



VIII. függelék

a „Légiműveletekről - OPS” szóló Bizottsági Rendelet-tervezet

SPO — IR rész

Tartalomjegyzék

SPO — IR rész	9
SPO.GEN.005 Hatály.....	9
A alrész — Általános követelmények.....	9
SPO.GEN.100 Kompetens hatóság	9
SPO.GEN.101 Megfelelés módozatai	10
SPO.GEN.102 Motoros vitorlázó túrarepülőgépek és motoros vitorlázó repülőgépek	10
SPO.GEN.105 A személyzet kötelezettségei	10
SPO.GEN.106 A feladat-specialisták kötelezettségei.....	11
SPO.GEN.107 A légi jármű-parancsnok kötelezettségei és felhatalmazása	11
SPO.GEN.108 A légi jármű-parancsnok kötelezettségei és felhatalmazása — ballonok.....	13
SPO.GEN.110 Törvényeknek, szabályozásoknak és eljárásoknak történő megfelelés	13
SPO.GEN.115 Közös nyelv	13
SPO.GEN.120 Gurulás repülőgéppel.....	13
SPO.GEN.125 Rotor bekapcsolása	14
SPO.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök.....	14
SPO.GEN.135 A fedélzeten található kényszerhelyzeti és túlélő felszerelésekre vonatkozó tájékoztató	14
SPO.GEN.140 Szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és információk	14
SPO.GEN.145 Repülési napló — nem összetett hajtóművel végzett nem kereskedelmi műveletek	15
SPO.GEN.150 A repülési adatrögzítő felvételeinek megőrzése, előállítása és használata — összetett hajtóműves légi járművel végzett műveletek.....	15
SPO.GEN.155 Veszélyes áruk szállítása	16
SPO.GEN.160 Veszélyes áruk kibocsátása	17
SPO.GEN.165 Fegyverek szállítása és használata	17
SPO.GEN.170 Azonnali reagálás repülésbiztonsági problémára.....	17
SPO.GEN.175 Minimálisan szükséges berendezések listája — nem összetett hajtóművel végzett nem kereskedelmi műveletek	17
B alrész — Műveleti eljárások	18
SPO.OP.100 Repülőterek és műveleti helyszínek igénybe vétele	18
SPO.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása — repülőgépek	18

SPO.OP.110	Repülőtér üzemeltetési minimumok — repülőgépek és helikopterek...	18
SPO.OP.111	Repülőtér üzemeltetési minimumok — NPA, APV, CAT I műveletek	19
SPO.OP.112	Repülőtér üzemeltetési minimumok — körözéses műveletek repülőgéppel	20
SPO.OP.113	Repülőtér üzemeltetési minimumok — földfelszíni körözéses műveletek repülőgéppel	21
SPO.OP.115	Indulási és érkezési eljárások — repülőgépek és helikopterek	21
SPO.OP.120	Zajcsökkentő eljárások	21
SPO.OP.121	Zajcsökkentő eljárások — ballonok	21
SPO.OP.125	Minimum akadálymentességi tengerszint feletti magasságok — IFR repülések	22
SPO.OP.130	Üzemanyag- és olajellátás — repülőgépek	22
SPO.OP.131	Üzemanyag- és olajellátás — helikopterek	22
SPO.OP.132	Üzemanyag- és ballasztellátás tervezése — ballonok	23
SPO.OP.135	Repülésbiztonsági eligazítás.....	24
SPO.OP.140	A repülés előkészítése.....	24
SPO.OP.145	Felszálló kitérő repülőterek — összetett hajtóműves repülőgépek	24
SPO.OP.150	Kitérő célrepülőterek — repülőgépek	25
SPO.OP.151	Kitérő célrepülőterek — helikopterek	25
SPO.OP.155	Üzemanyag-utántöltés, miközben az utasok beszállnak, a fedélzeten tartózkodnak vagy kiszállnak.....	26
SPO.OP.160	Fejhallgató használata	26
SPO.OP.165	Dohányzás	26
SPO.OP.170	Időjárási körülmények	26
SPO.OP.175	Jég és egyéb lerakódások — földi eljárások	27
SPO.OP.176	Jég és egyéb lerakódások — repülés közbeni eljárások	27
SPO.OP.180	Felszállási körülmények — repülőgépek és helikopterek	27
SPO.OP.181	Felszállási körülmények — ballonok	28
SPO.OP.185	Repülés közben szimulált rendkívüli helyzetek	28
SPO.OP.190	Repülés közbeni üzemanyag-szabályozás	28
SPO.OP.195	Kiegészítő oxigén használata	28
SPO.OP.200	Földközelség észlelése	29
SPO.OP.205	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS) — összetett hajtóműves repülőgépek és helikopterek.....	29
SPO.OP.210	Megközelítés és leszállás feltételei — repülőgépek és helikopterek.....	29

SPO.OP.215	A megközelítés megkezdése és folytatása — repülőgépek és helikopterek	29
SPO.OP.225	Üzemeltetési korlátozások — hőlégballonok	30
SPO.OP.230	Szabvány üzemeltetési eljárások	30
C alrész — Légijármű teljesítmény és üzemeltetési korlátozások		31
SPO.POL.100	Üzemeltetési korlátozások — valamennyi légijármű.....	31
SPO.POL.105	Tömeg és súlypont.....	31
SPO.POL.110	Tömeg és súlypont-rendszer — repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és összetett hajtóműves repülőgéppel végzett nem kereskedelmi műveletek	31
SPO.POL.115	Tömeg- és súlypontadatok és dokumentáció — repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és összetett hajtóműves repülőgéppel végzett nem kereskedelmi műveletek	32
SPO.POL.116	Tömeg- és súlypontadatok és dokumentáció — könnyítések.....	32
SPO.POL.120	Teljesítmény – általános előírások.....	32
SPO.POL.125	Felszállótömeg-korlátozások — összetett hajtóműves repülőgépek...33	
SPO.POL.130	Felszállás — összetett hajtóműves repülőgépek	33
SPO.POL.135	Útvonalrepülés — egy hajtómű üzemképtelen — összetett hajtóműves repülőgépek	34
SPO.POL.140	Leszállás — összetett hajtóműves repülőgépek.....	34
SPO.POL.145	Teljesítmény és üzemeltetési követelmények — repülőgépek	34
SPO.POL.146	Teljesítmény és üzemeltetési követelmények — helikopterek	34
D alrész — Műszerek, adatok, berendezések		36
1. fejezet — Repülőgépek.....		36
SPO.IDE.A.100	Műszerek és berendezések — általános előírások	36
SPO.IDE.A.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	37
SPO.IDE.A.110	Tartalék elektromos megszakítók	37
SPO.IDE.A.115	Üzemelő fények	37
SPO.IDE.A.120	VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések.....	37
SPO.IDE.A.125	IFR szerinti üzemelés – repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések.....	38
SPO.IDE.A.126	IFR szerinti egypilótás műveletekhez szükséges kiegészítő berendezések	39
SPO.IDE.A.130	Terepre figyelmeztető rendszer (TAWS)	40
SPO.IDE.A.131	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)	40

SPO.IDE.A.132	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés — összetett hajtóműves repülőgépek	40
SPO.IDE.A.133	Éjjel, jegesedési körülmények közötti műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések – összetett hajtóműves repülőgépek	40
SPO.IDE.A.135	A repülőszemélyzet belső telefonrendszere	40
SPO.IDE.A.140	Pilótafülke hangrögzítő.....	40
SPO.IDE.A.145	Repülési adatrögzítő	41
SPO.IDE.A.150	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése.....	42
SPO.IDE.A.155	Összevont repülési adatrögzítő és pilótafülke hangrögzítő	42
SPO.IDE.A.160	Ülések, ülések biztonsági övei és hevederek	43
SPO.IDE.A.165	Elsősegély-csomag	43
SPO.IDE.A.170	Tartalék oxigén — túlnyomásos repülőgépek	43
SPO.IDE.A.175	Tartalék oxigén — nem túlnyomásos repülőgépek	44
SPO.IDE.A.180	Kézi tűzoltó-készülékek.....	44
SPO.IDE.A.181	Fejsze és feszítővas	44
SPO.IDE.A.185	Betörési pontok jelölése	44
SPO.IDE.A.190	Kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT)	45
SPO.IDE.A.195	Víz feletti repülés	45
SPO.IDE.A.200	Életmentő felszerelés.....	46
SPO.IDE.A.205	Egyéni védőfelszerelés	47
SPO.IDE.A.210	Fejhallgatók	47
SPO.IDE.A.215	Rádiókommunikációs berendezés	47
SPO.IDE.A.220	Navigációs berendezések	47
SPO.IDE.A.225	Válaszjeladó	48
2. fejezet — Helikopterek		49
SPO.IDE.H.100	Műszerek és berendezések — általános előírások	49
SPO.IDE.H.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	50
SPO.IDE.H.115	Üzemelő fények	50
SPO.IDE.H.120	VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések.....	50
SPO.IDE.H.125	IFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések.....	51
SPO.IDE.H.126	IFR szerinti egypilótás műveletekhez szükséges kiegészítő berendezések	52
SPO.IDE.H.132	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés — összetett hajtóműves helikopterek	52

SPO.IDE.H.133	Éjjel, jegesedési körülmények közötti műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések — összetett hajtóműves helikopterek	52
SPO.IDE.H.135	A repülőszemélyzet belső telefonrendszere.....	53
SPO.IDE.H.140	Pilótafülke hangrögzítő	53
SPO.IDE.H.145	Repülési adatrögzítő.....	53
SPO.IDE.H.150	Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése	54
SPO.IDE.H.155	Összevont repülési adatrögzítő és pilótafülke hangrögzítő	54
SPO.IDE.H.160	Ülések, ülések biztonsági övei, hevederek	54
SPO.IDE.H.165	Elsősegély-csomag	55
SPO.IDE.H.175	Tartalék oxigén — nem túlnyomásos helikopterek	55
SPO.IDE.H.180	Kézi tűzoltó-készülékek	55
SPO.IDE.H.185	Betörési pontok jelölése.....	56
SPO.IDE.H.190	Kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT).....	56
SPO.IDE.H.195	Víz feletti repülés — nem összetett hajtóműves helikopterek	56
SPO.IDE.H.197	Mentőmellények — összetett hajtóműves helikopterek.....	57
SPO.IDE.H.198	Túlélőruházat — összetett hajtóműves helikopterek	57
SPO.IDE.H.199	Mentőtutajok, túlélő ELT-k és túlélő felszerelés nagy távolságú víz feletti repülésekhez — összetett hajtóműves helikopterek	58
SPO.IDE.H.200	Életmentő felszerelés	58
SPO.IDE.H.201	Barátságatlan tengeri környezetben tengeri műveleteket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások — összetett hajtóműves helikopterek	58
SPO.IDE.H.202	Víz feletti üzemelésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések	59
SPO.IDE.H.203	Valamennyi helikopter víz feletti repülése – vízre szállás.....	59
SPO.IDE.H.205	Egyéni védőfelszerelés.....	60
SPO.IDE.H.210	Fejhallgatók	60
SPO.IDE.H.215	Rádiókommunikációs berendezés	60
SPO.IDE.H.220	Navigációs berendezések	60
SPO.IDE.H.225	Válaszjeladó	61
3. fejezet — Vitorlázó repülőgépek		62
SPO.IDE.S.100	Műszerek és berendezések — általános előírások	62
SPO.IDE.S.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	62
SPO.IDE.S.115	VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések.....	63
SPO.IDE.S.120	Felhőben történő repülés — repülő és navigációs berendezések	63

SPO.IDE.S.125	Ülések és hevederek.....	63
SPO.IDE.S.130	Tartalék oxigén	63
SPO.IDE.S.135	Víz feletti repülés	64
SPO.IDE.S.140	Életmentő felszerelés.....	64
SPO.IDE.S.145	Rádiókommunikációs berendezés	64
SPO.IDE.S.150	Navigációs berendezés.....	64
SPO.IDE.S.155	Válaszjeladó	64
4. fejezet — Ballonok		65
SPO.IDE.B.100	Műszerek és berendezések — általános előírások	65
SPO.IDE.B.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	65
SPO.IDE.B.110	Üzemelő fények	65
SPO.IDE.B.115	VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések.....	66
SPO.IDE.B.120	Elsősegély-csomag	66
SPO.IDE.B.121	Tartalék oxigén	66
SPO.IDE.B.125	Kézi tűzoltó-készülékek.....	66
SPO.IDE.B.130	Víz feletti repülés	67
SPO.IDE.B.135	Életmentő felszerelés.....	67
SPO.IDE.B.140	Egyéb berendezések.....	67
SPO.IDE.B.145	Rádiókommunikációs berendezés	67
SPO.IDE.B.150	Válaszjeladó	67
E alrész — Egyedi előírások		68
1. fejezet — Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek (HESLO) ...		68
SPO.SPEC.HESLO.100	Szabvány üzemelési eljárások.....	68
SPO.SPEC.HESLO.105	Egyedi HESLO felszerelések	68
SPO.SPEC.HESLO.110	Veszélyes anyagok szállítása.....	68
2. fejezet — Külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC)		69
SPO.SPEC.HEC.100	Szabvány üzemelési eljárások	69
SPO.SPEC.HEC.105	Egyedi HEC felszerelések	69
3. fejezet — Ejtőernyős műveletek (PAR)		69
SPO.SPEC.PAR.100	Szabvány üzemelési eljárások.....	69
SPO.SPEC.PAR.105	Személyzeti tagok és feladat-specialisták szállítása	70
SPO.SPEC.PAR.110	Ülések	70
SPO.SPEC.PAR.115	Tartalék oxigén	70

SPO.SPEC.PAR.120	Víz feletti repülés	70
SPO.SPEC.PAR.125	Veszélyes áruk kibocsátása.....	70
4. fejezet — Műrepülések (ABF)		70
SPO.SPEC.ABF.100	Szabvány üzemelési eljárások	70
SPO.SPEC.ABF.105	Szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és információk	71
SPO.SPEC.ABF.115	Elsősegély-csomagok	71
SPO.SPEC.ABF.120	Kézi tűzoltó-készülékek.....	71

SPO — IR rész**SPO.GEN.005 Hatály**

- (a) Az egyedi műveletek az alábbi tevékenységekre terjednek ki:
- (1) külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek;
 - (2) helikopteres megfigyelési műveletek;
 - (3) külső emberi teherrel végzett műveletek;
 - (4) ejtőernyős műveletek és ugrás;
 - (5) mezőgazdasági repülések;
 - (6) légifényképező repülések;
 - (7) vitorlázó repülőgép vontatása;
 - (8) reklámrepülések;
 - (9) kalibrációs repülések;
 - (10) építkezési munkával összefüggő repülések, beleértve az elektromos vezetékek kihúzását;
 - (11) olajkiömléssel kapcsolatos műveletek;
 - (12) lavinarobbantásos műveletek;
 - (13) földmérési műveletek, a légi térképkészítési műveletekkel együtt, légszennyezés-ellenőrző tevékenység;
 - (14) hírközlő média repülései, televíziós- és filmforgatással kapcsolatos repülések;
 - (15) különleges eseményekhez kapcsolódó repülések, a bemutató- és versenyen történő repülésekkel együtt;
 - (16) állatterelő és mentőrepülések; állatorvosi kiszállítási repülések;
 - (17) tengeri temetkezési műveletek;
 - (18) tudományos kutatórepülések (kivéve a 216/2008 sz. rendelet II. függelékében felsoroltakat);
 - (19) felhőmagvasítás.
- (b) Bármely egyéb, az „egyedi műveletek” meghatározásának megfelelő tevékenységre is a jelen rész szabályozása vonatkozik.

