- Az ICAO előírásoknál szigorúbb az NCC.IDE.H.226 és az NCC.IDE.H.231 bekezdés, amelyeknél, összhangban a CAT.IDE alrészszel, figyelembe vettük a meglévő tanulmányoknak és a korábbi JAA tervezett módosításról szóló értesítőknél (NPA) a hideg vízben való túlélési időkre vonatkozó eredményeit.

123. Egyes hozzászólások úgy tekintették, hogy a fenti előírások a nem közforgalmi repülések esetében aránytalanok. Ezt a vízfelület fölött tartósan repülő helikopterekre és a helikopterrel végzett kényszer-vízreszállásra vonatkozó rendelkezéseknél figyelembe vettük. Megtartottuk azonban a nagyobb repülésbiztonsági szintet nyújtó rendelkezéseket a tenger feletti repülésekkel kapcsolatos előírásokhoz tartozó eszközök tekintetében.

124. Ezen túlmenően, a kapott hozzászólások hatására pontosítottuk, hogy a mentőmellényeket nem biztos, hogy elegendő a használatához könnyen elérhető helyen tárolni, hanem lehet, hogy azokat a repülés során felöltve kell viselniük azoknak a személyeknek, akiknek a használatára szolgálnak.

### ***NCC.IDE.A.240, NCC.IDE.H.240 Fejhallgató***

125. A felszerelésekre vonatkozó előírások közé bevezettünk egy önálló rendelkezést a fejhallgatókra vonatkozóan a tisztán ICAO-előírásokon felül, összhangban a fejhallgatók használatára vonatkozó NCC.OP.165 előírással.

### ***NCC.IDE.A.250, NCC.IDE.H.250, Navigációs berendezések***

126. Az alábbi kiegészítő rendelkezéseket vezettük be az ICAO 6. melléklet II. rész 3.7.1 pontjával összhangban:

- alkalmasság kétirányú rádiókapcsolat fenntartására a repülőtéren irányítás céljából;
- alkalmasság időjárás adatok vételére a repülés közben bármikor.

**NCC.IDE.A.260 Az elektronikus navigációs adatok kezelése**

127.A bekezdés (a) pontja megadja az általános jogalkotói szándékot, a megfelelő elfogadható megfelelési módozat (AMC) pedig meghatározza, hogy amennyiben elektronikus adatokat használnak egy elsődleges navigációs célra szolgáló alkalmazáshoz, akkor szükség van egy elfogadó nyilatkozatra. A különleges repülések támogatásához szükséges minden más alkalmazáshoz jóváhagyásra van szükség. Ezt a (b) pont pontosítja.

**VI. melléklet: NCO rész (A, H, S, B)****I. Hatály**

128. Az NCO részt mindig a következőkkel együtt kell értelmezni:

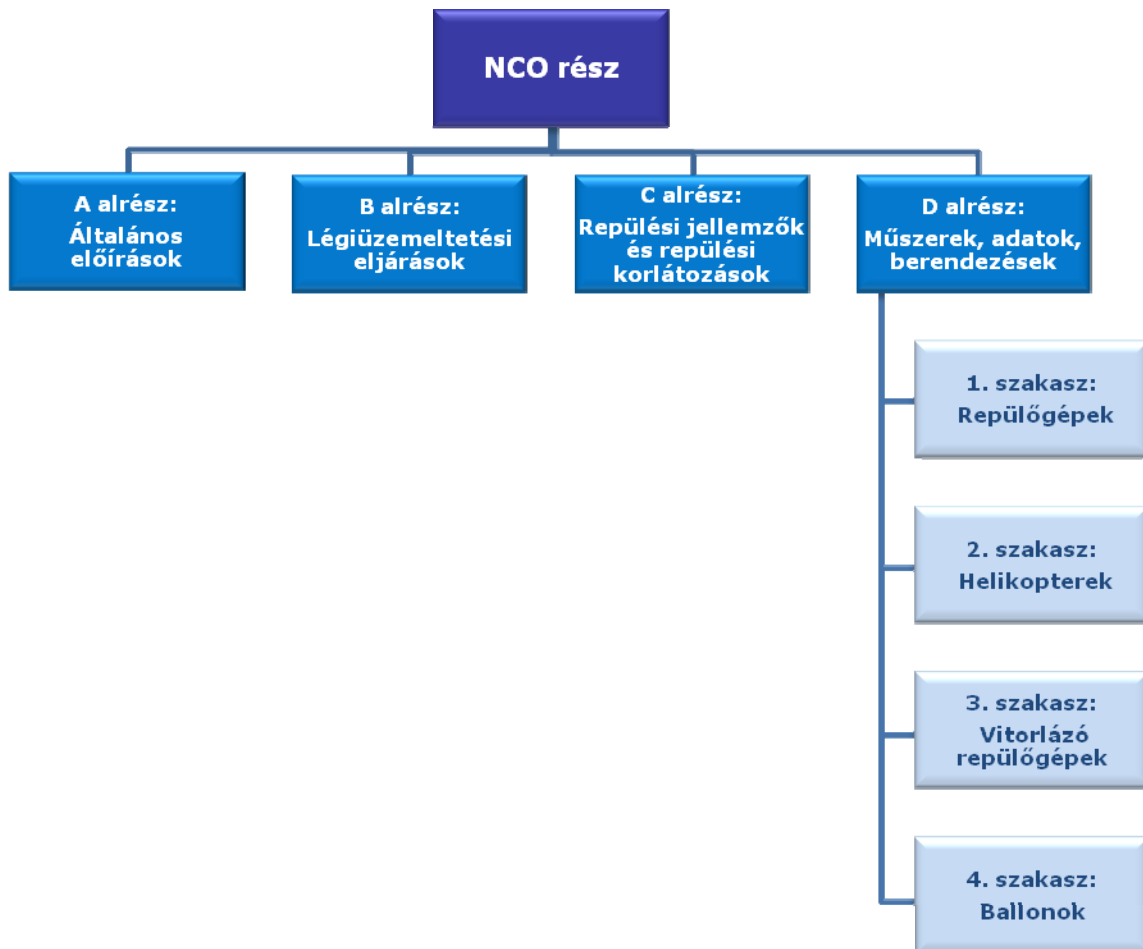
- a légi üzemeltetésre vonatkozó keretrendelet, különösen a hatályba lépési időket és az átmeneti időszakokat illetően;
- I. függelék (A II. – VIII. függelékben használt fogalmak meghatározása);
- II. függelék (ARO rész), amely tartalmazza egyebek között a hatóságokra vonatkozó előírásokat az NCO rész hatálya alá tartozó üzemeltetőkkel kapcsolatos felügyeleti feladatokat és az egyedi jóváhagyások listáját illetően;
- V. melléklet (SPA rész), amely az egyedi jóváhagyást igénylő repülésekre vonatkozó előírásokat tartalmazza.

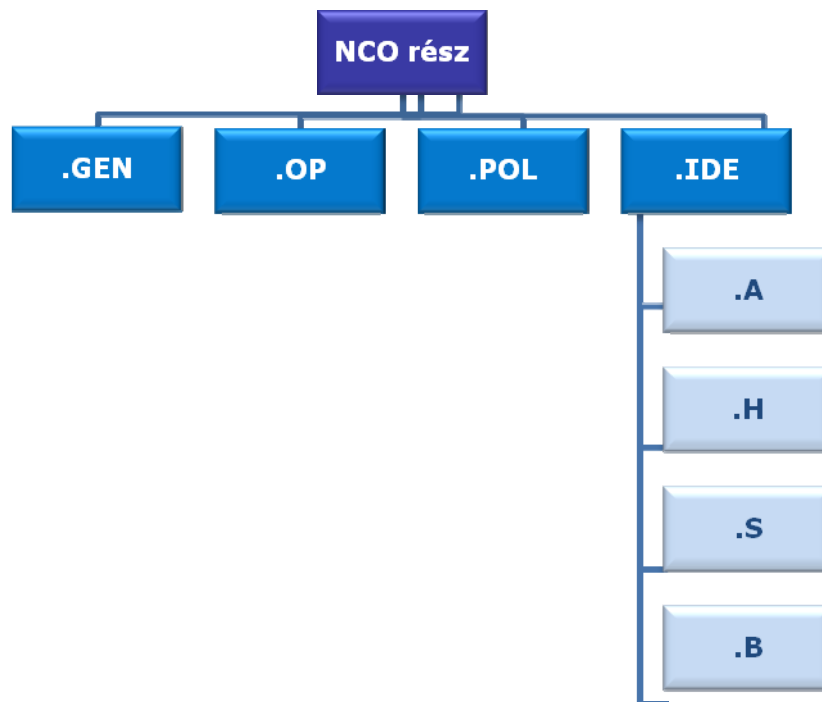
129. Az NCO rész a nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművekkel (repülőgépekkel, helikopterekkel, vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal) végzett nem közforgalmi repülésekre vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. Négy alrészből áll, ezekből egy, a műszerekre, adatokra és berendezésekre vonatkozó alrész még tovább oszlik a különböző kategóriájú légi járművekre vonatkozó egyedi rendelkezéseket tartalmazó szakaszokra.

130. Ennek az alrésznek a szerkezete hasonló az alaprendelet IV. mellékletében megadott Alapkövetelmények és az ICAO 6. melléklet szerkezetéhez.

131. A jogszabály – és különösen az egyes szakaszok – szerkezetét olyan módon alakítottuk ki, hogy a jövőben anélkül lehessen a jogszabályt újabb légi jármű-kategóriákkal vagy egyedi repülésfajtákkal kiegészíteni, hogy a meglévő szöveget és a meglévő szerkezetet módosítani kellene. Meg kell jegyezni, hogy a későbbi szabályalkotási feladatok során ki fogjuk dolgozni a léghajókra, a kötött ballonokra és a pilóta nélküli repülő szerkezetekre vonatkozó előírásokat.