A alrész — Általános követelmények**SPO.GEN.100 Kompetens hatóság**

A kompetens hatóság azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemeltető elsődleges üzleti helye vagy telephelye található.

SPO.GEN.101 Megfelelés módozatai

Az üzemeltető az Ügynökség által alkalmazottól eltérő módozatokat is használhat a 216/2008/EK rendelet előírásainak történő megfelelésre.¹ valamint végrehajtási szabályai.

SPO.GEN.102 Motoros vitorlázó túrarepülőgépek és motoros vitorlázó repülőgépek

(a) A motoros vitorlázó túrarepülőgépek üzemeltetése az alábbiakra vonatkozó előírásoknak megfelelően történjen:

- (1) repülőgépek, amennyiben motoros meghajtással repülnek; valamint
- (2) vitorlázó repülőgépek, amennyiben motoros meghajtás nélkül üzemelnek.

(b) A motoros vitorlázó túrarepülőgépeket a repülőgépekre vonatkozó előírásoknak megfelelő felszereltséggel kell ellátni.

(c) A motoros vitorlázó repülőgépeket a vitorlázó repülőgépekre vonatkozó előírásoknak megfelelő felszereltséggel kell ellátni.

SPO.GEN.105 A személyzet kötelezettségei

(a) A személyzet tagjai felelősek a szabvány üzemeltetési eljárásokban (SOPs), illetve vonatkozó esetben az üzemeltetési kézikönyvben meghatározott feladataik megfelelő ellátásáért.

(b) Ballonok kivételével a repülés kritikus szakaszaiban, illetve amennyiben a légi járműparancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a személyzet tagjai kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen tartózkodni, kivéve, ha erről az SOP-kben másképp nem rendelkeznek.

(c) Repülés közben a személyzet tagjai, amikor munkahelyükön tartózkodnak, kötelesek biztonsági öveiket becsatolni.

(d) Repülés közben a személyzet legalább egy képezett tagja köteles mindig a légi jármű kormányserveinél tartózkodni.

(e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:

- (1) amennyiben tudja vagy sejti, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7.f. bekezdés meghatározása szerint kimerült vagy egyéb módon olyan gyengének érzi magát, ami a repülést veszélyeztetheti; vagy
- (2) amennyiben pszichoaktív anyagok vagy alkohol befolyásoltsága alatt áll, illetve egyéb, a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7.g. bekezdésben felsorolt okból.

(f) Az egynél több üzemeltetőnél szolgálatot teljesítő személyzeti tag köteles:

- (1) naprakészen tartani az xxx/XXXX/EK rendelet III. függelék (ORO rész) FTL alrészben található repült és szolgálati, valamint pihenőidőre vonatkozó egyéni feljegyzéseit, amennyiben alkalmazható; valamint

¹ Az Európai Parlament és Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 79., 2008.3.19., 1. o.*, módosította az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.), *HL L 309., 2009.11.24., 51. o.*,

- (2) az egyes üzemeltetők rendelkezésére bocsátani a tevékenységek a vonatkozó FTL-előírásoknak megfelelő tervezéséhez szükséges adatokat.
- (g) A személyzet tagja köteles jelenteni a légi jármű-parancsnoknak:
- (1) minden olyan hibát, működésképtelenséget, meghibásodást vagy hiányt, amely megítélése szerint befolyásolhatja a légi jármű légi alkalmasságát vagy biztonságos üzemeltetését, a kényszerhelyzeti rendszereket is beleértve; valamint
 - (2) bármely eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztetheti az üzemelés biztonságát.

SPO.GEN.106 A feladat-specialisták kötelezettségei

- (a) A feladat-specialista felelős a szabvány üzemeltetési eljárásokban (SOPs) meghatározott feladatai megfelelő ellátásáért.
- (b) Ballonok kivételével a repülés kritikus szakaszaiban, illetve amennyiben a légi jármű-parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a feladat-specialista köteles a számára kijelölt munkahelyen tartózkodni, kivéve, ha erről az SOP-kben másképp nem rendelkeznek.
- (c) A feladat-specialista köteles megbizonyosodni, hogy megfelelően rögzítették, amikor feladatát nyitott vagy eltávolított külső ajtó mellett végzi.
- (d) A feladat-specialista köteles jelenteni a légi jármű-parancsnoknak:
 - (1) minden olyan hibát, működésképtelenséget, meghibásodást vagy hiányt, amely megítélése szerint befolyásolhatja a légi jármű légi alkalmasságát vagy biztonságos üzemeltetését, a kényszerhelyzeti rendszereket is beleértve; valamint
 - (2) bármely eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztetheti az üzemelés biztonságát.

SPO.GEN.107 A légi jármű-parancsnok kötelezettségei és felhatalmazása

- (a) A légi jármű-parancsnok felelős:
 - (1) a légi jármű üzemeltetése során a légi jármű, valamint a fedélzeten található személyzet, valamennyi feladat-specialista és teheráru biztonságáért;
 - (2) egy repülés megkezdéséért, folytatásáért, befejezéséért vagy repülésbiztonsági okokból történő kitérítéséért;
 - (3) valamennyi üzemeltetési eljárás és ellenőrző lista a megfelelő kézikönyvnek megfelelő betartásának biztosításáért;
 - (4) azért, hogy a repülés csak akkor kezdődik, ha megbizonyosodott arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 2.a.3 bekezdésben meghatározott valamennyi üzemeltetési korlátozás betartásra kerül, az alábbiak szerint:
 - (i) a légi jármű repülésre alkalmas;
 - (ii) a légi járművet megfelelően lajstromba vették;
 - (iii) a légi járműben megtalálhatók és üzemképesek a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és felszerelések, kivéve, ha az üzemképtelen felszereléssel történő repülést a minimálisan szükséges berendezések

listájában (MEL) vagy vonatkozó esetben azzal egyenértékű dokumentumban engedélyezték, az SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 vagy SPO.IDE.B.105 szerint;

- (iv) a légitármű tömege, valamint – ballonok kivételével – súlypontjának helyzete olyan, amely lehetővé teszi a repülés a légitármű dokumentumban előírt korlátok közötti végrehajtását;
 - (v) minden felszerelést és poggyászt megfelelően berakodtak és rögzítettek; valamint
 - (vi) a légitármű a repülési kézikönyvben (AFM) meghatározott üzemeltetési korlátozásait a repülés ideje alatt egyszer sem haladják meg;
- (5) a repülést nem megkezdeni, amennyiben maga vagy a személyzet bármely más tagja sérülés, betegség, kimerültség vagy pszichoaktív anyagok hatása miatt nem képes feladatai ellátására;
- (6) megszakítani a repülést a legközelebbi olyan repülőtéren vagy műveleti helyszínen, amelynek elérését az időjárás lehetővé teszi, amennyiben a saját vagy a személyzet bármely más tagja vagy feladat-specialista kapacitása a feladatok ellátására kimerültség, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen csökken;
- (7) dönteni a légitármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációs eltérési lista (CDL) vagy vonatkozó esetben a MEL alapján;
- (8) a repülés vagy repülések sorozata végeztével a légitármű műszaki vagy repülési naplójában feljegyezni a felhasználási adatokat és a légitármű minden ismert vagy gyanított meghibásodását; valamint
- (9) biztosítani, hogy amennyiben a légitárműbe beszerelésre kerültek, a repülési adatrögzítők:
- (i) repülés közben nincsenek kikapcsolva vagy meghibásodva; valamint
 - (ii) kötelezően jelentendő baleset vagy esemény bekövetkeztekor:
 - (A) nem kerülnek szándékosan törlésre;
 - (B) közvetlenül a repülés befejezése után kikapcsolásra kerülnek; valamint
 - (C) kizárólag a vizsgáló hatóság beleegyezésével kerülnek újból bekapcsolásra.
- (b) A légitármű-parancsnok felhatalmazással bír eltávolítani a fedélzetről bármely személyt vagy rakományt, illetve szállításukat megtiltani, aki vagy amely veszélyt jelenthet a légitármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságára.
- (c) A légitármű-parancsnok köteles a lehető leghamarabb jelenteni a megfelelő légiforgalmi szolgálati (ATS) egységnek bármely, a repülés során tapasztalt veszélyes időjárást vagy repülési körülményt, amely kihatással bírhat más légitárművek biztonságára.
- (d) Az (a)(6) bekezdés sérelme nélkül, többfős személyzettel végzett műveletek esetében a légitármű-parancsnok folytathatja a repülést azon repülőtéren vagy műveleti helyszínen túl is, amelynek elérését az időjárás lehetővé teszi, amennyiben megfelelő kockázatcsökkentő eljárások állnak rendelkezésre.

- (e) A kapitány azonnali döntést és cselekvést igénylő kényszerhelyzetben köteles bármely, általa az adott körülmények között szükségesnek ítélt döntést és intézkedést meghozni a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7.d. bekezdése alapján. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében eltérhet a szabályoktól, üzemeltetési eljárásoktól és módszerektől.
- (f) A légi jármű-parancsnok köteles a kompetens hatóság részére jelentést benyújtani bármely jogellenes beavatkozásról, valamint tájékoztatni a kijelölt helyi hatóságot.
- (g) A légi jármű-parancsnok köteles a rendelkezésre álló leggyorsabb módon tájékoztatni a legközelebbi megfelelő hatóságot bármely balesetről, amelyben a légi jármű érintett, és amely bármely személy súlyos sérülését vagy halálát, illetve a légi jármű vagy vagyontárgyak súlyos sérülését eredményezi.

SPO.GEN.108 A légi jármű-parancsnok kötelezettségei és felhatalmazása — ballonok

Az SPO.GEN.107 pont rendelkezésein felül a ballon légi jármű-parancsnoka felelős:

- (a) a burkolat felfújásában vagy leeresztésében résztvevő személyek repülés előtti eligazításáért; valamint
- (b) annak biztosításáért, hogy a burkolat felfújásában vagy leeresztésében résztvevő személyek megfelelő védőruházatot viselnek.

SPO.GEN.110 Törvényeknek, szabályozásoknak és eljárásoknak történő megfelelés

A légi jármű-parancsnok, a személyzet tagjai és a feladat-specialisták kötelesek betartani azon Állam valamennyi törvényeit, szabályozásait vagy eljárásait, ahol a műveletek végrehajtásra kerülnek.

SPO.GEN.115 Közös nyelv

Az üzemeltető köteles biztosítani, hogy a személyzet valamennyi tagja és a feladat-specialisták képesek egymással egy közös nyelven kommunikálni.

SPO.GEN.120 Gurulás repülőgéppel

Az üzemeltető köteles biztosítani, hogy egy repülőgép csak akkor kezd gurulásba egy repülőtéren mozgási területén, ha a kormányműveknél elhelyezkedő személy:

- (a) megfelelően képzett pilóta; vagy
- (b) olyan, akit az üzemeltető erre kijelölt és:
 - (1) képzést kapott a repülőgép gurulásának lefolytatására;
 - (2) képzést kapott rádió-távbeszélő használatából, amennyiben rádió-kommunikáció szükséges;
 - (3) utasítást kapott a repülőtéren elrendezésére, útvonalakra, jelekre, jelzésekre, fényekre, légiforgalmi irányítói (ATC) jelzésekre és utasításokra, rádió-távbeszélő kifejezésekre és eljárásokra vonatkozóan; valamint
 - (4) képes betartani a repülőtéren a repülőgép biztonságos mozgásához szükséges üzemeltetési szabványokat.

SPO.GEN.125 Rotor bekapcsolása

Helikopter rotorját csak akkor lehet repülés céljából bekapcsolni, ha a kormányoknál egy megfelelően képzett pilóta tartózkodik.

SPO.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemeltető senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök (PED) használatát a fedélzeten, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek teljesítményét.

SPO.GEN.135 A fedélzeten található kényszerhelyzeti és túlélő felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

- (a) Az üzemeltető köteles mindenkor a mentést koordináló központ (RCC) részére rendelkezésre tartani a fedélzeten található kényszerhelyzeti és túlélő felszerelések listáját.
- (b) Az (a) bekezdés rendelkezései nem vonatkoznak az ugyanazon repülőtérrel vagy műveleti helyszínről felszálló és oda leszálló nem összetett hajtóműves légi járművek nem kereskedelmi üzemeltetőire.