132. Az 7. és 8. ábra áttekintést ad az NCO rész szerkezetéről.

**7. ábra: Az NCO rész szerkezete: a címek**

**8. ábra: Az NCO rész szerkezete: a jogszabályi helyek azonosítói****II. Az észrevételek áttekintése**

133. Az NCO résszel kapcsolatosan 50 helyről összesen 450 hozzászólás érkezett.

134. Általánosságban a hozzászólók könnyített rendelkezéseket kértek az NCO rész alá tartozó repülésekre az NCC részhez képest, és gyakran javasoltak további könnyítéseket a könnyű és a szuperkönnyű légitársaságok esetében, különösen a berendezések tekintetében.

135. Az RG04 felülvizsgálati csoport beadott egy közös választ, amely ismerteti azokat a vitás kérdéseket, amelyeket illetően a megbeszélések során nem sikerült egyetértésre jutni, valamint a megvitatott jogszabályszöveg és a hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentum (CRD) végleges szövege közötti, az Ügynökség által végzett, a különböző OPS részek következetességének és ellentmondás-mentességének ellenőrzéséből adódó eltéréseket. Bár az Ügynökség megérti az egyes kéréseket alátámasztó érveket, fontos megérteni, hogy egyensúlyt kell tartani egyrészt a biztonság és az arányosság között a kisgépes repülésnél, másrészt az ICAO SARP előírásainak való megfelelés között. Az egyes kérdéseket az alábbiakban taglaljuk.

136. Több hozzászólás kérte az NPA 2009-2b tervezett módosításról szóló értesítőben eredetileg meglévő egyes könnyítések visszaállítását, például a műrepülésre vonatkozóakat. Ezeknek a könnyítéseknek a nagy részét kivettük az NCO részből, mivel ezekkel az SPO részben fogunk foglalkozni.

137. Az egyik tagállam képviselői rámutattak, hogy az NCO részben több helyen szerepel a „legnagyobb üzemi utasülésszám” (MOPSC, maximum operational passenger seating configuration) kifejezés, ami az NCO rész hatálya alá tartozó repülések esetén nem helyénvaló, hiszen ezeket nem kötelező üzemeltetési utasítás alapján



végezni, és a legnagyobb üzemi utasülésszám az üzemeltetési utasításban van meghatározva. A kifejezést lecseréltük a „legnagyobb engedélyezett utasülésszám” (certificated maximum passenger seating configuration) kifejezésre.

### III. Az eltérések áttekintése

#### **Az ICAO 6. melléklettől való eltérések**

138. Az alábbi táblázat azokról az ICAO 6. melléklet II. rész 2. szakaszában és III. rész 3. szakaszában foglalt előírásokról nyújt áttekintést, amelyek nem kerültek át a rendeletbe, vagy pedig olyan módon kerültek át, hogy nem nyújtanak legalább olyan mértékű repülésbiztonságot, mint az ICAO 6. melléklet szerinti előírás.

#### **7. táblázat: Az ICAO 6. melléklettől való eltérések**

<b>Hivatkozás az ICAO 6. melléklet I., illetve III. részében</b>	<b>Hivatkozás az EASA rendeletben</b>	<b>Az eltérés leírása</b>
6. melléklet III. rész III. szakasz 4.3.2.1 b)	NCO.IDE.H.175 (c) (2)	A mentőtutajok szállításáról a légi jármű parancsnoka dönt a tervezett repülésre vonatkozó kockázatelemzés alapján.

### V. NCO.GEN: A alrész: Általános előírások

139. Ez az alrész az NCO rész hatálya alá tartozó repülésekre vonatkozó általános előírásokat tartalmazza.

#### **Általános rész**

140. Aggályok merültek fel a harmadik országban lajstromozott légi járművek illetékes hatóságával kapcsolatban. A 216/2008/EK rendelet a harmadik országban lajstromozott, de az Európai Unióban üzemeltetett légi járművekre is vonatkozik. Az illetékes hatóság meghatározása a légi járművet lajstromban tartó állam szerint történik. Harmadik országban lajstromozott légi járművek esetében azt az államot kell figyelembe venni, amelyben az üzemeltető székhelye vagy lakóhelye van. Valójában, mivel az üzemeltető lehet jogi személy (például repülőklub) és természetes személy is, az illetékes hatóság meghatározásánál mindkét esetet figyelembe kell venni, azaz hogy hol van a jogi személy székhelye, illetve hol van a pilóta lakóhelye. Az NCO.GEN.100 bekezdés szövegét ezért a 216/2008/EK rendelet 4.1 cikkével összhangban fogalmazzuk meg.

141. Több hozzászólás szóvá tette, hogy az NCO rész hatálya alá tartozó egyes légi járművek pilótafülkéjében a rendelkezésre álló hely szűkössége miatt további könnyítéseket kellene tenni a fedélzeten tartandó dokumentumokat, kézikönyveket és utasításokat, valamint tájékoztatókat előíró NCO.GEN.135 bekezdésben. Meg kell

jegyezni, hogy az NCO.GEN.135 bekezdés már lehetővé teszi, hogy az ugyanarról a helyről induló és ugyanoda visszatérő repülések esetében lehetőség van arra, hogy az előírt dokumentáció nagy részét a repülőtéren vagy leszállóhelyen hagyják.

142. Egyes hozzászólások kérték hordozható elektronikus eszközökre vonatkozó NCO.GEN.125 bekezdés tartalmának pontosítását. A hordozható elektronikus eszközökre vonatkozóan új elfogadható megfelelési módozatok és útmutató anyag (AMC/GM) készül további útmutatás céljából.
143. Több érdekelt kifogásolta, hogy a minimálisan szükséges berendezések listáját (MEL) jóvá kell hagyatni, holott a minimálisan szükséges berendezések listája az NCO.GEN.155 bekezdés szerint nem kötelező. Az Ügynökség véleménye az, hogy ha van minimálisan szükséges berendezések listája, akkor azt az illetékes hatóság, vagy ha a légitársaságot harmadik országban lajstromozták, a lajstromozó állam ellenőrzése alatt kell tartani. A minimálisan szükséges berendezések listája kivételt tesz lehetővé az előírások alól, és ezt megfelelő módon ellenőrizni kell.
144. Az NCO.GEN.135 (a) (1) alpontjára érkezett hozzászólások hatására meg fogunk jelentetni egy elfogadható megfelelési módozatot ismertető (AMC) dokumentumot, amely megad egy megfelelési módozatot arra az előírásra, amely kötelezővé teszi a légiüzemeltetési utasítás meglétét a ballonnal végzett repülések esetében.
145. Mivel a légitársaság légialkalmassági bizonyítványát csak akkor lehet érvényesnek tekinteni, ha hozzá van csatolva az érvényes légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány, és tekintettel arra, hogy a légialkalmassági bizonyítványról szóló rész külön megemlíti, hogy a legfrissebb légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítványt csatolni kell a légialkalmassági bizonyítványhoz, az NCO.GEN.135 bekezdés szövege nem említi a légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítványt a fedélzeten tartandó dokumentumok között, elkerülve a követelmény megkettőzését.
146. Sok olyan hozzászólás érkezett, amelyekben az NCO.GEN.140 bekezdésben további kivételeket kérnek egyébként veszélyes árunak tekintett dolgok fedélzeten történő szállíthatóságára. Az Ügynökségnek fenntartásai vannak ezekkel a további kivételekkel kapcsolatban, és úgy tekinti, hogy az ICAO műszaki előírásaiban már szereplő kivételek körét nem szabad kiterjeszteni.

### **NCO.GEN.101 Megfelelési módozatok**

147. Mivel az ORO rész az NCO rész hatálya alá tartozó üzemeltetőkre nem vonatkozik, a jogszabályt kiegészítettük egy új szövegrésszel, amely úgy rendelkezik, hogy az üzemeltetők használhatnak más, az Ügynökség által meghatározottaktól eltérő alternatív megfelelési módozatokat is. Az alternatív megfelelési módozatok esetében nincs szükség az illetékes hatóság előzetes jóváhagyására.

### **NCO.GEN.102 Motoros túravitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek**

148. A rendelkezés célja a motoros túravitorlázó repülőgépekre vonatkozó előírások egyértelműsítése, hiszen a motoros túravitorlázó repülőgépeket hol vitorlázó repülőgépként, hol pedig motoros repülőgépként repülik.

**NCO.GEN.105 A légijármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre**  
**NCO.GEN.106 A légijármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre**  
**ballonok esetében**

149. Az új jogszabály-tervezési elvekkel összhangban a végrehajtási szabályok az Alaprendelet IV. mellékletében szereplő Alapkövetelményekre hivatkoznak, ahol a végrehajtási szabályok részletesebben taglalják ezeket a követelményeket.
150. A ballon parancsnokára háruló további kötelezettségeket önálló rendelkezésben foglalmaztuk meg.
151. Egy új rendelkezés bevezeti a kritikus repülési fázis fogalmát, és előírja, hogy ezekben a repülési fázisokban csak a repülésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység végezhető.

**NCO.GEN.115 Gurulás a repülőgéppel**

152. Azoknak a személyeknek a kijelölése, akik jogosultak a repülőgéppel gurulást végezni, most az üzemeltető felelőssége alá tartozik.
153. Azoknak a beérkezett hozzászólásoknak a hatására, amelyek kimondottan a rádiótelefon használatára szóló oktatást előíró követelményre vonatkoztak, a jogszabályba bekerült egy könnyítés azon repülőterek esetében, amelyeken a rádiókapcsolat fenntartása nem előírás. Ez a módosítás egyúttal összhangba hozza az előírást az ICAO 6. melléklet II. részében foglaltakkal.
154. Néhány hozzászólás hatására egy útmutató anyagot fogunk kiadni, némi eligazítást adva azokra a képzettségekre és ismeretekre vonatkozóan, amelyek a repülőgépeknek a repülőtéren történő biztonságos mozgásához megkövetelt üzemi normáknak való megfeleléshez szükségesek.

**NCO.GEN.120 A rotor bekapcsolása**

155. A jogszabályszöveg megadja a rotor repülési és karbantartási okból történő bekapcsolásának feltételeit, hozzáigazítva a CAT rész CAT.GEN.MPA.130 bekezdéséhez.