SPO.GEN.140 Szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és információk

- (a) Amennyiben alább másképp nem rendelkeznek, az alábbi dokumentumok, kézikönyvek és információk szállítandók minden repülésen eredeti vagy másolati formában:
 - (1) a légi jármű repülési kézikönyve (AFM) vagy ezzel egyenértékű dokumentum(ok);
 - (2) az eredeti lajtmozzási bizonyítvány;
 - (3) az eredeti légi alkalmassági bizonyítvány (CofA);
 - (4) vonatkozó esetben a zajbizonyítvány;
 - (5) a légi jármű-üzemeltetői engedély (AOC) hiteles másolata a III. függelék (ORO rész), ORO.AOC.100 meghatározása szerint, vagy vonatkozó esetben egy nyilatkozat, az ORO.DEC.100 meghatározása szerint;
 - (6) vonatkozó esetben az egyedi jóváhagyások listája;
 - (7) vonatkozó esetben a légi jármű rádióengedélye;
 - (8) a harmadik feles felelősség-biztosítás igazolása(i);
 - (9) a légi jármű repülési naplója vagy ezzel egyenértékű dokumentum;
 - (10) vonatkozó esetben a légi jármű műszaki naplója, a 2042/2003/EK rendelet I. függeléke (M rész) szerint;
 - (11) vonatkozó esetben a leadott ATS repülési terv részletei;
 - (12) a tervezett repülésre és minden olyan útvonalra/légtérre vonatkozó naprakész és megfelelő repülési térkép, ahova ésszerűen kitérés várható;

- (13) elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
 - (14) a tervezett repülés légtérére vonatkozó kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó tájékoztatás;
 - (15) a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen, az üzemeltetési kézikönyv és/vagy az SPO-k vagy AFM a személyzet és feladat-specialisták feladataira vonatkozó részei;
 - (16) vonatkozó esetben a MEL vagy CDL;
 - (17) a vonatkozó közlemények hajózószemélyzetek részére (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;
 - (18) vonatkozó esetben a vonatkozó meteorológiai tájékoztatások;
 - (19) vonatkozó esetben a teherárura vonatkozó nyilatkozatok; valamint
 - (20) bármely egyéb, a repüléssel kapcsolatos vagy a repüléssel érintett állam által előírt dokumentáció.
- (b) Az (a) bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül:
- (1) az ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti helyszínen fel- és leszálló; vagy
 - (2) attól a kompetens hatóság által meghatározott távolságon belül tartózkodó repüléseken az (a)(2)-től (a)(11)-ig, valamint az (a)(14), (a)(17), (a)(18) és (a)(19) pontokban előírt dokumentumok és információk a repülőtéren vagy üzemelési helyszínen is tarthatók.
- (c) Az (a) bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül a ballonnal vagy vitorlázó repülőgéppel végzett repüléseken – a motoros vitorlázó túrarepülőgépek (TMG) kivételével – az (a)(1)-től (a)(10)-ig, valamint (a)(13)-tól (a)(19)-ig pontokban előírt dokumentumok és információk a szállítójárműben is tarthatók.
- (d) Az (a)(2)-től (a)(8)-ig bekezdésekben meghatározott dokumentumok elvesztése vagy eltulajdonítása esetén az üzem folytatható mindaddig, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.
- (e) Az üzemeltető a kompetens hatóságtól érkezett felszólítást követő ésszerű határidőn belül köteles átadni a fedélzeten szállítandó dokumentumokat.

SPO.GEN.145 Repülési napló — nem összetett hajtóművel végzett nem kereskedelmi műveletek

Minden egyes repülésre vagy repülések sorozatára vonatkozóan repülési napló vagy ezzel egyenértékű dokumentum formájában fel kell jegyezni a légi járműre, annak személyzetére, valamint az útra vonatkozó részleteket.

SPO.GEN.150 A repülési adatrögzítő felvételeinek megőrzése, előállítása és használata — összetett hajtóműves légi járművel végzett műveletek

- (a) Amennyiben a kivizsgálást végző hatóság másként nem rendelkezik, balesetet vagy kötelezően jelentendő eseményt követően a légi jármű üzemeltetője köteles 60 napig megőrizni az adatokról készült eredeti felvételeket.

- (b) Az adatrögzítők folyamatos üzembiztoságának biztosítása érdekében az üzemeltető elvégzi a repülési adatrögzítő (FDR), a pilótafülke hangrögzítő (CVR), valamint az adatkapcsolaton alapuló kommunikáció felvételeinek üzemellenőrzését és értékelését.
- (c) Az üzemeltető az FDR az SPO.IDE.A.145 vagy SPO.IDE.H.145 pontban meghatározott üzemidejének megfelelő időtartamú felvételeket köteles megőrizni, azonban tesztelés és karbantartás céljából a legrégebbi felvételek legfeljebb 1 óra hosszúságban törölhetők.
- (d) Az üzemeltető naprakész dokumentációt készít és tart készletben, amely szükséges tájékoztatást nyújt az FDR nyers adatainak mérnöki egységekben kifejezhető paraméterekre történő átalakítására vonatkozóan.
- (e) Amennyiben a kompetens hatóság kéri, az üzemeltető köteles rendelkezésre bocsátani a repülési adatrögzítő bármely felvételét.
- (f) A CVR felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, amennyiben ebbe a személyzet és a karbantartók valamennyi érintett tagja hozzájárul.
- (g) Az FDR és az adatkapcsolaton alapuló kommunikáció felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, amennyiben a felvételek vagy felvételeket:
 - (1) az üzemeltető kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;
 - (2) azonosíthatóságukat megszüntetik; vagy
 - (3) biztonságos eljárások szerint kerülnek közzétételre.

SPO.GEN.155 Veszélyes áruk szállítása

- (a) A veszélyes áruk légi úton történő szállítása a Chicagói Egyezmény 18. Függeléke és az azt módosító és kibővítő, A veszélyes áruk repülőgépen történő biztonságos szállításához kiadott Műszaki utasítások (ICAO Doc 9284-AN/905), mellékleteivel, valamint függelékeivel és helyesbítéseivel és bármely egyéb pótlással vagy helyesbítéssel együtt érvényes rendelkezései szerint történhet.
- (b) Veszélyes anyagok csak a xxx/XXXX/EK rendelet V. függelék (SPA rész) G alrész rendelkezései szerint engedélyezett üzemeltető által szállíthatók, kivéve, ha:
 - (1) nem esnek a Műszaki utasítások hatálya alá annak 1. része szerint;
 - (2) a Műszaki utasítások 8. része alapján azokat feladat-specialisták vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy a tulajdonostól elkülönülő csomagolásban vannak;
 - (3) fedélzeti elhelyezésük szükséges az egyedi feladat céljaira, a Műszaki utasításoknak megfelelően;
 - (4) a repülésbiztonság elősegítésére használják fel, amikor a fedélzeten történő szállításuk indokolt annak érdekében, hogy operatív célokra azonnal rendelkezésre álljanak, függetlenül attól, hogy a kérdéses cikket vagy anyagokat egy egyedi repüléssel kapcsolatosan szállítanak vagy azzal kapcsolatosan szándékolnak felhasználni.

- (c) Az üzemeltető köteles eljárásokat kidolgozni annak biztosítására, hogy minden ésszerű intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.
- (d) Az üzemeltető köteles ellátni a személyzetet a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a Műszaki utasításban előírt feladatuk ellátására.
- (e) Az üzemeltető a Műszaki utasítások alapján köteles haladéktalanul jelentést tenni a kompetens hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, ahol az esemény megtörtént, az alábbi eseteket:
 - (1) veszélyes áruval kapcsolatos bármely baleset vagy esemény;
 - (2) feladat-specialisták vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt, vagy a poggyászban tárolt veszélyes áruk megtalálásáról, amennyiben az nem felel meg a Műszaki utasítások 8. rész előírásainak.
- (f) Az üzemeltető köteles biztosítani a feladat-specialisták tájékoztatását veszélyes árukkal kapcsolatban.
- (g) Az üzemeltető biztosítja, hogy a veszélyes áruk szállítására vonatkozó tájékoztatás a Műszaki utasítások szerint a teheráru fogadóállomásán megtörténik.

SPO.GEN.160 Veszélyes áruk kibocsátása

Az üzemeltető nem üzemeltetheti a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg felett, amikor veszélyes árut bocsát ki.

SPO.GEN.165 Fegyverek szállítása és használata

- (a) Az üzemeltető biztosítja, hogy amennyiben egy egyedi feladat céljaira egy repülés során fegyvereket szállítanak, ezeket használaton kívül megfelelően biztosítják.
- (b) A fegyvert használó feladat-specialista köteles meghozni minden elvárható intézkedést a légi jármű vagy a fedélzeten vagy a földön tartózkodó személyek veszélyeztetésének megelőzése érdekében.

SPO.GEN.170 Azonnali reagálás repülésbiztonsági problémára

Az üzemeltető köteles végrehajtani:

- (a)) bármely, a kompetens hatóság által a II. függelék (ARO rész) ARO.GEN.135(c) pont alapján előírt repülésbiztonsági intézkedést; valamint
- (b) bármely, az Ügynökség által kiadott kötelező repülésbiztonsági tájékoztatást, a légi alkalmassági irányelvekkel együtt.

SPO.GEN.175 Minimálisan szükséges berendezések listája — nem összetett hajtóművel végzett nem kereskedelmi műveletek

MEL meghatározható a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 8.a.3 pontja alapján. Ilyen esetben a MEL-t és annak bármely módosítását a kompetens hatósággal jóvá kell hagyatni.

B alrész — Műveleti eljárások

SPO.OP.100 Repülőterek és műveleti helyszínek igénybe vétele

Az üzemeltető csak az érintett légijármű- és műveleti típus(ok)nak megfelelő repülőtereket és műveleti helyszíneket veheti igénybe.

SPO.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása — repülőgépek

Kitérő repülőterek kiválasztása és az üzemanyag-felhasználási irányelvek kiválasztása szempontjából az üzemeltető akkor tekinthet elszigeteltnek egy repülőteret, amennyiben a legközelebbi megfelelő célrepülőtér eléréséhez szükséges repülési idő meghaladja:

- (a) dugattyús motoros repülőgépek esetében a 60 percet; vagy
- (b) gázturbina-hajtóműves repülőgépek esetében a 90 percet.

SPO.OP.110 Repülőtér üzemeltetési minimumok — repülőgépek és helikopterek

- (a) Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülések esetén az üzemeltető vagy a légijármű-parancsnok minden igénybe venni kívánt induló, érkező és kitérő repülőtérre repülőtér üzemeltetési minimumokat határoz meg.
- (b) Ilyen minimumok vagy minimumokat az (a) és (b) esetében:
 - (1) nem lehetnek alacsonyabbak, mint azon Állam által meghatározott minimumok, ahol a repülőtér található, kivéve, ha azokat az érintett állam kifejezetten jóváhagyta; valamint
 - (2) csökkent látási viszonyok közötti eljárások végrehajtása során azokat a kompetens hatóság az xxx/XXXX/EK rendelet V. függelék (SPA rész) E alrésze (EU) szerint jóváhagyja.
- (c) A repülőtér üzemeltetési minimumok meghatározásakor az üzemeltető és a légijármű-parancsnok figyelembe veszi:
 - (1) a légijármű típusát, teljesítményét és vezetési tulajdonságait;
 - (2) a hajózószemélyzet hozzáértését és gyakorlatát, valamint vonatkozó esetben összetételét;
 - (3) a használatra kiválasztható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek (FATOs) méreteit és tulajdonságait;
 - (4) a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelőségét és tulajdonságait;
 - (5) a légijárművön a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni lassítás és megszakított megközelítés során a navigációhoz és/vagy a repülési profil ellenőrzéséhez rendelkezésre álló berendezéseket;

- (6) az akadálymentesség meghatározásához a kényszerhelyzeti eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, megszakított megközelítési és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályokat;
 - (7) az akadálymentesség tengerszint/felszín feletti magasságát műszeres megközelítési eljárásokhoz;
 - (8) a meteorológiai körülmények meghatározásának és jelentésének eszközeit; valamint
 - (9) a végső megközelítés során alkalmazandó repülési technikát.
- (e) egyedi megközelítési és leszállási eljárás minimumai csak az alábbi feltételek teljesülése esetén alkalmazhatók:
- (1) a térképen feltüntetett, a végrehajtani szándékozott eljáráshoz szükséges földi berendezések rendelkezésre állnak;
 - (2) a megközelítés típusához szükséges légijármű- fedélzeti berendezések működnek;
 - (3) teljesülnek a szükséges légijármű-teljesítmény követelmények; valamint
 - (4) a személyzet megfelelő képesítéssel rendelkezik.

SPO.OP.111 Repülőtér üzemeltetési minimumok — NPA, APV, CAT I műveletek

- (a) Folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési technikával (CDFA) végrehajtott nem precíziós megközelítés (NPA), megközelítési művelet függőleges vezetéssel (APV) vagy I-es kategóriás (CAT I) műveletek esetében az elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb, mint az alábbiak legmagasabb értéke:
- (1) a legalacsonyabb felszín feletti magasság, ameddig a megközelítési segédeszköz az előírt látás szerinti tájékozódás mellett használható;
 - (2) a légijármű-kategóriához előírt akadálymentességi felszín feletti magasság (OCH);
 - (3) vonatkozó esetben a kiadott megközelítési eljárás DH-ja;
 - (4) az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 - (5) az AFM-ben vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott DH, amennyiben feltüntették.
- (b) CDFA technika nélkül végrehajtott NPA esetében a legalacsonyabb süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb, mint az alábbiak legmagasabb értéke:
- (1) a légijármű-kategóriához meghatározott OCH;
 - (2) az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 - (3) az AFM-ben vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott MDH, amennyiben feltüntették.

1. táblázat Rendszer-minimumok

Létesítmény	Legalacsonyabb DH/MDH (láb)
-------------	-----------------------------

Létesítmény	Legalacsonyabb DH/MDH (láb)
Műszeres leszállító berendezés (ILS)	200
Globális navigációs műhold rendszer (GNSS) / műholdas kiegészítő rendszer (SBAS) (vízszintes pontosság függőleges vezetéssel végzett megközelítésnél (LPV))	200
GNSS (vízszintes navigáció (LNAV))	250
GNSS/Barometrikus függőleges navigáció (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Íránysáv (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME)	250
Légtérfigyelő radarral végzett megközelítés (SRA)] (1/2 tmf-en ér véget)	250
SRA (1 tmf-nél ér véget)	300
SRA (2 tmf-nél vagy messzebb ér véget)	350
VHF körsugárzó rádió irányadó (VOR)	300
VOR/DME	250
Körsugárzó irányadó (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF beszédüzemű iránymérő berendezés (pelengátor) (VDF)	350

SPO.OP.112 Repülőtér üzemeltetési minimumok — körözéses műveletek repülőgéppel

- (a) Repülőgéppel végzett körözéses műveletnél az MDH nem lehet alacsonyabb, mint az alábbiak legmagasabb értéke:
- (1) a repülőgép-kategóriára kiadott körözéses OCH;
 - (2) az 1. táblázatból levezetett legalacsonyabb körözéses felszín feletti magasság; vagy
 - (3) a megelőző műszeres megközelítési eljárás DH/MDH-ja.
- (b) Körözéses eljárás esetén a legkisebb látástávolság az alábbi értékek legmagasabbja legyen:
- (1) a repülőgép-kategória körözéses látástávolsága, amennyiben kiadásra került;
 - (2) a 2. táblázatból levezetett legkisebb látástávolság; vagy
 - (3) a megelőző műszeres megközelítési eljárás futópálya menti látástávolsága (RVR) / konvertált meteorológiai látástávolsága (CMV).