**NCO.GEN.125 Hordozható elektronikus eszközök**

156. A jogszabályszöveg nem engedi meg az olyan hordozható elektronikus eszközök használatát, amelyek hátrányos hatással lehetnek a légijárműre, hozzáigazítva a CAT rész CAT.GEN.MPA.135 bekezdéséhez.

**NCO.GEN.130 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató**

157. A beérkezett hozzászólások hatására beiktattunk egy könnyítést a fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató fedélzeten tartásának kötelezettségét előíró rendelkezésbe. Az ugyanarról a repülőtérről vagy

felszállóhelyről felszálló és ugyanoda leszálló légi járműveknek nem kell teljesíteniük ezt az előírást.

#### **NCO.GEN.140 Veszélyes áruk szállítása**

158. Ez a rendelkezés azokat a körülményeket taglalja, amelyek fennállása esetén jóváhagyás nélkül lehet veszélyes árut szállítani az SPA.DG alrésszel összhangban. Ez érinti például az utasok poggyászában szállított, egyébként veszélyes árunak minősülő dolgokat.
159. A be nem vallott vagy hibásan bevallott veszélyes áru eseteinek jelentésére vonatkozó kötelezettség kikerült a jogszabályból, mivel úgy tekintjük, hogy a nem közforgalmi repülések esetében ez nem jellemző.
160. Az Ügynökség által alkalmazott megoldás az ICAO Műszaki utasításaira való dinamikus hivatkozások alkalmazása, ahogyan az a tervezett módosításról szóló értesítőben (NPA) is szerepel. A hivatkozás a végrehajtási szabályokban van megadva. A Műszaki utasításokból készült kivonatok általában nem szerepelnek ezek között a rendelkezések között. A Műszaki utasításokból csak az üzemeltetők konkrét feladatait meghatározó rendelkezéseket emeltük át a jogszabályba.
161. A Műszaki utasítások fogalmának meghatározása az I. mellékletben szerepel (a 04/2011 véleményben jelent meg).

#### **NCO.GEN.145 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra**

162. Az Ügynökség szükségesnek találta, hogy beiktassa a jogszabályba az NCO rész hatálya alá tartozó üzemeltetőkre vonatkozó kötelezettséget az illetékes hatóság által elrendelt repülésbiztonsági intézkedések és az Ügynökség által kiadott kötelező repülésbiztonsági tájékoztatások, például a légi alkalmassági követelmények (Airworthiness Directives, AD) végrehajtására.

#### **NCO.GEN.155 A minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)**

163. Elviekben az NCO rész hatálya alá tartozó repülések esetében nincs szükség minimálisan szükséges berendezések listájára (MEL). Az üzemeltető azonban önkéntes alapon dönthet úgy, hogy összeállít ilyen listát. Ilyen esetben a minimálisan szükséges berendezések listáját jóvá kell hagyatni az illetékes hatósággal. Harmadik országban lajstromozott légi jármű esetében a minimálisan szükséges berendezések listáját a lajstromozó ország hatóságának kell jóváhagynia.

### **VI. NCO.OP: B alrész: Légi üzemeltetési eljárások**

164. Ez az alrész az NCO rész hatálya alá tartozó repüléseknél alkalmazott légi üzemeltetési eljárásokra vonatkozó előírásokat tartalmazza.

**Általános rész**

165. A rossz látási viszonyok között végzett felszállásra vonatkozó előírásokat összhangba hoztuk a CAT rész és az SPA rész tervezetében szereplő javaslattal, amely előírja az SPA résznek megfelelő jóváhagyást a 400 m-nél kisebb látótávolság esetén végzett minden felszállásra.
166. Számos hozzászólás kérte a repülési minimumok számítási módjának megváltoztatását, és hogy az jobban alkalmazkodjon az NCO rész hatálya alá tartozó repülésekhez. Meg kell jegyezni, hogy a módszert, amely összhangban van a CAT részben és az NCC részben előírt módszerrel, csak útmutató anyagként (GM3-NCO.OP.110) adtuk ki, ennél fogva csak tájékoztató jellegűnek számít. A légi jármű parancsnoka használhat más módszert.
167. Egyes érdekeltek kérték, hogy az Ügynökség vegye ki az NCO.OP.125 és NCO.OP.126 bekezdésből azt a rendelkezést, amely kiegészítő tüzelőanyagot ír elő arra az esetre, ha az útvonalon kihermetizálódás történik, vagy meghibásodik egy hajtómű. Az Alapkövetelmények 2. (a) (7) alpontja előírja az üzemeltetők számára tartalék tüzelőanyag meglétét váratlan helyzetek esetére; ennek alapján az Ügynökség úgy gondolja, hogy ez a tüzelőanyag része a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagoknak, és ez elengedhetetlenül szükséges a biztonságos repüléshez. Ezért az NCO részben ezt a rendelkezést megtartottuk, az NCC részben lévővel összhangban.
168. Több hozzászólás kérte az NCO.OP.165 bekezdés módosítását úgy, hogy az megengedje a látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülés megkezdését akkor is, ha a célrepülőtérhez vezető útvonal időjárási körülményei nem felelnek meg a VFR repüléshez szükséges feltételeknek, de egy vagy több kitérő repülőtérre vezető alternatív útvonal időjárása megfelel a VFR előírásoknak. Ennek elfogadása esetén az előírás az ICAO által meghatározottnál alacsonyabb repülésbiztonsági szintet eredményezne. Az Ügynökség nem kíván az ICAO-előírások alá menni, és nem talált semmi olyan kényszerítő érvet, amely miatt az ilyen repüléseket meg kellene engedni.
169. Sok érdekelt fejezte ki aggályait a repülőgépek és helikopterek leszállási kitérő repülőtereinek kiválasztásával foglalkozó NCC.OP.155 és NCC.OP.156 bekezdéssel kapcsolatban. Amint az a hozzászólásokban is kifejezésre jut, a rendelkezésnek nem szándéka előírni azt, hogy mind a célrepülőtér, mind a kitérő repülőtér egyidejűleg alkalmas időjárású repülőtér legyen. Amint ebben a két bekezdésben szerepel, abban az esetben kell a vonatkozó időjárási követelményeknek megfelelő kitérő repülőtérrel választani, ha a célrepülőtér időjárása nem éri el az előírt minimumot.
170. Több hozzászólás kérte a légi jármű parancsnoka által felhasználandó meteorológiai adatokkal foglalkozó NCO.OP.135 bekezdés (a) (11) alpontjának módosítását, mégpedig a „légi navigációs” (aeronautical) szó törlését a szövegből. Az ICAO 6. melléklet II. részében foglalt rendelkezés a legújabb és a repülési feladatnak megfelelő térképeken alapszik, ezzel pedig valójában a légi navigációs térképeknek az ICAO 4. mellékletben szereplő fogalom meghatározására utal. Mindazonáltal az előírás nem tiltja meg az üzemeltetőknek másféle térképek használatát, de csak kiegészítő jelleggel a legújabb légi navigációs térképek mellett, mivel ezek azok a térképek, amelyek az összes szükséges légi navigációs adat megtalálható.

171. Válaszul azokra a hozzászólásokra, amelyek felvetették, hogy az elhatározási magasságnak (DA vagy DH) a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési módszert alkalmazó nem precíziós megközelítés végrehajtásakor való használata átstartolás esetén a legkisebb süllyedési magasság (MDA vagy MDH) alatti repüléshez vezethet, az NCC.OP.111 bekezdést ki fogjuk egészíteni egy elfogadható megfelelési módozattal (AMC), amely még jobban tisztázza az üzemeltető kötelességét olyan eljárások kidolgozására, amelyek megakadályozzák a legkisebb süllyedési magasság alatti repülést átstartolás esetén.

#### ***NCO.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása repülőgépek esetében***

172. A rendelkezést egyszerűsítettük, jelenleg csak a legközelebbi megfelelő kiterő repülőtérre való repülés idejét tartalmazza.

173. Meg kell jegyezni, hogy ez a fogalom a helikopterrel végzett repülések esetében nincs meghatározva, és úgy kell értelmezni, hogy az üzemeltetőnek kell meghatároznia a kiválasztás feltételeit a légiüzemeltetési utasításban. Úgy gondoltuk, hogy a helikopterek jellegzetességei miatt nincs szükség az elszigetelt repülőtér egyedi fogalom meghatározásának bevezetésére.

#### ***NCO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok repülőgépek és helikopterek esetében***

174. A rendelkezést oly módon alakítottuk ki, hogy tükrözze a nem hajtóművel rendelkező összetett légijárműnek minősülő légijárművekkel végzett nem közforgalmi repülések jellegzetességeit, és vegye tekintetbe az arányosság elvét.

175. Az üzemeltető nem köteles meghatározni a repülőtéri minimumokat, használhatja a kereskedelmi forgalomban beszerezhető adatokat. Ez összhangban van az ICAO 6. melléklet II. rész 2. szakaszában foglaltakkal.

#### ***NCO.OP.111 Repülőtér-használati minimumok NPA, APV, CAT I repülések esetén***

#### ***NCO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok repülőgéppel végzett körözés esetén***

#### ***NCO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok helikopterrel végzett körözés esetén***

176. Ezek a rendelkezések összhangban vannak az NCC részben szereplő előírásokkal.

#### ***NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások repülőgépek, helikopterek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek esetében***

177. A szöveget légijármű-kategóriák szerinti bontásban adtuk meg. A zajcsökkentő eljárásokról szóló, a repülőgépekre, helikopterekre, segédmotoros vitorlázó repülőgépekre és ballonokra vonatkozó rendelkezések a légijármű parancsnokának szólnak, és tartalmazzák azt a célt, hogy a biztonságnak elsőbbséget kell élveznie a zajcsökkentéssel szemben. A rendelkezés az ICAO 6. melléklet II. és III. részében foglalt ajánlásokon alapul.