1. táblázat MDH és legkisebb látástávolság és repülőgép-kategória

	Repülőgép-kategória			
	A	B	C	D
MDH (láb)	400	500	600	700
Legkisebb meteorológiai látástávolság (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Repülőtér üzemeltetési minimumok — földfelszíni körözéses műveletek repülőgéppel

Helikopterrel végzett földfelszíni körözéses eljárásnál az MDH nem lehet alacsonyabb, mint 250 láb és a meteorológiai látástávolság nem lehet kevesebb, mint 800 m.

SPO.OP.115 Indulási és érkezési eljárások — repülőgépek és helikopterek

- (a) A légijármű-parancsnok a repülőtér Tagállama által meghatározott indulási és megközelítési eljárásokat köteles használni, amennyiben a használatos futópályához vagy FATO-hoz ilyen eljárásokat meghatároztak.
- (b) A légijármű-parancsnok eltérhet egy kiadott indulási útvonaltól, érkezési útvonaltól vagy megközelítési eljárástól:
 - (1) feltéve, hogy figyelembe veszik az akadálymentességre vonatkozó körülményeket és maradéktalanul felméri az üzemelési körülményeket, valamint betartják az esetleges ATC engedélyeket; vagy
 - (2) amennyiben az ATC egység radarvektorálása alatt áll.
- (c) Összetett hajtóműves légijárművel történő üzemelés esetén a végső megközelítés szakaszát látás szerint, vagy a kiadott megközelítési eljárás alapján kell lerepülni.

SPO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások

A légijármű-parancsnok figyelembe veszi a zajcsökkentő eljárásokat a légijármű zajhatások minimalizálása érdekében, ugyanakkor biztosítva, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvez a zajcsökkentéssel szemben.

SPO.OP.121 Zajcsökkentő eljárások — ballonok

A légijármű-parancsnok a fűtőrendszer által keltett zajhatás minimalizálása érdekében köteles felhasználni az üzemeltetési eljárásokat, amennyiben ilyen meghatározásra került, ugyanakkor biztosítva, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvez a zajcsökkentéssel szemben.

SPO.OP.125 Minimum akadálymentességi tengerszint feletti magasságok — IFR repülések

- (a) Az üzemeltető meghatározza azon legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásának módját, amelyek az IFR szerint végrehajtott repülések esetében biztosítják a tereptől történő előírt távolságot.
- (b) A légijármű-parancsnok ezen módszer alapján minden egyes repülés esetében meghatározza a legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságokat. A legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok nem lehetnek az Állam által kiadott értékeknél alacsonyabbak.

SPO.OP.130 Üzemanyag- és olajellátás — repülőgépek

- (a) A légijármű-parancsnok csak akkor kezdhet meg egy repülést, amennyiben a repülőgép elegendő üzemanyagot és olajat szállít az alábbiakhoz:
 - (1) VFR repüléseknél:
 - (i) nappal a tervezett leszállási repülőtérre történő repüléshez és utána rendes utazómagasságon legalább 30 percig történő repüléshez; vagy
 - (ii) éjjel a tervezett leszállási repülőtérre történő repüléshez és utána rendes utazómagasságon legalább 45 percig történő repüléshez;
 - (2) IFR repüléseknél:
 - (i) amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtér megjelölése, a tervezett leszállási repülőtérre történő repüléshez és utána rendes utazómagasságon legalább 45 percig történő repüléshez; vagy
 - (ii) amennyiben kitérő célrepülőtér megjelölése szükséges, a tervezett leszállási repülőtérre, egy kitérő repülőtérre történő repüléshez és utána rendes utazómagasságon legalább 45 percig történő repüléshez; vagy
- (b) A kényyszerhelyzethez szükséges mennyiséggel együtt a szükséges üzemanyag kiszámításánál az alábbiakat kell figyelembe venni:
 - (1) az előrejelzett időjárási körülményeket;
 - (2) a várható ATC útvonal-engedélyeket és forgalmi késéseket;
 - (3) a kabinyomás elvesztése vagy vonatkozó esetben útvonalrepülés közben egy hajtómű üzemképtelenné válása esetén követendő eljárásokat; valamint
 - (4) bármely egyéb körülményt, amely késleltetheti a repülőgép leszállását vagy növelheti az üzemanyag-/olajfogyasztást.
- (c) Semmi sem tiltja meg a repülési terv repülés közbeni módosítását a repülés egy másik célállomásra történő újratervezése céljából, feltéve, hogy a repülés újratervezési pontjától valamennyi előírás teljesíthető.

SPO.OP.131 Üzemanyag- és olajellátás — helikopterek

- (a) A légijármű-parancsnok csak akkor kezdhet meg egy repülést, amennyiben a helikopter elegendő üzemanyagot és olajat szállít az alábbiakhoz:

- (1) VFR repüléseknél:
- (i) a tervezett leszállási repülőtérre/műveleti helyszínre történő repüléshez és utána a legnagyobb hatótávolságot biztosító sebességen legalább 20 percig történő repüléshez; vagy
 - (ii) az indulási repülőtértől/műveleti helyszíntől mért 25 tmf-es távolságot el nem hagyó repülések esetében a tartalék üzemanyag nem lehet kevesebb, mint a legnagyobb hatótávolságot biztosító sebességen legalább 10 percig történő repüléshez elegendő mennyiség;

valamint

- (2) IFR repüléseknél:
- (i) amennyiben nem szükséges kitérő repülőtér kijelölése vagy nem áll rendelkezésre az adott időjárási körülmények között használható repülőtér, a tervezett leszállási repülőtérre/műveleti helyszínre történő repüléshez és utána rendes utazósebességen, szabvány hőmérsékleti körülmények között 450 m-en (1 500 lábon) legalább 30 percig elegendő repüléshez a célrepülőtér/műveleti helyszín felett, majd megközelítéshez és leszálláshoz; vagy
 - (ii) amennyiben szükséges kitérő repülőtér kijelölése, a tervezett leszállási repülőtéren/műveleti helyszínen egy megközelítés és megszakított megközelítés elvégzéséhez elegendő mennyiség; majd:
 - (A) a meghatározott repülőtérre történő repüléshez; valamint
 - (B) rendes várakozási sebességen, szabvány hőmérsékleti körülmények között 450 m-en (1 500 lábon) legalább 30 percig elegendő repüléshez a kitérő repülőtér/műveleti helyszín felett, majd megközelítéshez és leszálláshoz.
- (b) A kényszerhelyzethez szükséges mennyiséggel együtt a szükséges üzemanyag kiszámításánál az alábbiakat kell figyelembe venni:
- (1) az előrejelzett időjárási körülményeket;
 - (2) a várható ATC útvonal-engedélyeket és forgalmi késéseket;
 - (3) vonatkozó esetben útvonalrepülés közben egy hajtómű üzemképtelenné válását; valamint
 - (4) bármely egyéb körülményt, amely késleltetheti a légi jármű leszállását vagy növelheti az üzemanyag/olajfogyasztást.
- (c) Semmi sem tiltja meg a repülési terv repülés közbeni módosítását a repülés egy másik célállomásra történő újratervezése céljából, feltéve, hogy a repülés újratervezési pontjától valamennyi előírás teljesíthető.

SPO.OP.132 Üzemanyag- és ballasztellátás tervezése — ballonok

- (a) A légi jármű-parancsnok csak akkor kezdhet meg egy repülést, amennyiben a tartalék üzemanyag, gáz vagy ballaszt 30 percnyi repüléshez elegendő.
- (b) Az üzemanyag-, gáz- vagy ballasztkészlet számítások legalább az alábbi üzemeltetési körülményeken alapuljanak:

- (1) a ballon gyártója által megadott adatok;
- (2) a várt tömegek;
- (3) a várható meteorológiai körülmények; valamint
- (4) a léginavigációs szolgáltató által alkalmazott eljárások és korlátozások.

SPO.OP.135 Repülésbiztonsági eligazítás

- (a) Az üzemeltető biztosítja, hogy a feladat-specialisták felszállás előtt eligazítást kapnak:
 - (1) a kényszerhelyzeti felszerelésekből és eljárásokból;
 - (2) minden repülés vagy repülések sorozata előtt az egyedi feladathoz kapcsolódó üzemeltetési
- (b) Az (a)(2) bekezdésben meghatározott eligazítás kiváltható egy bevezető és felfrissítő képzési programmal. Ilyen esetekben az üzemeltető köteles meghatározni a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó előírásokat.

SPO.OP.140 A repülés előkészítése

- (a) A repülés megkezdése előtt a légi jármű-parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni róla, hogy a repüléshez a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelet-típusnak, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.
- (b) A repülés megkezdése előtt a légi jármű-parancsnok köteles megismerni a tervezett repülésre vonatkozó, rendelkezésre álló meteorológiai információkat. Az indulási hely közelétől távolra tervezett, valamint minden IFR szerint végrehajtott repülés előkészítésekor szükséges:
 - (1) a rendelkezésre álló friss időjárás-jelentések és előrejelzések tanulmányozása; valamint
 - (2) alternatív intézkedések tervezése arra az esetre, ha a repülés az időjárási körülmények miatt nem hajtható végre a tervezettek szerint.

SPO.OP.145 Felszálló kitérő repülőterek — összetett hajtóműves repülőgépek

- (a) IFR szerint végrehajtott repüléseknél a légi jármű-parancsnok köteles legalább egy, megfelelő időjárási körülményekkel rendelkező felszálló kitérő repülőteret meghatározni a repülési tervben, amennyiben az indulási repülőtéren az időjárási körülmények értéke a repülőtérré meghatározott üzemeltetési minimumok értéke vagy kevesebb, illetve amennyiben egyéb okból nem lehetséges az indulási repülőtérré történő visszatérés.
- (b) A felszálló kitérő repülőtér az indulási repülőterétől mért alábbi távolságon belül helyezkedjen el:

- (1) két hajtóműves repülőgépek esetében nem messzebb, mint az egy üzemképtelen hajtóművel elért utazósebességen, mozdulatlan sztenderd légköri viszonyok között 1 repült órának megfelelő távolság; valamint
 - (2) három és négy hajtóműves repülőgépek esetében, 2 órányi repült idő az AFM szerinti egy üzemképtelen hajtóművel (OEI) elért utazósebességgel, mozdulatlan sztenderd légköri viszonyok között.
- (c) Ahhoz, hogy egy repülőteret felszálló kitérő repülőtéren jelöljenek meg, a rendelkezésre álló információk azt mutatják, hogy a repülőtér tervezett használati idejében az időjárás körülmények elérik vagy meghaladják a vonatkozó tervezési minimumokat.

SPO.OP.150 Kitérő célrepülőterek — repülőgépek

IFR szerint végrehajtott repüléseknél a légijármű-parancsnok köteles legalább egy, megfelelő időjárás körülményekkel rendelkező kitérő célrepülőteret meghatározni a repülési tervben, kivéve:

- (a) a rendelkezésre álló időjárás-jelentések azt mutatják, hogy a repülőterre történő érkezés számított ideje előtt és után 1 órával, illetve a tényleges indulási időtől a számított érkezési időt meghaladó 1 óráig (amelyik rövidebb időtartam) a megközelítés és leszállás látási meteorológiai körülményekben (VMC) hajtható végre; vagy
- (b) a leszállás tervezett helyszíne elszigetelt, valamint:
 - (1) a leszállás tervezett helyszínére műszeres megközelítési eljárást határoztak meg; valamint
 - (2) a rendelkezésre álló időjárás-jelentések azt mutatják, hogy a repülőterre történő érkezés számított ideje előtt és után 2 órával, illetve a tényleges indulási időtől a számított érkezési időt meghaladó 2 óráig (amelyik rövidebb időtartam) az alábbi időjárás körülmények lesznek tapasztalhatók:
 - (i) legalább 300 m (1 000 láb) felhőalap a műszeres megközelítési eljárásához kapcsolódó minimum felett; valamint
 - (ii) legalább 5,5 km, illetve az eljárásához kapcsolódó minimumot 4 km-rel meghaladó látástávolság.

SPO.OP.151 Kitérő célrepülőterek — helikopterek

IFR szerint végrehajtott repüléseknél a légijármű-parancsnok köteles legalább egy, megfelelő időjárás körülményekkel rendelkező kitérő célrepülőteret meghatározni a repülési tervben, kivéve:

- (a) a leszállás tervezett repülőterére műszeres megközelítési eljárást határoztak meg és a rendelkezésre álló időjárás-jelentések azt mutatják, hogy a repülőterre történő érkezés számított ideje előtt és után 2 órával, illetve a tényleges indulási időtől a számított érkezési időt meghaladó 2 óráig (amelyik rövidebb időtartam) az alábbi időjárás körülmények lesznek tapasztalhatók:
 - (1) legalább 120 m (400 láb) felhőalap a műszeres megközelítési eljárásához kapcsolódó minimum felett; valamint

- (2) az eljáráshoz kapcsolódó minimumot legalább 1 500 m-rel meghaladó látástávolság;
- vagy
- (b) a leszállás tervezett helyszíne elszigetelt, valamint:
 - (1) a leszállás tervezett repülőterére műszeres megközelítési eljárást határoztak meg; valamint
 - (2) a rendelkezésre álló időjárás-jelentések azt mutatják, hogy a repülőtérré történő érkezés számított ideje előtt és után 2 órával, az alábbi időjárási körülmények lesznek tapasztalhatók:
 - (1) legalább 120 m (400 láb) felhőalap a műszeres megközelítési eljáráshoz kapcsolódó minimum felett; valamint
 - (2) az eljáráshoz kapcsolódó minimumot legalább 1 500 m-rel meghaladó látástávolság; valamint
 - (3) tengeri úti cél esetében elhatározási pontot (PNR) határoztak meg.

SPO.OP.155 Üzemanyag-utántöltés, miközben az utasok beszállnak, a fedélzeten tartózkodnak vagy kiszállnak

- (a) Egy légitársaság nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS) vagy „wide cut” típusú üzemanyagot vagy ezen üzemanyagok bármely keverékét, miközben az utasok beszállnak/kiszállnak vagy a fedélzeten tartózkodnak.
- (b) Minden egyéb üzemanyag esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légitársaságon megfelelő létszámú képesített személyzet kell, hogy tartózkodjon, akik készek a légitársaság vészkiürítését a rendelkezésre álló legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és lefolytatni.

SPO.OP.160 Fejhallgató használata

Ballonok kivételével a repülőszemélyzet a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles állítható karra szerelt mikrofonnal vagy ezzel egyenértékű szerkezettel ellátott fejhallgatót viselni és ezt elsősorban használni az ATS-sel, valamint a személyzet egyéb tagjaival és feladat-specialistákkal történő kommunikációra.

SPO.OP.165 Dohányzás

A légitársaság-parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten, illetve miközben a légitársaság üzemanyagot vesz fel vagy ad le.

SPO.OP.170 Időjárási körülmények

- (a) VFR szerinti repüléseken a légitársaság-parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást vagy folytathatja a repülést, ha legfrissebb meteorológiai információ azt mutatja, hogy az időjárási körülmények a lerepülni tervezett útszakaszon és a tervezett célrepülőtéren a VFR üzemeltetési minimumokon vagy fölöttük lesznek.

- (b) IFR szerinti repüléseken a légi jármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg vagy folytathatja a repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai információ azt mutatja, hogy a célrepülőtérre vagy legalább egy kitérő célrepülőtérre érkezés idején a várható időjárási körülmények a vonatkozó repülőtéri üzemelési minimumokon vagy fölöttük vannak.
- (c) Amennyiben egy repülés VFR és IFR szerinti szakaszokat egyaránt tartalmaz, az (a) és (b) szakaszban meghatározott meteorológiai információk értelemszerűen alkalmazandók.

SPO.OP.175 Jég és egyéb lerakódások — földi eljárások

- (a) A légi jármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű teljesítményét és irányíthatóságát, kivéve az AFM szerint megengedett eseteket.
- (b) Összetett hajtóműves légi járművek üzemeltetése esetén az üzemeltető követendő eljárásokat dolgoz ki olyan esetekre, amikor a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez a légi jármű földi jégtelenítésére, jégmentesítésére és egyéb kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.

SPO.OP.176 Jég és egyéb lerakódások — repülés közbeni eljárások

- (a) A kapitány csak akkor folytathat repülést várható vagy tényleges jegesedési körülmények között vagy repülhet be szándékosan oda, ha a légi jármű bizonyítványa és felszerelése elégséges az ilyen helyzetek kezelésére, a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 2.a.5 bekezdése szerint.
- (b) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett intenzitást, illetve amennyiben egy olyan légi jármű, amely nem rendelkezik ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal jegesedésbe kerül, a kapitány haladéktalanul hagyja el a jegesedési körülményeket a repülési szint és/vagy az útvonal megváltoztatásával, szükség esetén kényszerhelyzet bejelentésével az ATC felé.
- (c) Összetett hajtóműves légi járművek üzemeltetése esetén az üzemeltető eljárásokat dolgoz ki várható vagy tényleges jegesedési körülmények között történő repülésekre.

SPO.OP.180 Felszállási körülmények — repülőgépek és helikopterek

A felszállás megkezdése előtt a légi jármű-parancsnok megbizonyosodik, hogy

- (a) a rendelkezésre álló információk szerint az időjárás a repülőtéren vagy műveleti helyszínen és a használni kívánt futópálya vagy FATO állapota nem akadályozza meg a biztonságos felszállást és elindulást; valamint
- (b) teljesülnek a meghatározott repülőtér üzemeltetési minimumok.

SPO.OP.181 Felszállási körülmények — ballonok

A felszállás megkezdése előtt a légi jármű-parancsnok megbizonyosodik, hogy a rendelkezésére álló információk szerint az időjárás a repülőtéren vagy műveleti helyszínen nem akadályozza meg a biztonságos felszállást és elindulást.

SPO.OP.185 Repülés közben szimulált rendkívüli helyzetek

Az olyan eseteket kivéve, amikor a fedélzeten képzési céllal tartózkodik feladat-specialista, a légi jármű-parancsnok feladat-specialisták szállítása közben nem szimulál:

- (a) a rendkívüli vagy kényszerhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő rendkívüli vagy kényszerhelyzeteket; vagy
- (b) műszeres meteorológiai körülmények (IMC) közötti mesterséges eszközökkel történő repülést.

SPO.OP.190 Repülés közbeni üzemanyag-szabályozás

- (a) Összetett hajtóműves légi járművek üzemeltetője biztosítja, hogy a repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzéseket és üzemanyag-szabályozást végezzék.
- (b) A légi jármű-parancsnok repülés közben rendszeres időközönként ellenőrzi, hogy a felhasználható fennmaradó üzemanyag nem kevesebb, mint egy megfelelő időjárási körülményekkel rendelkező repülőtér vagy műveleti helyszín eléréséhez elegendő mennyiség, az SPO.OP.130 és SPO.OP.131 pontokban előírt üzemanyag-tartalékkal.

SPO.OP.195 Kiegészítő oxigén használata

- (a) Az üzemeltető biztosítja, hogy a feladat-specialisták és a repülőszemélyzet tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használnak, amennyiben a pilótakabinban mért tengerszint feletti magasság 30 percet meghaladóan magasabb, mint 10 000 láb, illetve minden esetben, amikor a kabinban mért tengerszint feletti magasság 13 000 lábnál magasabb, kivéve, ha ezt a kompetens hatóság másként nem engedélyezte, és az SOP-k szerint.
- (b) Az (a) bekezdés sérelme nélkül ejtőernyős műveletek kivételével nem összetett hajtóműves repülőgépekkel és helikopterekkel végrehajtható rövid, meghatározott időtartamú repülés 13 000 láb felett, kiegészítő oxigén használata nélkül, a kompetens hatóság az alábbiak figyelembe vételével hozott előzetes jóváhagyásával:
 - (1) a 13 000 láb feletti repülés időtartama nem haladja meg a 10 percet, illetve – amennyiben hosszabb ideig szükséges – az egyedi feladat teljesítéséhez szigorúan szükséges időtartamot;
 - (2) a repülés során nem emelkednek 16 000 láb fölé;
 - (3) az SPO.OP.135 pont alapján elvégzett repülésbiztonsági eligazítás elegendő tájékoztatást nyújt a személyzet tagjai és a feladat-specialisták részére a hipoxia hatásairól;
 - (4) az (1), (2) és (3) pontokban meghatározott műveletekre készített SOP-k;

- (4) az üzemeltető 13 000 láb felett kiegészítő oxigén használata nélkül végrehajtott műveletei során szerzett tapasztalata;
- (5) a személyzet tagjai és feladat-specialisták egyéni tapasztalatai az, hogy fizikailag mennyire alkalmazkodtak a nagy magasságokhoz; valamint
- (6) azon bázis tengerszint feletti magassága, ahol az üzemeltetőt bejegyezték, vagy ahonnan a műveleteket végrehajtják.

SPO.OP.200 Földközelség észlelése

- (a) Amennyiben a repülőszemélyzet tagja vagy a földközelség-jelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a repülőgép-vezető pilóta azonnal helyesbítő intézkedést tesz a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.
- (b) A földközelség-jelző azon egyedi műveletek során, amelynél annak természetéből fakadóan a repülést a földtől a földközelség-jelző rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell végrehajtani, kikapcsolható.

SPO.OP.205 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS) — összetett hajtóműves repülőgépek és helikopterek

- (a) Az üzemeltető üzemeltetési eljárásokat és képzési programokat dolgoz ki amennyiben az ACAS-t beszerelték és működik. ACAS II használata esetén ezen eljárások és képzés összhangban kell, hogy álljon a 1332/2011/EU bizottsági rendelettel.²
- (b) Az ACAS azon egyedi műveletek során, amelynél annak természetéből fakadóan a légi járművek szükségszerűen egymástól az ACAS rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell kerülnek egymáshoz, kikapcsolható

SPO.OP.210 Megközelítés és leszállás feltételei — repülőgépek és helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a légi jármű-parancsnok megbizonyosodik, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy műveleti helyszínen tapasztalható időjárás és a használni kívánt futópálya vagy FATO állapota nem akadályozza biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

SPO.OP.215 A megközelítés megkezdése és folytatása — repülőgépek és helikopterek

- (a) A légi jármű-parancsnok műszeres megközelítést a jelentett futópálya menti látástávolságtól / látástávolságtól (RVR/VIS) függetlenül megkezdheti.
- (b) Amennyiben a jelentett RVR/VIS kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:
 - (1) a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb alatt; vagy
 - (2) a megközelítés végső szakaszában, amennyiben az elhatározási tengerszintfelszín feletti magasság (DA/H) vagy legalacsonyabb süllyedési

² 1332/2011/EU rendelet a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról, HL L 336, 2011.12.20., 20. old.

tengerszint/felszín feletti magasság (MDA/H) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb,

- (c) Amennyiben RVR értékek nem állnak rendelkezésre, az RVR értékek a jelentett látástávolság átváltásával állapíthatók meg.
- (d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb elhagyása után a jelentett RVR/VIS a vonatkozó minimum alá süllyed, a megközelítés a DA/H-ig vagy MDA/H-ig folytatható.
- (e) DA/H vagy MDA/H alatt a megközelítés akkor folytatható és a leszállás akkor teljesíthető, ha megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő vizuális referencia a DA/H-nál vagy MDA/H-nál létrejön és fennmarad.
- (f) Mindig a földet érési zóna RVR-je az irányadó.

SPO.OP.225 Üzemeltetési korlátozások — hőlégballonok

Hőlégballon felszállható éjjel, feltéve, hogy elegendő mennyiségű üzemanyagot visz a nappal történő leszálláshoz.

SPO.OP.230 Szabvány üzemeltetési eljárások

- (a) Az egyedi műveleteket az SOP-k szerint kell végrehajtani.
- (b) Egyedi művelet végrehajtását megelőzően az üzemeltető köteles kockázatelemzést végezni, és megfelelő SOP-t kidolgozni. A kockázatelemzés és az SOP legalább az alábbiakra terjed ki:
 - (1) a tevékenység köre és összetettsége;
 - (2) a légijármű és felszerelése;
 - (3) a személyzet összetétele, képzése és gyakorlata;
 - (4) a feladat-specialisták feladatai;
 - (5) a légijármű teljesítménye;
 - (6) veszélyes áruk szállítása;
 - (7) rendes, rendkívüli és kényszerhelyzeti eljárások;
 - (8) földi berendezések; valamint
 - (9) feljegyzések tárolása.
- (c) A kereskedelmi üzemeltetők által kidolgozott SOP-kat a kompetens hatóság hagyja jóvá.

C alrész — Légijármű teljesítmény és üzemeltetési korlátozások**SPO.POL.100 Üzemeltetési korlátozások — valamennyi légijármű**

- (a) A légijármű terhelése, tömege és – ballonok kivételével – súlypontja (CG) az üzemelés bármely szakaszában be kell, hogy tartsa a vonatkozó kézikönyvben meghatározott korlátozásokat.
- (b) A légijárművön el kell helyezni feliratokat, listákat, műszer-jelöléseket vagy ezek kombinációit olyan üzemeltetési korlátozások jelzésére, amelyek vizuális jelölését az AFM előírja.

SPO.POL.105 Tömeg és súlypont

- (a) Az üzemeltető biztosítja, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően tényleges súlyméréssel megállapításra került légijármű tömege és – ballonok kivételével – CG-je. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások halmozott hatását a tömegre és súlypontra. Ezen információt a légijármű-parancsnok rendelkezésére kell bocsátani. A légijárműveket újra kell mérni, amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és súlypontra.
- (b) A súlymérést a légijármű gyártója vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezet végzi.

SPO.POL.110 Tömeg és súlypont-rendszer — repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és összetett hajtóműves repülőgéppel végzett nem kereskedelmi műveletek

- (a) Az üzemeltető tömeg és súlypont rendszert hoz létre, amely rögzíti, hogy az alábbi tételek az egyes repülésekre repülés-sorozatokra vonatkozóan hogyan kerülnek meghatározásra:
 - (1) a légijármű száraz üzemelési tömege;
 - (2) a hasznos teher tömege;
 - (3) a betöltött üzemanyag tömege;
 - (4) a légijármű terhelése és a terhelés elosztása;
 - (5) felszállótömeg, leszállótömeg és üzemanyag nélküli tömeg;
 - (6) A légijármű vonatkozó CG-helyzetei.
- (b) A repülőszemélyzet rendelkezzen az elektronikus számításokon alapuló tömeg-és súlypontszámítások megismétlését és ellenőrzését lehetővé tevő eszközzel.
- (c) Az üzemeltető eljárásokat hoz létre, amely lehetővé teszi, hogy a légijármű-parancsnok meghatározza a betöltött üzemanyag tömegét, a tényleges sűrűséget, vagy, amennyiben nem ismert, az üzemeltetési kézikönyvben meghatározott módszerrel kiszámított sűrűséget használva.
- (d) A légijármű-parancsnok biztosítja, hogy:
 - (1) légijármű rakodása megfelelően képesített személyzet felügyelete mellett történik; valamint

- (2) a hasznos teher megegyezik a légi jármű tömeg- és súlypontszámításához használt adatokkal.
- (e) Az üzemeltető az üzemeltetési kézikönyvben meghatározza az (a) – (d) bekezdések előírásainak megfelelő, a terhelési és tömeg- és súlypontrendszerben alkalmazott irányelveket és módszereket. Ez a rendszer minden tervezett műveletre térjen ki.

SPO.POL.115 Tömeg- és súlypontadatok és dokumentáció — repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és összetett hajtóműves repülőgéppel végzett nem kereskedelmi műveletek

- (a) Az üzemeltető minden egyes repülés vagy repülés-sorozat előtt meghatározza a tömeg- és súlypontadatokat, valamint elkészíti a tömeg- és súlypont-dokumentációt, meghatározva a terhelést és eloszlását úgy, hogy a légi jármű tömeg- és súlypont korlátait nem haladják meg. A tömeg- és súlypont-dokumentáció az alábbi információkat tartalmazza:
- (1) a légi jármű lajstromjele és típusa;
 - (2) vonatkozó esetben a járat azonosító, szám és dátum;
 - (3) a légi jármű-parancsnok neve;
 - (4) a dokumentumot elkészítő személy neve;
 - (5) száraz üzemelési tömeg és a légi jármű vonatkozó CG-je
 - (6) az üzemanyag tömege felszálláskor és az utazáshoz szükséges üzemanyag tömege;
 - (7) vonatkozó esetben az üzemanyagtól eltérő fogyóeszközök tömege;
 - (8) a rakomány összetevői;
 - (9) felszállótömeg, leszállótömeg és üzemanyag nélküli tömeg;
 - (10) a légi jármű vonatkozó CG-helyzetei; valamint
 - (11) a korlátozó tömeg- és súlypontértékek.
- (b) Amennyiben a tömeg és súlypont dokumentációt egy számítógépes tömeg és súlypont rendszer generálja, az üzemeltető ellenőrizze a kimeneti adatokat.