**NCO.OP.125 Tüzelőanyag- és olajmennyiség repülőgépek esetében****NCO.OP.126 Tüzelőanyag- és olajmennyiség helikopterek esetében**

178. A szöveget légijármű-kategóriák szerinti bontásban adtuk meg, és a rendelkezések az ICAO 6. melléklet II. és III. részében foglalt ajánlásokon alapulnak.

179. A beérkezett hozzászólások hatására bevezettünk egy könnyítést azon repülőgépek esetében, amelyek ugyanarról a repülőtérről szállnak le és ugyanoda térnek vissza, és látótávolságban maradnak a repülőtértől. Ebben az esetben a szükséges tüzelőanyag-mennyiséget 10 percnyi repüléshez szükséges értékre csökkentettük a repülőtérről történő visszatéréshez szükséges tüzelőanyag mennyiségén felül.

**NCO.OP.130 Az utasok eligazítása**

180. A szöveget a nem hajtóművel rendelkező összetett légijárműnek minősülő légijárművekkel végzett nem közforgalmi repülésekhez igazítottuk, lehetővé téve, hogy az eligazítást akár a repülés előtt, akár repülés közben el lehessen végezni.

**NCO.OP.135 A repülés előkészítése**

181. A beérkezett hozzászólások eredményeként egy útmutató anyagot (GM) fogunk kiadni, amely eligazítást tartalmaz az operatív repülési terv (OFP) esetleges használatára vonatkozóan a repülés elkészítését előíró rendelkezés teljesítésénél. Az ICAO sem teszi kötelezővé az operatív repülési tervet a nem közforgalmi repülések esetében.

**NCO.OP.140 Leszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében****NCO.OP.141 Leszálló kitérő repülőterek helikopterek esetében**

182. A leszálló kitérő repülőtérről vonatkozó rendelkezés tovább oszlik légijárművek szerinti előírásokra.

183. Az egyértelműség és az egységesség érdekében az NCC.OP.141 bekezdés (a) pontját módosítottuk, bekerült a szövegbe egy a célrepülőtéren végzett műszeres megközelítési eljárásra vonatkozó előírás, mivel a rendelkezés a műszeres megközelítéssel kapcsolatos minimumra hivatkozik.

184. Az elszigetelt repülőterek esetében a helikopterekkel végzett repüléseket illetően bevezettünk egy érvényességi időszakot a célrepülőtéren megkövetelt időjárási viszonyokra. Ez összhangban van az (a) pontban szereplő rendelkezéssel, amely egy, a becsült érkezési időt két órával megelőzően kezdődő és utána két órával záruló időszakot határoz meg.

**NCO.OP.145 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten**

185. A számos ezt kérő hozzászólás hatására bevezettük a légijármű tüzelőanyaggal történő feltöltésének lehetőségét az utasok be- és kiszállása idején, illetve utasokkal a fedélzeten; a korlátozások azonosak az NCC részben szereplőkkel.

**NCO.OP.170 Földi eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén**  
**NCO.OP.175 Repülési eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén**

186. A jegesedéssel kapcsolatos eljárások két rendelkezésben vannak megfogalmazva: az egyik a földi eljárásokat, a másik a repülési eljárásokat taglalja. A rendelkezések összhangban vannak az Alapkövetelményekkel (IV. melléklet 2. a. 5 alpont), és a kötelezettséget a légijármű parancsnokára terhelik.

**NCO.OP.185 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben**

187. Sok hozzászólás kérte annak a rendelkezésnek a kivételét a jogszabályból, amely megtiltja a műszerrepülési szabályok (IFR) szerinti repülés mesterséges eszközökkel való szimulálását utasokkal a fedélzeten. Az Ügynökség továbbra is úgy gondolja, hogy az ilyen helyzetek szimulálása utasokkal a fedélzeten repülésbiztonsági probléma, ezért a rendelkezés bent maradt a jogszabályban.

188. Mivel azonban az NCO rész a nem összetett légijárműnek minősülő légijárművekkel gyakorlórepülést végző jóváhagyott kiképző szervezetekre is vonatkozik, a beérkezett hozzászólások hatására könnyítést vezetünk be a szövegbe, lehetővé téve a rendkívüli helyzetek és a műszer szerinti repülés mesterséges eszközökkel történő szimulálását gyakorlórepülések során, ha a fedélzeten pilótanövendékek tartózkodnak.

**NCC.OP.190 Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben**

189. Több hozzászólás hatására, valamint a következetesség érdekében kivettük a szövegből a végső tartalék tüzelőanyag (final reserve fuel) kifejezést, mivel annak fogalm meghatározása nem szerepel az NCO rész szövegében; helyette a rendelkezés egyértelműsítése céljából beiktattunk egy hivatkozást a repülőgépekre és a helikopterekre vonatkozó, a tüzelőanyaggal kapcsolatos előírásra. A rendelkezés célja annak elérése, hogy a leszállás után a maradék tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint az NCO.OP.125 és NCO.OP.126 bekezdésben előírt tartalék tüzelőanyag mennyisége.

**NCO.OP.200 A földközelség észlelése**

190. Az ICAO 6. melléklet II. része alapján az NCO rész hatálya alá tartozó repülőgépek közül csak néhányat kell földközelségjelző rendszerrel (TAWS) felszerelni. Ennélfogva a rendelkezés a földközelségjelző rendszer használatával kapcsolatos üzemeltetési előírásokkal foglalkozik. A szöveg összhangban van az NCC rész szövegével.

**NCC.OP.205 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)**

191. A rendelkezést annak elérésére iktattuk be, hogy ha a légijárművön van fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer, annak használata összhangban legyen az 1332/2011/EU rendeletben foglaltakkal.



**VII. NCO.POL: C alrész: A légi járművek repülési jellemzői és a repülési korlátozások****Általános rész**

192. Az alrész a légi jármű repülési jellemzőire és a repülési korlátozásokra vonatkozó előírásokat tartalmazza a nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművekkel végzett nem közforgalmi repülések esetében.

**NCO.POL.100 Repülési korlátozások**

193. Az új jogszabályi szövegbe átkerült a tervezett módosításról szóló értesítésben (NPA) szereplő szövegváltozat, kiegészítve egyetlen, a korlátozásokat feltüntető feliratok, listák és műszerjelölések elhelyezéséről szóló bekezdéssel.

**NCO.POL.105 Súlymérés repülőgépek és helikopterek esetében**

194. Sok hozzászólás rámutatott, hogy ezt a rendelkezést nem az OPS szabályok között, hanem az M rész előírásai között kellene szerepeltetni. A légi járművek súlymérésére vonatkozó rendelkezést megtartottuk a jelen rendeletben azért, hogy ne maradjon joghézag, mivel ezzel a kérdéssel jelenleg nem foglalkozik az M rész. A kérdést egy későbbi szabályalkotási feladat részének lehet tekinteni.

195. A légi jármű tömegének rendszeres újramérését előíró rendelkezést töröltük, mivel az újramérést igénylő feltételeket már kellő mértékben meghatározza az újonnan bevezetett (a) pont.

**VIII: NCO.IDE: D alrész: Műszerek, adatok, berendezések**

196. Ez az alrész az NCO rész hatálya alá tartozó repülésekhez szükséges műszerekre, adatokra és berendezésekre vonatkozó előírásokat tartalmazza. Négy szakaszból áll:

- 1. szakasz: Repülőgépek
- 2. szakasz: Helikopterek
- 3. szakasz: Vitorlázó repülőgépek
- 4. szakasz: Ballonok

197. A szöveget általánosságban úgy állítottuk össze, hogy a jellemzőkön alapuló célokat, amennyire ez megvalósítható, megtartsuk jogszabályi szinten, a rendszerekre és berendezésekre vonatkozó előírásokat és megfelelési módozatokat pedig kitettük az elfogadható megfelelési módozatok (AMC) szintjére.

198. A berendezésekre vonatkozó előírásokat elkülönítettük a tisztán üzemeltetési jellegű, pl. a berendezés használatára vonatkozó előírásoktól, mivel ezekkel megfelelően foglalkozik az NCO.OP alrész.

199. A rendelkezések számozása folyamatos a négy szakaszban, az azonos tárgyhoz tartozó rendelkezés ugyanazt a számot és címet kapta a repülőgépeknél és a

helikoptereknél. Ha egy rendelkezés csak a repülőgépekre vonatkozik, ez a sorszám a helikoptereknél kimarad, és fordítva.

200. A jogszabályba bekerült egy új rendelkezés (NCO.IDE.A.105, illetve NCO.IDE.H.105, A repüléshez minimálisan szükséges berendezések) a meghibásodott, illetve hiányzó berendezésekkel végzett repülések szabályozása céljából.
201. Mivel ICAO-rendelet a vitorlázó repülőgépekre és a ballonokra nem volt elérhető, a berendezésekre és a műszerekre vonatkozó előírásokat e két kategória esetében szakértők segítségével, a meglévő nemzeti előírások és szabályok alapján állítottuk össze.

### **NCO.IDE.A.100, NCO.IDE.H.100, NCO.IDE.S.100, NCO.IDE.B.100 A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások**

202. Pontosítottuk a jóváhagyásokkal kapcsolatos előírásokat, összhangban a 21. rész előírásaival. További rendelkezéseket iktattunk be a szövegbe annak érdekében, hogy az NCO rész által nem előírt, a 21. rész szerinti jóváhagyást nem igénylő műszereket és berendezéseket ne lehessen repülésbiztonsági szempontból jelentős feladatokra használni, és hogy ezek ne legyenek hatással a légialkalmasságra. Ezen túlmenően pontosítottuk a harmadik országban lajstromozott légi járművek berendezéseinek jóváhagyására vonatkozó légialkalmassági előírások alkalmazhatóságát. E célból kiadtunk egy útmutató anyagot (GM). A hozzászólások hatására tovább pontosítottuk a jóváhagyott és a nem jóváhagyott berendezésekre vonatkozó rendelkezéseket.

### **NCO.IDE.A.110 Tartalék olvadóbiztosítékok**

203. Bekerült a jogszabályba a tartalék olvadóbiztosítékokra a repülőgépek esetében vonatkozó egyedi előírás az OPS.CAT.407 előírás korábbi tervezett módosításról szóló értesítőjéből (NPA). Ez összhangban van az ICAO 6. melléklet II. rész 2.4.2.2 pontjával. Ugyanúgy, ahogy a CAT.IDE és az NCC.IDE alrész esetében, a javaslat a helikopterekre nem tartalmaz hasonló előírást.

### **NCO.IDE.A.120, NCO.IDE.A.125, NCO.IDE.H.125, NCO.IDE.H.125 A repülőgépvezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR és IFR szerinti repülésnél**

204. A javasolt rendelkezések abból az alapvető feltételezésből kiindulva születtek, hogy a látva repülési szabályokra (VFR) vonatkozó repülési előírások látva repülésre alkalmas időjárási viszonyokat (VMC) feltételeznek, és hogy a műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok (IMC) közötti repülést műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzik.
205. Kiadtunk egy elfogadható megfelelési módozatot (AMC) a helyi repülések esetére, összhangban a CAT.IDE előírással, további megfelelési módokat adva a repülőgépeken lévő egyes műszerekre.

206. A helikopterek esetében bevezettük az 1500 m alatti látótávolságot azok közé a feltételek közé, amelyek esetében további berendezésekre van szükség a látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülések esetében.
207. Egy elfogadható megfelelési módozatot (AMC) adtunk ki a mágneses irányszög mérésének és kijelzésének módjára vonatkozóan.
208. Kiegészítettük a jogszabályt egy rendelkezéssel a légsebességjelző rendszerek működésképtelenségének megelőzésére szolgáló megoldásokra vonatkozóan bizonyos látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülések esetében, összhangban az ICAO 6. mellékletével. A hozzászólások hatására tisztáztuk, hogy a rendelkezés a látva repülési szabályok (VFR) szerint éjszaka végrehajtott repülésekre nem vonatkozik, hanem csak azokra a körülményekre, amelyek fennállása esetén a légijármű a kívánt repülési pályát egy vagy több további műszer használata nélkül nem képes tartani, és amikor a látótávolság nem éri el az 1500 m-t.
209. Egy elfogadható megfelelési módozatot (AMC) adtunk ki a légsebességjelző rendszer páralecsapódás és jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségének megelőzésére szolgáló megoldásokkal kapcsolatban.

#### ***NCC.IDE.H.126 Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések***

210. Azt a javaslatot kaptuk, hogy a jogszabályba kerüljön be egy rendelkezés, amely a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint repülő helikopterek esetében előírja legalább magasság- és irányszögtartás üzemmóddal rendelkező robotpilóta használatát a meglévő, stabilitásnövelési követelményt tartalmazó légialkalmassági előírásra, valamint az UK AAIB által kiadott 4/97 számú repülőbaleseti kivizsgálási jegyzőkönyvben foglalt repülésbiztonsági ajánlásokra támaszkodva.

#### ***NCO.IDE.A.140, NCO.IDE.H.140 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek*** ***NCO.IDE.S.125 Ülések és hevederek***

211. Az ülésekre, biztonsági övekre és rögzítőhevederekre önálló előírást vezettünk be. Bevezettük a „felsőtestet rögzítő” fogalmát, nagyobb rugalmasságot nyújtva a meglévő kiviteli megoldásoknak. A hozzászólások áttekintéséből kiderült, hogy a „heveder” szót nem következetesen használja a jogszabálytervezet. Bár úgy tűnik, egységes vélemény van arról, hogy a biztonsági heveder egy biztonsági övből és két vállhevederből áll, számos olyan repülőgép van, amely esetleg nem felel meg a vonatkozó előírásoknak. Több olyan hozzászólás is érkezett, amelyben kérték az az egyetlen átlós vállhevederrel ellátott biztonsági öv használatának megengedését az olyan repülőgépek esetében, amelyeknél négyponthos vállheveder felszerelése a gyakorlatban nem valósítható meg. Kifejezetten az NCO rész hatálya alá tartozó repülések esetében a felsőtestet rögzítő biztonsági hevederrendszer egy vállhevederrel megoldott változata (pl. egy biztonsági öv és egy átlós vállheveder) megfelelőnek tekinthető a hajózó személyzet tagjainak üléseire vonatkozó előírások teljesítésére.

212. A hozzászólásokra adott válaszokra (CRD) érkezett észrevételek néhány esetben kérték hatálybalépési idő megállapítását a hajózó személyzet tagjainak üléseinél használt, a felsőtestet is rögzítő hevederre vonatkozó rendelkezésre. Ezt a kérést nem teljesítettük, mivel a repülésbiztonsági ajánlások alapján a rendelkezés szándéka a biztonság szintjének növelése a meglévő flottánál is. Emellett az átlós vállheveder használatának lehetősége az előírás teljesítésére az NCO rész hatálya alá tartozó légijárműveknél kellő rugalmasságot ad.

### **Az oxigénnel kapcsolatos berendezésekre vonatkozó előírások**

213. Az alábbi rendelkezésekhez nagyszámú hozzászólás érkezett, és ezeket kiterjedten megvitattuk:

- NCO.IDE.A.150 Kiegészítő oxigén a túlnyomásos utasterű repülőgépeken;
- NCO.IDE.A.155, NCO.IDE.H.155 Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken (helikoptereken).

214. Az Ügynökség több olyan hozzászólást kapott, amelyek az NCO rész hatálya alá tartozó légijárművek esetén javasolják a rendelkezések könnyítését, támaszkodva az egyes tagállamokban jelenleg is folyó gyakorlatra, valamint az ICAO SARP előírásaira (leginkább a 6. melléklet II. rész 2.2.3.8 pontjára).

215. Az RG04 felülvizsgálati csoport kimutatta, hogy Európában nem jegyeztek fel olyan balesetet, amely az oxigén hiánya miatt következett volna be 14 000 láb magasság alatt, és rávilágítottak arra is, hogy repülésbiztonsági szempontból aggályos az oxigénnel fel nem szerelt légijárműveket kis magasságon tartani felhőben és jegesedési körülmények közötti repülésnél.

216. Az Ügynökség áttekintette az ebben a témakörben kapott összes hozzászólást és egyéb anyagot, és rámutatott a következőkre:

- A túlnyomásos utasterű helikopterekre vonatkozó rendelkezéseket kivettük a jogszabályból, amint a CAT.IDE és az NCC.IDE alrészéből is, mivel Európában nem üzemel túlnyomásos utasterű helikopter.
- A nem túlnyomásos utasterű helikopterekre vonatkozó rendelkezések összhangban vannak az ICAO 6. melléklet III. rész III. szakaszának 2.9 alpontjával, amely előírja oxigén meglétét 10 000 láb és 13 000 láb magasság között végzett, 30 percet meghaladó repülés esetén, és bármennyi ideig tartó repülés esetén, ha a magasság meghaladja a 13 000 láb értéket.
- A jelenlegi javaslatban szereplő szöveg a repülőgépek esetében megmaradt az NCC.IDE alrészszel egybehangzóan, szándékosan meghaladva az ICAO előírásait. Valójában az ICAO-előírás teljes mértékben a légijármű parancsnokának belátására bízta a kérdést, azaz elvileg bármilyen magasságon engedélyezi a repülést oxigén nélkül. Ez az előírás szerintünk túlságosan gyenge, hiszen a légijármű a légtérrel más légijárművekkel együtt használja, így a pilótánál bekövetkező oxigénhiány veszélyes helyzetekhez vezethet, elfogadhatatlan kockázatot jelentve a harmadik felek számára.
- Az Ügynökség legfőképpen azt a tényt vette figyelembe, hogy az emberi test fiziológiája nem más és más sem a végrehajtott repülés természetének (t.i. hogy közforgalmi vagy nem közforgalmi repülés történik-e), sem pedig a

légijármű összetettségének függvényében. Ennek megfelelően a javasolt jogszabály megtartja az ICAO 6. melléklet II. részének 2.A függelékében foglaltakat, és előírja a kiegészítő oxigén meglétét, ahogyan a CAT rész és az NCC rész is.

- Az Ügynökség elfogja az ICAO által a témakörben végzett értékelést, amelynek eredménye a Doc 8984 jelű dokumentum 2008-as, legújabb kiadásában található meg. A dokumentum egyebek mellett leírja az oxigénhiány tüneteit különböző magasságokon, és ezzel megerősíti a rendelkezés szükségességét.
- Elfogadjuk, hogy az egyes hegyvidéki területeken hosszú repülési tapasztalatot szerzett pilóták fiziológiai szempontból alkalmazkodhatnak ezekhez a nagyobb magasságokhoz. A fent említett egészségügyi tanulmányok alapján azonban az Ügynökségnek repülésbiztonsági szempontból fenntartásai vannak ezekkel a repülésekkel kapcsolatban, hiszen az oxigénhiány kognitív zavart okozhat, vagy akár a pilóta (részleges) cselekvőképtelenségéhez vezethet. Emellett a rejtett egészségügyi problémákkal bíró utasokat hátrányosan érintheti az oxigén hiánya.
- A könnyítéseket az Alaprendelet 14. cikkének útján kell kezelni, és azoknak egyedi kockázatcsökkentő intézkedésekre kell alapulniuk (pl. az üzemeltetői tapasztalat, a pilóták fiziológiai alkalmazkodása bizonyos magasságokhoz). Ezen túlmenően ezeket általában csak bizonyos körzetekben (pl. hegyes vidékeken) lehet elérni.

217. Emellett meghatároztuk, hogy túlnyomásos utasterű repülőgépeken az utasok mekkora hányadát kell tudni ellátni oxigénnel.

### ***NCO.IDE.A.160, NCO.IDE.H.160, NCO.IDE.B.125 Kézi tűzoltó készülékek***

218. A halon mint oltóanyag kézi tűzoltó készülékekben való kötelező használatára vonatkozó rendelkezés kikerült a jogszabályból, alkalmazkodva az 1005/2009/EK rendelethez, amely megtiltja a halon használatát. A rendelkezés most csak egy általános repülésbiztonsági célt tartalmaz az oltóanyag hatékonyságával kapcsolatban. Ez megengedi a halon további használatát az átmeneti időszakban.