SPO.POL.116 Tömeg- és súlypontadatok és dokumentáció — könnyítések

Az SPO.POL.115 (a)(5) bekezdés sérelme nélkül a CG helyzetet nem szükséges feltüntetni a tömeg- és súlypont-dokumentációban, amennyiben a rakomány eloszlása megfelel egy előzetesen kiszámított egyensúly-táblázatnak, vagy amennyiben kimutatható, hogy a tervezett műveletekhez a tényleges rakománytól függetlenül megfelelő egyensúly biztosítható.

SPO.POL.120 Teljesítmény – általános előírások

- (a) A légi jármű-parancsnok csak akkor üzemeltetheti a légi járművet, amennyiben teljesítménye elegendő a vonatkozó repülési szabályok, valamint bármely egyéb, a repülésre, a légtérre vagy a használt repülőtérré vagy műveleti helyszínre vonatkozó korlátozások betartásához, figyelembe véve a felhasznált térképek pontosságát.

- (b) A légi jármű-parancsnok nem üzemeltetheti a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg felett, amennyiben hajtómű-meghibásodás esetén nem hajtható végre leszállás a földön tartózkodó személyek vagy vagyontárgyak felesleges veszélyeztetése nélkül.

SPO.POL.125 Felszállótömeg-korlátozások — összetett hajtóműves repülőgépek

Az üzemeltető biztosítja, hogy:

- (a) a repülőgép tömege a felszállás kezdetén nem haladja meg az alábbi tömegkorlátozásokat:
- (1) felszállási, az SPO.POL.130 előírásai szerint;
 - (2) útvonalon, egy üzemképtelen hajtóművel, az SPO.POL.135 előírásai szerint; valamint
 - (3) leszálláskor, az SPO.POL.140 előírásai szerint,
- a repülés haladásával és üzemanyag-kibocsátás során várható tömegcsökkenés engedélyezésével;
- (b) a felszállótömeg a felszállás kezdetén nem haladhatja meg az AFM-ben az adott repülőtér vagy műveleti helyszín barometrikus nyomásmagasságára, valamint – amennyiben a legnagyobb felszállótömeg meghatározásához felhasználásra került – bármely egyéb helyi atmoszferikus környezetre meghatározott legnagyobb felszállótömeget; valamint
- (c) a a célrepülőtéren vagy műveleti helyszínen, illetve bármely egyéb kiterő repülőtéren történő leszállás várható idejében számított leszállótömeg nem haladhatja meg az AFM-ben az adott repülőterek vagy műveleti helyszínek barometrikus nyomásmagasságára, valamint – amennyiben a legnagyobb leszállótömeg meghatározásához felhasználásra került – bármely egyéb helyi atmoszferikus környezetre meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

SPO.POL.130 Felszállás — összetett hajtóműves repülőgépek

- (a) A legnagyobb felszállótömeg meghatározásakor a légi jármű-parancsnok figyelembe veszi az alábbiakat:
- (1) a számított felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot, az akadálymentes terület távolsága nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolság felét;
 - (2) a számított felszállási nekifutás nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot;
 - (3) azonos V_1 értéket kell használni a megszakított és folytatott felszálláshoz, ahol a V_1 meghatározása az AFM-ben található; valamint
 - (4) vizes vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg a száraz futópályán, azonos körülmények között megengedett tömegértéket.
- (b) Felszállás során bekövetkező hajtómű-leálláskor a légi jármű-parancsnok biztosítja, hogy:

- (1) amennyiben a légijárműhöz V_1 értéket határoztak meg az AFM-ben, a légijármű legyen képes a felszállás megszakítására és az igénybe vehető megállási távolságon belül megállni; valamint
- (2) amennyiben a légijárműhöz nettó felszállási útvonalat határoztak meg az AFM-ben, a légijármű legyen képes a felszállás folytatására és a felszállási útvonal nyomán valamennyi akadály megfelelő távolságban történő elkerülésére, amíg a repülőgép olyan helyzetbe nem kerül, hogy megfeleljen az SPO.POL.135 előírásainak.

SPO.POL.135 Útvonalrepülés — egy hajtómű üzemképtelen — összetett hajtóműves repülőgépek

A légijármű-parancsnok biztosítja, hogy amennyiben az útvonal bármely pontján egy hajtómű üzemképtelenné válik, egy több hajtóműves repülőgép legyen képes a repülés folytatására egy megfelelő repülőtérré vagy műveleti helyszínre anélkül, hogy bármikor a legalacsonyabb akadálymentességi magasság alá süllyedne.

SPO.POL.140 Leszállás — összetett hajtóműves repülőgépek

A légijármű-parancsnok biztosítja, hogy a repülőgép bármely repülőtéren vagy műveleti helyszínen a megközelítési útvonalon található valamennyi akadály biztonságos távolságban történő elkerülését követően képes az igénybe vehető leszállási távolságon belül leszállni és megállni, illetve hidroplán esetében megfelelően alacsony sebességre lassulni. Engedményeket kell tenni a megközelítési és leszállási technikákban várható változások miatt, amennyiben ezen engedményeket a teljesítmény-adatok tervezésekor nem tették meg.

SPO.POL.145 Teljesítmény és üzemeltetési követelmények — repülőgépek

Repülőgép nem beépített terület felett 150 m (500 láb) magasság alatt történő üzemeltetése során olyan repülőgépek üzemeltetése esetén, amelyek kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képesek a magasság tartására, az üzemeltető:

- (a) üzemeltetési eljárásokat határoz meg a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;
- (b) képzési programot vezet be a személyzet tagjai számára; valamint
- (c) biztosítja, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladat-specialisták eligazítást kapnak a kényszerleszállás során követendő eljárásokból.

SPO.POL.146 Teljesítmény és üzemeltetési követelmények — helikopterek

- (a) az SPO.POL.120(b) szakasz sérelme nélkül a légijármű-parancsnok üzemeltethet légijárművet beépített terület felett, amennyiben:
 - (1) a helikopter A vagy B kategóriájú tanúsítással rendelkezik; valamint
 - (2) biztonsági intézkedéseket hoztak a földön található személyek vagy vagyontárgyak veszélyeztetésének megelőzésére, és a műveletet és az SOP-t jóváhagyták.
- (b) Az üzemeltető:

- (1) üzemeltetési eljárásokat határoz meg a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;
 - (2) képzési programot vezet be a személyzet tagjai számára; valamint
 - (3) biztosítja, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladat-specialisták eligazítást kapnak a kényszerleszállás során követendő eljárásokból.
- (c) Az üzemeltető biztosítja, hogy felszállás, leszállás vagy függeszkedés során a légijármű tömege nem haladja meg az alábbiakra meghatározott legnagyobb értéket:
- (1) párnahatás nélküli lebegés (HOGÉ)] esetére, valamennyi hajtómű a megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelésénél; vagy
 - (2) amennyiben olyan körülmények tapasztalhatók, hogy HOGÉ létrejötte nem valószínű, a helikopter tömege nem haladhatja meg párnahatással történő lebegés (HIGE) esetére meghatározott legnagyobb tömeget, feltéve, hogy az uralkodó körülmények lehetővé teszik a párnahatással történő lebegés létrejöttét a legnagyobb meghatározott tömeggel.

D alrész — Műszerek, adatok, berendezések**1. fejezet — Repülőgépek****SPO.IDE.A.100 Műszerek és berendezések — általános előírások**

- (a) A jelen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyatni, amennyiben azokat:
- (1) a repülőszemélyzet a repülési útvonal irányítására használja, az SPO.IDE.A.215 vagy SPO.IDE.A.220 pontok előírásainak betartására; vagy
 - (2) a repülőgépbe beszerelték.
- (b) Amennyiben a jelen alrész előírja, az alábbi tételekhez nem szükséges a berendezések jóváhagyása:
- (1) tartalék megszakítók;
 - (2) független hordozható fényforrások;
 - (3) egy pontos időmérő;
 - (4) térképtartó;
 - (5) elsősegély-csomagok;
 - (6) túlélő- és jeladó felszerelés; valamint
 - (7) tengeri horgonyok és kikötéshez szükséges felszerelés.
- (c) A jelen alrészben, illetve bármely más vonatkozó függelékben nem előírt, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:
- (1) az ezen műszerek, berendezések vagy felszerelések által megjelenített információt a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. függelék vagy az SPO.IDE.A.215 és SPO.IDE.A.220 pontok előírásainak történő megfelelésre;
 - (2) a műszerek és berendezések nem hathatnak ki a repülőgép légialkalmasságára, még üzemszünetek vagy meghibásodások esetén sem.
- (d) Amennyiben egy berendezést a repülőszemélyzet egy tagja repülés közben saját munkahelyén használ, a berendezésnek arról a munkahelyről működtethetőnek kell lennie.
- (e) A repülőszemélyzet bármelyik tagja által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a repülőszemélyzet tagja saját munkaállomásáról, a repülés közben előre nézve rendszeren felvett testhelyzetétől és látómezejétől történő lehető legkisebb eltéréssel leolvashassa a műszer kijelzéseit.
- (f) Valamennyi előírt kényszerhelyzeti berendezés álljon rendelkezésre azonnali használatra.

SPO.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

Egy repülés nem kezdhető meg, amennyiben a repülőgép a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha

- (a) a repülőgépet a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha ilyet megállapítottak; vagy
- (b) összetett hajtóműves repülőgépek és bármely, kereskedelmi művelet során használt repülőgép esetén a kompetens hatóság jóváhagyta, hogy az üzemeltető a repülőgépet a minimálisan szükséges berendezések alaplístája (MMEL) szerint üzemeltesse; vagy
- (c) a repülőgép a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kiállított repülési engedéllyel rendelkezik.

SPO.IDE.A.110 Tartalék elektromos megszakítók

A repülőgépeket szereljük fel teljes áramkörvédelemre minősített tartalék elektromos megszakítókkal a repülés közben kicserélhető megszakítók kicseréléséhez.

SPO.IDE.A.115 Üzemelő fények

Az éjjel üzemeltetett repülőgépek legyenek az alábbi fényekkel felszerelve:

- (a) összeütközést megelőző fényrendszer;
- (b) navigációs/helyzetjelző fények;
- (c) leszállófény;
- (d) a repülőgép elektromos rendszere által a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- (e) a repülőgép elektromos rendszere által valamennyi kabin megvilágítására biztosított világítás;
- (f) a személyzet valamennyi munkahelyére független hordozható fényforrás; valamint
- (g) amennyiben a repülőgépet hidrolánként üzemeltetik, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatban előírt fények.

SPO.IDE.A.120 VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- (a) A VFR szerinti nappal üzemeltetett repülőgépeket a pilóta munkahelyén az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
 - (1) mágneses irány,
 - (2) az idő órában, percben és másodpercben,
 - (3) barometrikus nyomásmagasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,

- (5) Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki; valamint
 - (6) összetett hajtóműves repülőgépeknél: csúszás.
- (b) A látási meteorológiai körülmények (VMC) között, víz felett, partlátás nélkül és valamennyi hajtómű üzemelése mellett, éjjel, VMC-ben; illetve olyan körülmények között, amikor a repülőgép tervezett útvonala egy vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható, az (a) bekezdésen felül a repülőgépet fel kell szerelni:
- (1) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel:
 - (i) fordulás és csúszás,
 - (ii) tengrszint feletti magasság,
 - (iii) a függőleges sebesség (variosebesség), valamint
 - (iv) stabilizált irány;
 - (2) Egy eszközzel arra az esetre, ha a giroszkopikus műszerek áramellátása nem megfelelő; valamint
 - (3) összetett hajtóműves repülőgépek esetében az (a)(4) pontban meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszközzel.
- (c) A nem összetett hajtóműves repülőgépeket, amennyiben olyan körülmények között üzemeltetik, amikor a repülőgép tervezett útvonala egy vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható, az (a) és (b) bekezdésen felül fel kell szerelni az (a)(4) pontban meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszközzel.
- (d) Amennyiben az üzemeléshez két pilóta szükséges, az alábbiak kijelzésére szolgáló kiegészítő kijelzőeszközöket kell beszerelni:
- (1) barometrikus nyomásmagasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) csúszás, vagy vonatkozó esetben fordulás és csúszás,
 - (4) vonatkozó esetben térbeli helyzet,
 - (5) vonatkozó esetben a függőleges sebesség (variosebesség),
 - (6) vonatkozó esetben stabilizált irány, valamint
 - (7) vonatkozó esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

SPO.IDE.A.125 IFR szerinti üzemelés – repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

IFR szerint üzemeltetett repülőgépeket az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

- (a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
 - (1) mágneses irány,
 - (2) az idő órában, percben és másodpercben,

- (3) barometrikus nyomásmagasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) a függőleges sebesség (variosebesség),
 - (6) fordulás és csúszás,
 - (7) térbeli helyzet,
 - (8) stabilizált irány,
 - (9) a külső hőmérséklet, valamint
 - (10) Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;
- (b) egy eszközzel arra az esetre, ha a giroszkopikus műszerek áramellátása nem megfelelő.
- (c) amennyiben az üzemeléshez két pilóta szükséges, az alábbiak kijelzésére szolgáló kiegészítő eszközöket kell beszerezni a másodpilóta munkahelyén:
- (1) barometrikus nyomásmagasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) függőleges sebesség (variosebesség),
 - (4) fordulás és csúszás,
 - (5) térbeli helyzet,
 - (6) stabilizált irány, valamint
 - (7) vonatkozó esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;
- (d) az (a)(4) és (c)(2) pontban meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszközzel; valamint
- (e) összetett hajtóműves repülőgépeknél:
- (1) statikus légnyomás kiegészítő forrásból történő mérése;
 - (2) Térképtartó egy könnyen olvasható helyen, amely éjjeli műveletekhez megvilágítható.
 - (3) a tengerszint feletti magasság mérésére és kijelzésére szolgáló második önálló eszköz, kivéve ha az az (e)(1) pont előírásainak történő megfelelés során beszerelésre került; valamint
 - (4) kényszerhelyzeti áramforrás, amely a fő áramtermelő rendszertől függetlenül üzemel, és amelynek célja a térbeli helyzet kijelzésére szolgáló rendszer 30 percig történő üzemeltetése és megvilágítása. A kényszerhelyzeti áramforrás a fő áramtermelő rendszer kimaradása esetén automatikusan lépjen működésbe, valamint a műszeren világosan jelezni kell, hogy a tárbeli helyzetjelző a kényszerhelyzeti áramforrásról üzemel.

SPO.IDE.A.126 IFR szerinti egypilótás műveletekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az IFR szerint egy pilótával üzemeltetett repülőgépekbe szereljenek legalább a magasság tartására és a géptengely irány követésére képes robotpilótát

SPO.IDE.A.130 Terepre figyelmeztető rendszer (TAWS)

Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű (MCTOM) gázturbina-hajtásos repülőgépeket az alábbi előírásoknak megfelelő TAWS-zal kell ellátni:

- (a) A osztályú berendezés egy elfogadható szabvány meghatározása alapján olyan repülőgépeknél, amelynek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát (CofA) 2011. január 1-ét követően állították ki; vagy
- (b) B osztályú berendezés egy elfogadható szabvány meghatározása alapján olyan repülőgépeknél, amelynek első egyedi CofA-ját 2011. január 1-én vagy azt megelőzően állították ki.

SPO.IDE.A.131 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)

Amennyiben arról a 1332/2011/EU rendelet másképp nem rendelkezik, az 5 700 kg-ot meghaladó MCTOM-ú turbina-hajtásos repülőgépeket ACAS II-vel kell felszerelni.

SPO.IDE.A.132 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés — összetett hajtóműves repülőgépek

Amennyiben éjjel vagy IMC-ben olyan területeken üzemeltetik, ahol az útvonalon zivatar-tevékenység vagy egyéb, fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel kimutathatóan ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes időjárás-jelenség várható, az alábbi repülőgépekbe fedélzeti időjárás-felderítő berendezést kell szerelni:

- (a) túlnyomásos repülőgépek;
- (b) 5 700 kg-ot meghaladó MCTOM-ú nem túlnyomásos repülőgépek.

SPO.IDE.A.133 Éjjel, jegesedési körülmények közötti műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések – összetett hajtóműves repülőgépek

- (a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között üzemeltetett repülőgépeket fel kell szerelni a jégtakaró kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.
- (b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

SPO.IDE.A.135 A repülőszemélyzet belső telefonrendszere

Az egynél több személyzettel üzemeltetett repülőgépeket el kell látni belső telefonrendszerrel a repülőszemélyzet részére fejhallgatókkal és mikrofonokkal, a repülőszemélyzet minden tagja általi használatra.

SPO.IDE.A.140 Pilótafülke hangrögzítő

- (a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni CVR-rel:
 - (1) 27 000 kg-ot meghaladó MCTOM-ú repülőgépek, amelyek első egyedi CofA-ját 2016. január 1-én vagy azt követően állították ki; valamint

- (2) olyan, 2 250 kg-ot meghaladó MCTOM-ú repülőgépek:
- (i) amelyek üzemelését legalább kétpilótás minimum személyzettel engedélyezték;
 - (ii) amelyek sugárhajtóműve(kke)l vagy egynél több turbolégcsavaros hajtóművel rendelkeznek; valamint
 - (iii) amelyek típusalkalmassági bizonyítványát 2016. január 1-én vagy azt követően állították ki.
- (b) A CVR legyen képes legalább az utolsó 2 órában felvett adatokat tárolni
- (c) A CVR időhivatkozással rögzítse:
- (1) a pilótafülkében rádióon leadott vagy vett beszédalapú kommunikációt;
 - (2) a repülőszemélyzet beszédalapú kommunikációját a belső telefonon vagy, amennyiben beszerelésre került, az utas-tájékoztató rendszeren;
 - (3) a pilótafülke akusztikus környezetét, megszakítás nélkül beleértve egyes használatban álló állítható karos vagy maszkmikrofontól származó, hallható jelet; valamint
 - (4) a fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett, navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító beszéd- vagy hangjeleket.
- (d) A CVR azt megelőzően kezdje meg a rögzítést, hogy a repülőgép saját erőből mozgásba lép és a rögzítést a repülés befejezéséig folytassa, amikor a repülőgép többé nem képes saját erőből mozogni.
- (e) A (d) bekezdésen felül, az elektromos áram rendelkezésre állásától függően a CVR a pilótafülkében zajló, a repülés előtti hajtóműindítás előtti ellenőrzések során a lehető leghamarabb kezdje meg a hangrögzítést és a repülés végén történő hajtómű-leállítást követő ellenőrzésekig folytassa.
- (f) A CVR rendelkezzen a vízben történő felderítését elősegítő eszközzel.

SPO.IDE.A.145 Repülési adatrögzítő

- (a) Az olyan, 5 700 kg-ot meghaladó MCTOM-ú repülőgépeket, amelyek első egyedi CofA-jukat 2016. január 1-én vagy azt követően állították ki, FDR-rel kell felszerelni, amely az adatok rögzítésére és tárolására digitális módszert alkalmaz, és amelyhez rendelkezésre áll a tárolóeszközön tárolt adatok készen történő kinyerése.
- (b) Az FDR rögzítse repülőgép repülési útvonalának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének, konfigurációjának és működésének pontos meghatározásához szükséges paramétereket, és legyen képes legalább a megelőző 25 órában rögzített adatok tárolására.
- (c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a repülőszemélyzetnek megjelenített információkkal.
- (d) Az FDR azt megelőzően kezdje meg a rögzítést, hogy a repülőgép saját erőből mozgásba lép és a rögzítés azt követően álljon le, hogy a repülőgép többé nem képes saját erőből mozogni.
- (e) Az FDR rendelkezzen a vízben történő felderítését elősegítő eszközzel.

SPO.IDE.A.150 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- (a) Az első egyedi CofA-t 2016. január 1-én vagy azt követően megszerző, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs képességgel rendelkező repülőgépek, amelyek fedélzetén kötelező CVR beszerelése, vonatkozó esetben felvevőn rögzítsék:
- (1) a repülőgépbe érkező és onnan induló, az ATS-sel végzett kommunikációval kapcsolatos adatkapcsolaton alapuló, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó kommunikációs üzeneteket:
 - (i) adatkapcsolat kezdeményezése;
 - (ii) az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - (iii) célzott légtérelőrzés;
 - (iv) repülés-tájékoztató;
 - (v) amennyire megvalósítható és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű lesugárzott légtérelőrzése;
 - (vi) amennyire megvalósítható és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű operatív irányítási adatai; valamint
 - (vii) amennyire megvalósítható és a rendszer architektúrájától függően, grafikák.
 - (2) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt kapcsolódó felvételekkel történő összevetést elősegítő információ; valamint
 - (3) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- (b) A rögzítő digitális módszert alkalmazzon az adatok és információk rögzítésére és tárolására és legyen módszer az adatok visszanyerésére. A rögzítés módja olyan legyen, amely lehetővé teszi a földön felvett adatokkal történő párosítást.
- (c) A rögzítő legyen képes legalább a SPO.IDE.A.140 pontban a CVR-eknél meghatározott időtartamig tárolni a rögzített adatokat.
- (d) A rögzítő rendelkezzen a vízben történő felderítését elősegítő eszközzel.
- (e) A rögzítő működésbe lépésére és leállítására vonatkozó logika megegyezik a CVR a SPO.IDE.A.140 (d) és (e) bekezdésekben meghatározott működésbe lépésére és leállítására vonatkozó logikájával.

SPO.IDE.A.155 Összevont repülési adatrögzítő és pilótafülke hangrögzítő

A CVR-re és az FDR-re vonatkozó előírásoknak történő megfelelés elérhető:

- (a) olyan repülőgépek esetében, ahol CVR vagy FDR beszerelése kötelező, egy összevont repülési adat- és pilótafülke hangrögzítővel; vagy
- (b) olyan repülőgépek esetében, ahol CVR és FDR beszerelése kötelező, két összevont repülési adat- és pilótafülke hangrögzítővel.

SPO.IDE.A.160 Ülések, ülések biztonsági övei és hevederek

A repülőgépeket fel kell szerelni:

- (a) üléssel vagy munkaállomással minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladat-specialista számára;
- (b) minden ülésen biztonsági övvel, valamint minden munkaállomáson hevederekkel;
- (c) nem összetett hajtóműves repülőgépeknél a felsőtestet rögzítő, egyponthoz kioldóval rendelkező biztonsági övvel minden hajózószemélyzeti tag ülésén.
- (d) összetett hajtóműves repülőgépeknél a felsőtestet rögzítő, egyponthoz kioldóval rendelkező, olyan eszközzel kapcsolt biztonsági övvel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét:
 - (1) a repülőszemélyzet minden tagjának ülésén, valamint bármely, a pilótaülés melletti ülésen; valamint
 - (2) a pilótafülkében található valamennyi megfigyelő-ülésen.

SPO.IDE.A.165 Elsősegély-csomag

- (a) A repülőgépeket elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- (b) Az elsősegély-csomag:
 - (1) legyen használatra könnyen hozzáférhető; valamint
 - (2) naprakészen tartandó.

SPO.IDE.A.170 Tartalék oxigén — túlnyomásos repülőgépek

- (a) Az olyan repülési magasságok felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeket, amelyeken a (b) bekezdés alapján oxigén-ellátás szükséges, el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas tartalék oxigéntároló és –adagoló berendezéssel.
- (b) Az olyan magasság felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeken, ahol a kabinokban mért nyomásmagasság meghaladja a 10 000 lábat, elegendő mennyiségű belélegezhető oxigént hordozzanak a személyzet valamennyi tagja, illetve feladat-specialisták legalább az alábbi időtartamig történő ellátására:
 - (1) a 15 000 láb kabin nyomásmagasságot meghaladó repülés teljes időtartama, de nem kevesebb, mint 10 percre elegendő mennyiség;
 - (2) bármely olyan időszakra elegendő mennyiség, amikor a kabinnyomás elvesztésekor és a repülés körülményeinek figyelembe vételével a pilóta- és utaskabin nyomásmagassága 14 000 láb és 15 000 láb közé esik;
 - (3) bármely olyan, 30 percet meghaladó időtartam, amikor a pilóta- és utaskabin nyomásmagassága 10 000 láb és 14 000 láb közé esik; valamint
 - (4) nem kevesebb, mint 10 perces időtartam olyan esetekben, amikor a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó nyomásmagasság felett vagy az alatti magasságon olyan körülmények között üzemeltetik, amelyek nem teszik lehetővé, hogy a repülőgép 4 percen belül biztonságosan 13 000 láb alá süllyedjen.

- (c) A 25 000 láb nyomásmagasság felett üzemeltetett túlnyomásos repülőgépeket ezen felül fel kell szerelni:
- (1) olyan szerkezettel, amely figyelmeztetést ad a személyzetnek, amennyiben leesik a kabinnyomás; valamint
 - (2) összetett hajtóműves repülőgépek esetén gyorsan felvehető maszkkal a személyzet részére.

SPO.IDE.A.175 Tartalék oxigén — nem túlnyomásos repülőgépek

- (a) Az olyan repülési magasságok felett üzemelő nem túlnyomásos repülőgépeket, amelyekben a (b) bekezdés alapján oxigén-ellátás szükséges, el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas tartalék oxigéntároló és –adagoló berendezéssel.
- (b) Az olyan magasság felett üzemelő nem túlnyomásos repülőgépeket, ahol a kabinokban mért nyomásmagasság meghaladja a 10 000 lábat, elegendő mennyiségű belélegezhető oxigént hordozzanak:
- (1) A bármely 30 percen felüli időtartamra a személyzet valamennyi tagja ellátására, ha a kabin nyomásmagasság 10 000 láb, és 13 000 láb között van;
 - (2) a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy bármely időszakig történő ellátására, amikor a kabin nyomásmagasság több, mint 13 000 láb;
- (c) A (b) bekezdés sérelme nélkül 13 000 láb és 16 000 láb között végrehajthatók meghatározott időtartamú repülések oxigén-ellátás nélkül, az SPO.OP.195(b) szerint.

SPO.IDE.A.180 Kézi tűzoltó-készülékek

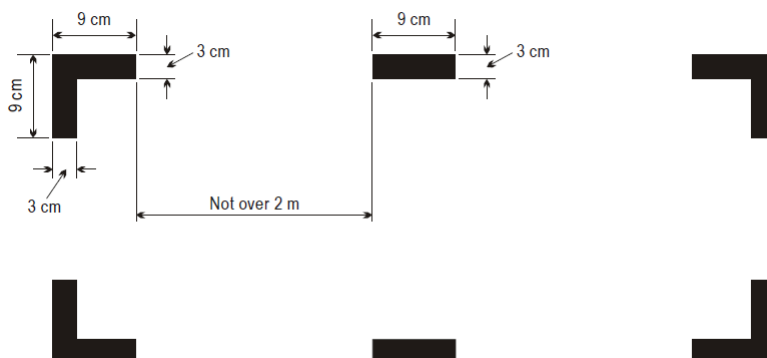
- (a) A repülőgépeket a motoros vitorlázó túrarepülőgépek (TMG) kivételével el kell látni legalább egy kézi tűzoltó-készülékkel:
- (1) a pilótakabinban; valamint
 - (2) minden, a pilótafülkétől különálló kabinban, kivéve, ha a kabin a repülőszemélyzet által könnyen megközelíthető.
- (b) Az előírt tűzoltó-készülékekben található oltóanyag típusa és mennyisége feleljen meg az abban a kabinban legvalószínűbben előforduló tüztípusnak, ahol a tűzoltó-készülék használatát tervezik, valamint minimalizálja a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét olyan kabinokban, ahol személyek tartózkodnak.

SPO.IDE.A.181 Fejsze és feszítővas

Az 5 700 kg-ot meghaladó MCTOM-ú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal a pilótafülkében.

SPO.IDE.A.185 Betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép sárkányán a kényszerhelyzet esetén a mentőegységek által betörhető területeket jelölik, a területeket az 1. ábra szerinti jelöléssel kell ellátni.