219. Az Ügynökség megvizsgálta a felülvizsgálati csoport javaslatát, valamint a kapott hozzászólásokat arra vonatkozóan, hogy a könnyű repülőgépeket és helikoptereket (2000 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömeg alatt) fel kellene menteni a tűzoltó készülék fedélzetén tartásának kötelezettsége alól. Ez a felmentés azonban megszüntetné az NCO részben foglalt rendelkezések összhangját a 6. melléklet II. részével (2.4.2.2 alpont) és a III. rész III. szakaszával (4.1.3.1 alpont). Az Ügynökség ugyancsak figyelembe vette, hogy a 6. melléklet legújabb kiegészítése szerint csak két tagállam kért eltérést az ICAO-előírástól, ezért feltételeztük, hogy a tagállamok többsége beépítette ezt a rendelkezést a saját nemzeti előírásába. Emiatt a rendelkezést megtartottuk.

220. A motoros túravitorlázó repülőgépeket és a vitorlázó repülőgépeket azonban kivettük ennek a rendelkezésnek a hatálya alól az alábbi okokból:

- a pilótafülkében a hely korlátozott, egyes típusok esetében pedig egyáltalán nincs is ott hely; vagy

- a tűzoltó készüléket csak a pilóta feje mögött lehetne elhelyezni, ezt pedig a pilóta biztonságát veszélyeztethetné.

***NCO.IDE.A.170, NCO.IDE.H.170 Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)  
NCO.IDE.S.135, NCO.IDE.B.130 Vízfelület feletti repülés***

221.A beérkezett hozzászólások alapján az Ügynökség megvizsgálta, hogy bizonyos kisrepülőgépek esetén lehet-e személyi helymeghatározó jeladót (PLB) használni a vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT) helyett, és úgy ítélte meg, hogy azzal is azonos biztonságot lehet elérni. Kiadtuk a megfelelő elfogadható megfelelési módokat (AMC) és útmutatókat (GM) is a személyi helymeghatározó jeladókkal kapcsolatban. Bár ez a megoldás azonos szintű biztonságot nyújt, a rendelkezés el fog térni az ICAO 6. mellékletében foglalt SARP előírásoktól a vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT) tekintetében. Világossá tettük továbbá, hogy a személyi helymeghatározó jeladó (PLB) csak egy alternatívája a vészhelyzeti helymeghatározó jeladónak (ELT), és az utóbbit továbbra is használhatják a kisrepülőgépeken is.

***NCO.IDE.H.175 Vízfelület feletti repülés***

222.Ezen túlmenően, a kapott hozzászólások hatására pontosítottuk, hogy a mentőmellényeket nem biztos, hogy elegendő a használathoz könnyen elérhető helyen tárolni, hanem lehet, hogy azokat a repülés során felöltve kell viselniük azoknak a személyeknek, akiknek a használatára szolgálnak.

***NCO.IDE.S.110 Üzemi fények***

223.Ezt a rendelkezést kivettük a vitorlázó repülőgépekre vonatkozó előírásból, mivel erre a légi jármű-kategóriára nincs éjszakai jogositás az FCL részben.

**AZ NCC RÉSZBEN ÉS AZ NCO RÉSZBEN HASZNÁLT RÖVIDÍTÉSEKJEGYZÉKE****(csak tájékoztatásul)**

AAC	aeronautical administrative communication [EN], légi navigációs adminisztratív közlés [HU]
AAD	assigned altitude deviation [EN], eltérés a kijelölt magasságtól [HU]
AAL	above aerodrome level [EN], a repülőtér szintje fölött [HU]
AC	alternating current [EN], váltakozó áram [HU]
ACAS II	airborne collision avoidance system II [EN], második generációs fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer [HU]
ADF	automatic direction finder [EN], rádióiránytű [HU]
ADG	air driven generator [EN], szélkerekes generátor [HU]
ADS	automatic dependent surveillance [EN], automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés [HU]
ADS-B	automatic dependent surveillance - broadcast [EN], automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés, adatközlés [HU]
ADS-C	automatic dependent surveillance - contract [EN], automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés, együttműködés [HU]
AeMC	aero-medical centre [EN], repülőorvosi központ [HU]
AEO	all engines operating [EN], minden hajtómű működik [HU]
AFCS	automatic flight control system [EN], automatikus repülésvezérlő rendszer, robotpilóta [HU]
AFM	aircraft flight manual [EN], légiüzemeltetési utasítás [HU]
AFN	aircraft flight notification [EN], repülési értesítő [HU]
AFN	ATS Facilities Notification [EN], légiforgalmi szolgálat létesítményének értesítése [HU]
AGL	above ground level [EN], a felszín felett(i) (magasság) [HU]
AHRS	attitude heading reference system [EN], térbeli helyzetet és irányszöveget adó referenciarendszer [HU]
AIS	aeronautical information service [EN], légi navigációs tájékoztató szolgálat [HU]
ALS	approach lighting system [EN], bevezető fényrendszer [HU]
ALSF	approach lighting system with sequenced flashing lights [EN], bevezető fényrendszer futófénnyel [HU]
AMC	acceptable means of compliance [EN], elfogadható megfelelési módoszat [HU]
AMSL	above mean sea level [EN], az átlagos tengerszint fölött(i) (magasság) [HU]

ANP	actual navigation performance [EN], tényleges navigációs pontosság [HU]
AOC	air operator certificate [EN], légi jármű-üzembentartói engedély [HU]
APCH	approach [EN], megközelítés [HU]
APU	auxiliary power unit [EN], segédhajtómű [HU]
APV	approach procedure with vertical guidance [EN], megközelítési eljárás függőleges irányítással [HU]
AR	ATS route [EN], ATS útvonal, a légiforgalmi szolgálat által megadott útvonal [HU]
AR	authorisation required [EN], felhatalmazás szükséges [HU]
AR	Authority Requirements [EN], a hatóságokra vonatkozó előírások [HU]
ARA	airborne radar approach [EN], megközelítés fedélzeti lokátorral [HU]
ASC	Air Safety Committee [EN], Repülésbiztonsági Testület [HU]
ASDA	accelerate-stop distance available [EN], rendelkezésre álló gyorsítási-megállási távolság [HU]
ATC	air traffic control [EN], légiforgalom-irányítás [HU]
ATO	approved training organisation [EN], jóváhagyott kiképző szervezet [HU]
ATPL	airline transport pilot licence [EN], közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély [HU]
ATQP	alternative training and qualification programme [EN], alternatív képzési és képesítési program [HU]
ATS	air traffic services [EN], légiforgalmi szolgálatok [HU]
AVGAS	aviation gasoline [EN], repülőbenzin [HU]
AVTAG	wide-cut fuel [EN], alacsony dermedéspontú tüzelőanyag (kerozin és repülőbenzin keverésével előállított, a kerozinénál alacsonyabb dermedéspontú tüzelőanyag) [HU]
B-RNAV	basic area navigation [EN], alapszintű területi navigáció [HU]
BALS	basic approach lighting system [EN], alapszintű bevezető fényrendszer [HU]
CAP	controller access parameters [EN], az irányító elérhetőségének paraméterei [HU]
CDFA	continuous descent final approach [EN], folyamatos süllyedéssel végzett végső megközelítés [HU]
CDL	configuration deviation list [EN], konfigurációeltérési lista [HU]
CFIT	controlled flight into terrain [EN], kormányzott földnek ütközés [HU]
CG	centre of gravity [EN], tömegközéppont, súlypont [HU]
cm	centimetres [EN], centiméter [HU]
CM	configuration management, context management [EN], konfigurációkezelés, kontextuskezelés [HU]
CMA	continuous monitoring approach [EN], folyamatos figyelemmel kísérés



	módszere [HU]
CMV	converted meteorological visibility [EN], átszámított meteorológiai látótávolság [HU]
CMPA	complex motor-powered aircraft [EN], hajtóművel rendelkező összetett légi jármű [HU]
CofA	certificate of airworthiness [EN], légi alkalmassági bizonyítvány [HU]
CPA	closest point of approach [EN], a megközelítés legközelebbi pontja [HU]
CPDLC	controller-pilot data link communications [EN], az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolaton továbbított közlés [HU]
CPL	commercial pilot licence [EN], kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély [HU]
CRM	crew resource management [EN], személyzeti munkamegosztás [HU]
CRT	comment response tool [EN], észrevétel-megválaszoló eszköz [HU]
CVR	cockpit voice recorder [EN], fedélzeti hangrögzítő [HU]
DA	decision altitude [EN], elhatározási magasság (tengerszint feletti érték) [HU]
D-ATIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service [EN], adatkapcsolatos automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat [HU]
DC	direct current [EN], egyenáram [HU]
DCL	departure clearance [EN], indulási engedély [HU],
DDM	difference in depth of modulation [EN], a modulációs mélység különbsége [EN],
D-FIS	data link flight information service [EN], adatkapcsolatos repülési tájékoztató szolgálat [HU]
DGOR	dangerous goods occurrence report [EN], jelentés veszélyes áruval kapcsolatos eseményről [HU]
DH	decision height [EN], elhatározási magasság (földfelszín fölötti érték) [HU]
DME	distance measuring equipment [EN], (rádiós) távolságmérő berendezés [HU]
D-OTIS	Data Link - Automatic Operational Terminal Information Service [EN], adatkapcsolatos automatikus operatív közelkörzeti tájékoztató szolgálat [HU]
DR	decision range [EN], elhatározási távolság [HU]
DSTRK	desired track [EN], kívánt útvonalszög [HU]
EASP	European Aviation Safety Programme [EN], Európai Repülésbiztonsági Program [HU]
EC	European Commission [EN], Európai Bizottság [HU]
EFB	electronic flight bag [EN], „elektronikus pilótatáska” [HU]
EFIS	electronic flight instrument system [EN], elektronikus repülőgép-vezetési műszerrendszer [HU]
EGT	exhaust gas temperature [EN], (1) a kipufogógáz hőmérséklete (2) a

	turbinából kilépő gáz hőmérséklete, „kilépő gáz hő” [HU]
ELT(AD)	emergency locator transmitter (automatically deployable) [EN], (automatikusan működésbe lépő) vészhelyzeti helymeghatározó jeladó [HU]
ELT(AF)	emergency locator transmitter (automatic fixed) [EN], (automatikusan működésbe lépő, rögzített) vészhelyzeti helymeghatározó jeladó [HU]
ELT(AP)	emergency locator transmitter (automatic portable) [EN], (automatikusan működésbe lépő, hordozható) vészhelyzeti helymeghatározó jeladó [HU]
ELT(S)	survival emergency locator transmitter [EN], túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladó [HU]
EPE	estimate of position error [EN], becsült helymeghatározás hibája [HU]
EPR	engine pressure ratio [EN], hajtómű-nyomásviszony [HU]
EPU	estimate of position uncertainty [EN], becsült helymeghatározás bizonytalansága [HU]
ERA	en-route alternate (aerodrome) [EN], az útvonalon lévő kitérő repülőtér [HU]
ESSG	European SAFA Steering Group [EN], Európai SAFA Operatív Csoport (a külföldi légi járművek repülésbiztonságát értékelő európai operatív csoport) [HU]
ETOPS	extended range operations with two-engined aeroplanes [EN], megnövelt hatótávolságú repülés két hajtóműves repülőgépekkel [HU]
ETSO	European technical standards order [EN], európai műszaki megfelelőségi végzés [HU]
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment [EN], Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet [HU]
EVS	enhanced vision system [EN], látásjavító rendszer [HU]
FAA	Federal Aviation Administration [EN], Szövetségi Légügyi Hatóság (az Amerikai Egyesült Államok légügyi hatósága) [HU]
FAF	final approach fix [EN], végső megközelítési helyzetpont [HU]
FAK	first-aid kit [EN], elsősegélycsomag [HU]
FALS	full approach lighting system [EN], teljes bevezető fényrendszer [HU]
FANS	future air navigation system [EN], fejlett légi navigációs rendszer [HU]
FAP	final approach point [EN], végső megközelítési pont [HU]
FATO	final approach and take-off area [EN], végső megközelítési és felszállási terület [HU]
FDM	flight data monitoring [EN], a repülési adatok figyelése (felügyelete) [HU]
FDR	flight data recorder [EN], repülési adatrögzítő [HU]
FFS	full flight simulator [EN], teljes repülésszimulátor [HU]
FI	flight instructor [EN], oktatópilóta, [HU]

FL	flight level [EN], repülési szint [HU]
FM	frequency modulator [EN], frekvenciamodulátor [HU]
FMS	flight management system [EN], repülőgép-vezetési rendszer [HU]
FOR	field of regard [EN], láthatósági mező [HU]
FOV	field of view [EN], látómező [HU]
FSTD	flight simulation training device [EN], repülésszimulációs oktatóeszköz [HU]
ft	feet [EN], láb (mértékegység) [HU]
FTD	flight training device [EN], repülésoktató eszköz [HU]
g	gram [EN], gramm [HU]
g	gravity [EN], gravitációs együttható v. állandó [HU]
GBAS	ground-based augmentation system [EN], műholdas navigációs rendszer földfelszíni pontosító rendszere [HU]
GCAS	ground collision avoidance system [EN], földnekütközés-elkerülő rendszer [HU]
GIDS	ground ice detection system [EN], földi jegesedésérzékelő rendszer [HU]
GLS	GBAS landing system [EN], GBAS leszállítórendszer, földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas leszállítórendszer [HU]
GM	Guidance Material [EN], útmutató anyag [HU]
GNSS	global navigation satellite system [EN], globális műholdas navigációs rendszer [HU]
GPS	global positioning system [EN], globális helyzetmeghatározó rendszer [HU]
GPWS	ground proximity warning system [EN], földközelségjelző rendszer [HU]
HEMS	helicopter emergency medical service [EN], helikopteres légimentő szolgálat [HU]
HF	high frequency [EN], rövidhullám, RH [HU]
HI/MI	high intensity / medium intensity [EN], nagy intenzitású – közepes intenzitású [HU]
HIALS	high intensity approach lighting system [EN], nagy intenzitású bevezető fényrendszer [HU]
HLL	helideck limitations list [EN], helikopterleszálló platform korlátozási listája [HU]
HoT	hold-over time [EN], védettséget biztosító időtartam [HU]
hPa	hectopascal [EN], hektopascal [HU]
HUD	head-up display [EN], szem elé vetített kijelző [HU]
HUDLS	head-up guidance landing system [EN], szem elé vetített kijelzős leszállítórendszer [HU]
IAF	initial approach fix [EN], kezdeti megközelítési helyzetpont [HU]

IALS	intermediate approach lighting system [EN], közbenső bevezető fényrendszer [HU]
ICAO	International Civil Aviation Organisation [EN], Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet [HU]
IF	intermediate fix [EN], közbenső helyzetpont [HU]
IFR	instrument flight rules [EN], műszerrepülési szabályok [HU]
IGE	in ground effect [EN], párnahatás alatt v. mellett [HU]
ILS	instrument landing system [EN], műszeres leszállítórendszer [HU]
IMC	instrument meteorological conditions [EN], műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok [HU]
inHg	inches of mercury [EN], higanyhüvelyk [HU]
INS	inertial navigation system [EN], inerciális navigációs rendszer [HU]
IORS	internal occurrence reporting system [EN], belső repülőesemény-jelentő rendszer [HU]
IP	intermediate point [EN], közbenső pont [HU]
IR	Implementing Rule [EN], végrehajtási szabály, végrehajtási utasítás [HU]
IRNAV, IAN	integrated area navigation [EN], integrált területi navigáció [HU]
IRS	inertial reference system [EN], inerciális vonatkozási rendszer [HU]
ISA	International Standard Atmosphere [EN], Nemzetközi Szabványlégkör [HU]
IV	intra-venous [EN], intravénás [HU]
JAA	Joint Aviation Authorities [EN], az európai Egyesült Légügyi Hatóság [HU]
JAR	Joint Aviation Requirements [EN], az európai Egységes Légügyi Előírások [HU]
JET 1, JET A, JET A1	kerosene [EN], kerozin [HU]
JET B	wide-cut fuel [EN], alacsony dermedéspontú tüzelőanyag (kerozin és repülőbenzin keverésével előállított, a kerozinénál alacsonyabb dermedéspontú tüzelőanyag) [HU]
JIP	Joint Implementing Procedure [EN], egységes végrehajtási eljárás [HU]
JP-4	wide-cut fuel [EN], alacsony dermedéspontú tüzelőanyag (kerozin és repülőbenzin keverésével előállított, a kerozinénál alacsonyabb dermedéspontú tüzelőanyag) [HU]
km	kilometres [EN], kilométer [HU]
kN	kilonewton [EN], kilonewton [HU]
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula [EN], Ktyitorov-Szimin-Szindalovszkij képlet [HU]
kt	knot [EN], csomó [HU]
LAT/LONG	latitude/longitude [EN], földrajzi szélesség és hosszúság [HU]

LED	light-emitting diode [EN], világítódioda [HU]
LIFUS	line flying under supervision [EN], felügyelettel végzett forgalmi repülés [HU]
LNAV	lateral navigation [EN], oldalirányú navigáció [HU]
LoA	letter of agreement [EN], szándéknyilatkozat [HU]
LOC	localiser [EN], irányász(adó) [HU]
LOE	line oriented evaluation [EN], útvonal-orientált értékelés [HU]
LOFT	line oriented flight training [EN], útvonal-orientált repülésoktatás [HU]
LOS	limited obstacle surface [EN], akadálymentes felület [HU]
LOUT	lowest operational use temperature [EN], az üzemserű használat legalacsonyabb hőmérséklete [HU]
LP	localiser performance [EN], az irányászadó jellemzői [HU]
LPV	lateral precision with vertical guidance approach [EN], oldalirányú precíziós megközelítés függőleges irányítással [HU]
LRNS	long range navigation system [EN], nagy távolságú navigációs rendszer [HU]
LVO	low visibility operations [EN], csökkent látási viszonyok közötti repülések [HU]
LVP	low visibility procedures [EN], csökkent látási viszonyok között használt eljárások [HU]
LVTO	low visibility take-off [EN], felszállás csökkent látási viszonyok között [HU]
m	metres [EN], méter [HU]
MALS	medium intensity approach lighting system [EN], közepes intenzitású bevezető fényrendszer [HU]
MALSF	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights [EN], közepes intenzitású bevezető fényrendszer futófénnyel [HU]
MALSR	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights [EN], közepes intenzitású bevezető fényrendszer futópályaközép-jelző fényekkel [HU]
MAPt	missed approach point [EN], a megszakított megközelítés kezdőpontja [HU]
MCTOM	maximum certificated take-off mass [EN], legnagyobb engedélyezett felszállótömeg [HU]
MDA	minimum descent altitude [EN], legkisebb (tengerszint feletti) süllyedési magasság [HU]
MDA/H	minimum descent altitude/height [EN], legkisebb (tengerszint feletti vagy felszín feletti) süllyedési magasság [HU]
MDH	minimum descent height [EN], legkisebb (felszín feletti) süllyedési magasság [HU]
MEA	minimum safe en-route altitude [EN], legkisebb biztonságos (tengerszint feletti) magasság útvonalon [HU]

MEL	minimum equipment list [EN], a minimálisan szükséges berendezések listája [HU]
METAR	meteorological aerodrome report [EN], repülőtéri időjárás-jelentés [HU]
MGA	minimum safe grid altitude [EN], legkisebb biztonságos (tengerszint feletti) rácsmagasság [HU]
MHz	megahertz [EN], megahertz [HU]
MID	midpoint [EN], középpont, közbenső pont [HU]
ml	millilitres [EN], milliliter [HU]
MLS	microwave landing system [EN], mikrohullámú leszállítórendszer [HU]
MMEL	master minimum equipment list [EN], a minimálisan szükséges berendezések alaplistája [HU]
MNPS	minimum navigation performance specifications [EN], előírt minimális navigációs pontosság [HU]
MOC	minimum obstacle clearance [EN], minimális akadálymentesség [HU]
MOCA	minimum obstacle clearance altitude [EN], a legkisebb akadálymentes (tengerszint feletti) magasság [HU]
MOPS	minimum operational performance standard [EN], minimális repülési jellemzők előírása [HU]
MORA	minimum off-route altitude [EN], legkisebb tengerszint feletti magasság az útvonalat elhagyva [HU]
MPSC	maximum passenger seating configuration [EN], a legnagyobb engedélyezett utasülésszám [HU]
mSv	millisievert [EN], millisievert [HU]
NADP	noise abatement departure procedure [EN], zajcsökkentő indulási eljárás [HU]
NALS	no approach lighting system [EN], nincs bevezető fényrendszer [HU]
NAV	navigation [EN], navigáció [HU]
NDB	non-directional beacon [EN], körsugárzó rádióirányadó [HU]
N <sub>F</sub>	free power turbine speed [EN], a szabadturbina fordulatszáma [HU]
NM	nautical miles [EN], tengeri mérföld [HU]
NOTAM	Notice to Airmen [EN], közlemény hajózó személyzetek részére [HU]
NPA	non-precision approach [EN], nem precíziós megközelítés [HU]
NVG	night vision goggles [EN], éjjellátó szemüveg [HU]
OAT	outside air temperature [EN], külső hőmérséklet [HU]
OCH	obstacle clearance height [EN], akadálymentes (felszín feletti) magasság [HU]
OCL	oceanic clearance [EN], óceáni engedély [HU]
ODALS	omnidirectional approach lighting system [EN], körsugárzó bevezető fényrendszer [HU]
OEI	one-engine-inoperative [EN], egy meghibásodott hajtóművel [HU]

OFS	obstacle-free surface [EN], akadálymentes felület [HU]
OGE	out of ground effect [EN], párnahatás nélkül(i) [HU]
OIP	offset initiation point [EN], eltolt kezdőpont [HU]
OM	operations manual [EN], üzemeltetési utasítás [HU]
ONC	operational navigation chart [EN], repülési navigációs térkép [HU]
OSD	operational suitability data [EN], a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok [HU]
otCMPA	other-than-complex motor-powered aircraft [EN], nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi jármű [HU]
PAPI	precision path approach indicator [EN], precíziós sikló pályajelző (fény) [HU]
PAR	precision approach radar [EN], precíziós bevezető lokátor [HU]
PBE	protective breathing equipment [EN], füstvédelmi légzőkészülék [HU]
PBN	performance-based navigation [EN], teljesítményalapú navigáció [HU]
PCDS	personnel carrying device system [EN], (helikopterre függesztett) személyszállító eszköz [HU]
PDP	predetermined point [EN], előre meghatározott pont [HU]
PNR	point of no return [EN], elhatározási pont [HU]
POH	pilot's operating handbook [EN], légi üzemeltetési utasítás [HU]
PRM	person with reduced mobility [EN], csökkent mozgásképességű személy [HU]
QFE	atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold) [EN], a repülőtér tengerszint feletti magasságán (vagy a futópályaküszöbnél) mért légköri nyomás [HU]
QNH	question nil height, atmospheric pressure at nautical height [EN], légköri nyomás nulla magasságon, légköri nyomás a tengerszinten [HU]
R/T	radiotelephony [EN], rádiótelefonía, rádiótávbeszélés [HU]
RA	resolution advisory [EN], megoldási tanácsadás [HU]
RAT	ram air turbine [EN], torlósugár-hajtómű [HU]
RCC	rescue coordination centre [EN], mentéskoordináló központ [HU]
RCF	reduced contingency fuel [EN], váratlan helyzetekre fenntartott csökkentett mennyiségű tüzelőanyag [HU]
RCLL	runway centreline lights [EN], futópálya-középfények [HU]
RFC	route facility chart [EN], útvonali segédeszközök térképe [HU]
RNAV	area navigation [EN], területi navigáció [HU]
RNAV 5	B-RNAV, basic area navigation [EN], B-RNAV, alapszintű területi navigáció [HU]
RNP	required navigation performance [EN], előírt navigációs pontosság [HU]
RNPX	required navigation performance X [EN], X. szintű előírt navigációs

	pontosság [HU]
ROD	rate of descent [EN], süllyedési sebesség [HU]
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics [EN], Repülési Rádiótechnikai Bizottság [HU]
RTZL	runway touchdown zone lights [EN], a futópálya földetérési zónájának fényei [HU]
RVR	runway visual range [EN], futópálya menti látótávolság [HU]
RVSM	reduced vertical separation minima [EN], csökkentett függőleges elkülönítési minimumok [HU]
SACA	safety assessment of community aircraft [EN], a közösségi légi járművek repülésbiztonsági értékelése [HU]
SAFA	safety assessment of foreign aircraft [EN], a külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése [HU]
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice [EN], az Autóipari Mérnökök Egyesületének a repülő- és űriparban ajánlott gyakorlata [HU]
SALS	simple approach lighting system [EN], egyszerű bevezető fényrendszer [HU]
SALSF	short approach lighting system with sequenced flashing lights [EN], rövid bevezető fényrendszer futófényvel [HU]
SAP	stabilised approach [EN], stabilizált megközelítés [HU]
SAP	system access parameters [EN], a rendszer elérési paraméterei [HU]
SAR	search and rescue [EN], kutatás-mentés [HU]
SBAS	satellite-based augmentation system [EN], műholdas navigációs rendszer műholdas pontosító rendszere [HU]
SCP	special categories of passenger [EN], különleges kategóriájú utasok [HU]
SID	standard instrument departure [EN], szabványos műszeres indulási eljárás [HU]
SMS	safety management system [EN], repülésbiztonság-felügyeleti rendszer [HU]
SPECI	aviation selected SPECIal aviation report [EN], repüléshez kiválasztott speciális jelentés [HU]
SRA	surveillance radar approach [EN], légtérelenőrző lokátoros megközelítés [HU]
SRE	surveillance radar element [EN], légtérelenőrző lokátorelem [HU]
SSALF	simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights [EN], egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer futófényvel [HU]
SSALR	simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights [EN], egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer futópályaközép-jelző fényekkel [HU]
SSALS	simplified short approach lighting system [EN], egyszerűsített rövid bevezető fényrendszer [HU]



SSP	state safety programme [EN], állami repülésbiztonsági program [HU]
SSR	secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting) [EN], másodlagos (szekunder) légtérelőző radar (a barometrikus magasság továbbításával) [HU]
STC	supplemental type certificate [EN], kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány [HU]
SVS	synthetic vision system [EN], szintetikus látásjavító rendszer [HU]
TA	traffic advisory [EN], forgalmi tanácsadás [HU]
TAC	terminal approach chart [EN], közelkörzeti megközelítési térkép [HU]
TAFS	aerodrome forecasts [EN], repülőtéri (időjárás-)előrejelzések [HU]
TAS	true airspeed [EN], valós sebesség [HU]
TAWS	terrain awareness warning system [EN], földközelségjelző rendszer [HU]
TCAS	traffic alert and collision avoidance system [EN], forgalmi tájékoztató és összeütközés-elkerülő rendszer [HU]
TCCA	Transport Canada Civil Aviation [EN], Transport Canada Civil Aviation, a kanadai légügyi hatóság [HU]
TDP	take-off decision point [EN], felszállási elhatározási pont [HU]
TDZ	touchdown zone [EN], földetérési zóna [HU]
THR	threshold [EN], pályaküszöb [HU]
TODA	take-off distance available [EN], rendelkezésre álló felszállási távolság [HU]
TORA	take-off run available [EN], rendelkezésre álló nekifutási úthossz [HU]
TRI	type rating instructor [EN], típusminősítő oktató [HU]
TSE	total system error [EN], a rendszer teljes hibája [HU]
TVE	total vertical error [EN], teljes függőleges hiba [HU]
TWIP	terminal weather information for pilots [EN], közelkörzeti időjárási tájékoztatás pilótáknak [HU]
UMS	usage monitoring system [EN], használatfigyelő rendszer [HU]
UTC	coordinated universal time [EN], egyezményes világidő [HU]
UTR	upper torso restraint [EN], a felsőttestet rögzítő heveder [HU]
V <sub>AT</sub>	indicated airspeed at threshold [EN], műszer szerinti sebesség a pályaküszöbnél [HU]
VDF	VHF direction finder [EN], URH rádió-iránymérő [HU]
VFR	visual flight rules [EN], látva repülési szabályok [HU]
VHF	very high frequency [EN], ultrarövidhullám, URH [HU]
VIS	visibility [EN], látótávolság [HU]
VMC	visual meteorological conditions [EN], látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok [HU]
V <sub>MO</sub>	maximum operating speed [EN], legnagyobb repülési sebesség [HU]

VNAV	vertical navigation [EN], függőleges navigáció [HU]
VOR	URH tartományú körsugárzó rádióirányadó
V <sub>S1G</sub>	1 g stall speed [EN], 1 g-s átesési sebesség [HU]
V <sub>SO</sub>	stalling speed [EN], átesési sebesség [HU]
V <sub>Y</sub>	best rate of climb speed [EN], a legjobb emelkedési sebességhez tartozó sebesség [HU]
WAC	world aeronautical chart [EN], légiforgalmi világtérkép [HU]
WXR	weather radar [EN], időjárás-felderítő radar [HU]
ZFT	zero flight time [EN], nulla repült idő(s) [HU]
ZFTT	zero flight time training [EN], nulla repült idő(s) képzés [HU]

Köln, 2012. február 1.

P. Goudou  
ügyvezető igazgató