1. ábra Betörési pontok jelölése**SPO.IDE.A.190 Kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT)**

- (a) A repülőgépeket fel kell szerelni:
- (1) a 2008. július 1.-én vagy az előtt első egyedi CofA-t szerzett repülőgépek esetében egy bármilyen típusú ELT-vel;
 - (2) a 2008. július 1. után egyedi CofA-t szerzett repülőgépek esetében egy önműködő ELT-vel; vagy
 - (3) hatot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett üléskonfigurációjú repülőgépek esetében a személyzet tagjai vagy a feladat-specialisták által hordott túlélő kényszerhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy személyi kényszerhelyzeti helymeghatározó jeladóval (PLB).
- (b) Bármilyen típusú ELT vagy PLB legyen képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz hullámhosszon.

SPO.IDE.A.195 Víz feletti repülés

- (a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, amely azonnal elérhető az azt használó személy üléséből vagy munkaállomásáról:
- (1) egy hajtóműves szárazföldi repülőgépek:
 - (i) víz felett a parttól siklási távolságon túl történő repülésénél; vagy
 - (ii) olyan repülőtéren vagy műveleti helyszínen történő fel- és leszálláskor, ahol a légijármű-parancsnok véleménye szerint a fel- vagy leszállási útvonal oly mértékben víz felett vezet, hogy fennáll a vízreszállás veszélye;
 - (2) víz felett üzemeltetett hidroplánok.
 - (3) a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől több, mint rendes utazósebességen 30 perc repülésnek megfelelő távolságra vagy 50 tmf-re (amelyik kevesebb) üzemeltetett repülőgépek.
- (b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni elektromos megvilágítással, a személyek megtalálásának elősegítése érdekében.

- (c) A víz felett üzemeltetett hidroplánokat el kell látni:
- (1) a repülőgép méretének, súlyának és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgonnyal és a repülőgép kikötéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges eszközzel; valamint
 - (2) vonatkozó esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályokban előírt hangjelzések leadására szolgáló berendezéssel.
- (d) A kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről több, mint rendes utazósebességen 30 perc repülésnek megfelelő távolságra vagy 50 tmf-re (amelyik kevesebb) üzemeltetett repülőgép légijármű-parancsnoka határozza meg a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszálláskor, amelynek alapján eldönti az alábbiak szállítását:
- (1) vészjelek adására szolgáló berendezés;
 - (2) mentőtutajok olyan számban, hogy képesek legyenek a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy szállítására, amelyeket úgy tárolnak, hogy kényszerhelyzetben azonnal rendelkezésre álljanak; valamint
 - (3) életmentő felszerelés, amely tartalmazza az adott repüléshez szükséges létfenntartó eszközöket.

SPO.IDE.A.200 Életmentő felszerelés

- (a) Az olyan területek felett üzemeltetett repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni:
- (1) jeladó berendezéssel vészjelzések leadásához;
 - (2) legalább egy életmentő ELT-vel (ELT(S)); valamint
 - (3) a lerepülendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszereléssel, figyelembe véve a fedélzeten tartózkodó személyek számát.
- (b) Az (a)(3) bekezdésben meghatározott kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:
- (1) az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:
 - (i) egy üzemképtelen hajtóművel (OEI) repült utazósebességen 120 percnél megfelelő távolság a kritikus hajtómű(vek) az útvonal vagy a tervezett kerülés bármely pontján üzemképtelenné válását követően a repülést egy repülőtérig folytatni képes repülőgépek esetében; vagy
 - (ii) minden egyéb repülőgép esetében utazósebességen 30 percnél megfelelő távolság;
- vagy
- (2) a vonatkozó légialkalmassági szabványok szerint típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében, ha utazósebességgel 90 percnél megfelelő távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

SPO.IDE.A.205 Egyéni védőfelszerelés

A fedélzeten tartózkodó valamennyi személy köteles a végrehajtott művelet típusának megfelelő egyéni védőfelszerelést viselni.

SPO.IDE.A.210 Fejhallgatók

- (a) A repülőgépeket fel kell szerelni állítható karos vagy gégemikrofonnal ellátott fejhallgatókkal a pilótakabinban, a repülőszemélyzet minden tagja részére, kijelölt munkahelyén.
- (b) Az IFR szerint vagy éjjel üzemeltetett repülőgépeket el kell látni a repülőgép dőlésszögét és fordulását irányító kormányművön elhelyezett adógombbal a repülőszemélyzet minden szükséges tagjánál.

SPO.IDE.A.215 Rádiókommunikációs berendezés

- (a) Az IFR szerint vagy éjjel üzemeltetett repülőgépeket – illetve amennyiben a vonatkozó légtér-követelmények előírják – rádiókommunikációs eszközzel kell ellátni, amely rendes rádióhullám-terjedési körülmények között képes:
 - (1) kétoldalú kommunikáció lebonyolítására repülőtéri irányítási célból;
 - (2) a repülés bármely időpontjában meteorológiai tájékoztatások fogadására;
 - (3) a repülés bármely időpontjában kétoldalú kommunikációt folytatni az érintett hatóság által előírt légiforgalmi állomásokkal és frekvenciákon; valamint
 - (4) lehetővé tenni a 121,5 MHz légiforgalmi kényszerhelyzeti frekvencián történő kommunikációt.
- (b) Amennyiben egynél több kommunikációs felszerelést írnak elő, azok legyenek képesek egymástól függetlenül működni olyan mértékben, hogy az egyik berendezésben fellépő meghibásodás nem okoz meghibásodást a másik berendezésben.

SPO.IDE.A.220 Navigációs berendezések

- (a) A repülőgépeket olyan navigációs berendezésekkel kell felszerelni, amelyek lehetővé teszik:
 - (1) vonatkozó esetben az ATS repülési terv; valamint
 - (2) a vonatkozó légtér-követelmények szerinti repülést.
- (b) A repülőgépeket megfelelő navigációs berendezésekkel kell felszerelni, amelyek biztosítják, hogy egy berendezés a repülés bármely szakaszán történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések biztosítsák az (a) bekezdés szerinti biztonságos navigációt, illetve egy megfelelő tartalék intézkedés biztonságos végrehajtását.
- (c) Az olyan repüléseken üzemeltetett repülőgépeket, amelyek során a tervek szerint IMC-ben történik a leszállás, olyan megfelelő berendezéssel kell felszerelni, amely képes útmutatást nyújtani egy olyan pontra, ahonnan látás szerinti leszállás hajtható végre. Ezek a berendezések legyenek képesek ilyen útmutatást nyújtani minden olyan repülőtéren, ahol a tervek szerint IMC-ben történik a leszállás, valamint bármely kijelölt kiterő repülőtéren.

SPO.IDE.A.225 Válaszjeladó

Amennyiben a használt légtérben előírják, a repülőgépet el kell látni szekunder légtérelőrző radar (SSR) válaszjeladóval.

2. fejezet — Helikopterek

SPO.IDE.H.100 Műszerek és berendezések — általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben azokat:
- (1) a repülőszemélyzet a repülési útvonal irányítására használja, az SPO.IDE.H.215 vagy SPO.IDE.H.220 pontok előírásainak betartására; vagy
 - (2) a helikopterbe beszerelték.
- (b) Amennyiben a jelen alrész előírja, az alábbi tételekhez nem szükséges a berendezések jóváhagyása:
- (1) független hordozható fényforrás,
 - (2) egy pontos időmérő,
 - (3) térképtartó,
 - (4) elsősegély-csomag,
 - (5) túlélő- és jeladó felszerelés, valamint
 - (6) tengeri horgonyok és kikötéshez szükséges felszerelés.
- (c) A jelen alrészben, illetve bármely más vonatkozó függelékben nem előírt, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:
- (1) az ezen műszerek, berendezések vagy felszerelések által megjelenített információt a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. függelék vagy az SPO.IDE.H.215 és SPO.IDE.H.220 pontok előírásainak történő megfelelésre;
 - (2) a műszerek és berendezések nem hathatnak ki a helikopter légialkalmasságára, még üzemszünetek vagy meghibásodások esetén sem.
- (d) Amennyiben egy berendezést a repülőszemélyzet egy tagja repülés közben saját munkahelyén használ, a berendezésnek arról a munkahelyről működtethetőnek kell lennie.
- (e) A repülőszemélyzet bármelyik tagja által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a repülőszemélyzet tagja saját munkaállomásáról, a repülés közben előre nézve rendszeren felvett testhelyzetétől és látómezejétől történő lehető legkisebb eltéréssel leolvashassa a műszer kijelzéseit.
- (f) Valamennyi előírt kényszerhelyzeti berendezés álljon rendelkezésre azonnali használatra.

SPO.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

Egy repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopter a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- (a) a helikoptert a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha ilyet megállapítottak; vagy
- (b) összetett hajtóműves helikopterek és bármely, kereskedelmi műveletek során használt helikopter esetén a kompetens hatóság jóváhagyta, hogy az üzemeltető a helikoptert a minimálisan szükséges berendezések alaplístája (MMEL) szerint üzemeltesse; vagy
- (c) a helikopter a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kiállított repülési engedéllyel rendelkezik.

SPO.IDE.H.115 Üzemelő fények

Az éjjel üzemeltetett helikopterek legyenek az alábbi fényekkel felszerelve:

- (a) összeütközést megelőző fényrendszer;
- (b) navigációs/helyzetjelző fények;
- (c) leszállófény;
- (d) a helikopter elektromos rendszere által a helikopter biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- (e) a helikopter elektromos rendszere által valamennyi kabin megvilágítására biztosított világítás
- (f) a személyzet valamennyi munkahelyére független hordozható fényforrás; valamint
- (g) amennyiben a helikopter kételtű, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatban előírt fények.

SPO.IDE.H.120 VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- (a) A VFR szerint nappal üzemeltetett helikoptereket az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
 - (1) mágneses irány,
 - (2) az idő órában, percben és másodpercben,
 - (3) barometrikus nyomásmagasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség; valamint
 - (5) csúszás.
- (b) A látási meteorológiai körülmények (VMC) között, víz felett, partlátás nélkül, éjjel, VMC-ben; illetve olyan körülmények között, amikor a helikopter tervezett útvonala egy

vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható, az (a) bekezdésen felül a helikoptert fel kell szerelni:

- (1) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel:
 - (i) térbeli helyzet;
 - (ii) a függőleges sebesség (variosebesség); valamint
 - (ii) stabilizált irány.
 - (2) Egy eszközzel arra az esetre, ha a giroszkopikus műszerek áramellátása nem megfelelő; valamint
 - (3) összetett hajtóműves helikopterek esetében az (a)(4) pontban meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszközzel.
- (c) A nem összetett hajtóműves helikoptereket, amennyiben olyan körülmények között üzemeltetik, amikor a helikopter tervezett útvonala egy vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható, az (a) és (b) bekezdésen felül fel kell szerelni az (a)(4) pontban meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszközzel.
- (d) Amennyiben az üzemeléshez két pilóta szükséges, az alábbiak kijelzésére szolgáló kiegészítő kijelzőeszközöket kell beszerelni:
- (1) barometrikus nyomásmagasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) csúszás,
 - (4) vonatkozó esetben térbeli helyzet,
 - (5) vonatkozó esetben a függőleges sebesség (variosebesség); valamint
 - (6) vonatkozó esetben stabilizált irány.

SPO.IDE.H.125 IFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

IFR szerint üzemeltetett helikoptereket az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

- (a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
- (1) mágneses irány,
 - (2) az idő órában, percben és másodpercben,
 - (3) barometrikus nyomásmagasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) a függőleges sebesség (variosebesség),
 - (6) csúszás,
 - (7) térbeli helyzet,
 - (8) stabilizált irány, és
 - (9) a külső hőmérséklet;

- (b) egy eszközzel arra az esetre, ha a giroszkopikus műszerek áramellátása nem megfelelő;
- (c) amennyiben az üzemeléshez két pilóta szükséges, az alábbiak kijelzésére szolgáló kiegészítő eszközöket:
 - (1) barometrikus nyomásmagasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) függőleges sebesség (variosebesség),
 - (4) csúszás,
 - (5) térbeli helyzet, és
 - (6) stabilizált irány;
- (d) az (a)(4) és (c)(2) pontban meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszközzel;
- (e) tartalék műszerként a térbeli helyzet mérésére és kijelzésére szolgáló eszközzel; valamint
- (f) összetett hajtóműves helikoptereknél:
 - (1) statikus légnyomás kiegészítő forrásból történő mérése; és
 - (2) térképtartó egy könnyen olvasható helyen, amely éjjeli műveletekhez megvilágítható.

SPO.IDE.H.126 IFR szerinti egypilótás műveletekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az IFR szerint egy pilótával üzemeltetett helikopterekbe szereljenek legalább a magasság tartására és a géptengely irány követésére képes robotpilótát

SPO.IDE.H.132 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés — összetett hajtóműves helikopterek

Amennyiben éjjel vagy IMC-ben olyan területeken üzemeltetik, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy egyéb, fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes időjárás-jelenség várható, a helikopterekbe fedélzeti időjárás-felderítő berendezést kell szerelni.

SPO.IDE.H.133 Éjjel, jegesedési körülmények közötti műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések — összetett hajtóműves helikopterek

- (a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között üzemeltetett helikoptereket fel kell szerelni a jégtakaró kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.
- (b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

SPO.IDE.H.135 A repülőszemélyzet belső telefonrendszere

Az egynél több személyzettel üzemeltetett helikoptereket el kell látni belső telefonrendszerrel a repülőszemélyzet részére fejhallgatókkal és mikrofonokkal, a repülőszemélyzet minden tagja általi használatra.

SPO.IDE.H.140 Pilótafülke hangrögzítő

- (a) a 7 000 kg-ot meghaladó MCTOM-ú helikoptereket, amelyek első egyedi CofA-ját 2016. január 1-én vagy azt követően állították ki CVR-rel kell ellátni.
- (b) A CVR legyen képes legalább az utolsó 2 órában felvett adatokat tárolni
- (c) A CVR időhivatkozással rögzítse:
 - (1) a pilótafülkében rádió leadott vagy vett beszédalapú kommunikációt;
 - (2) a repülőszemélyzet beszédalapú kommunikációját a belső telefonon vagy, amennyiben beszerelésre került, az utas-tájékoztató rendszeren;
 - (3) a pilótafülke akusztikus környezetét, megszakítás nélkül beleértve egyes használatban álló állítható karos vagy maszkmikrofontól származó, hallható jelet; valamint
 - (4) a fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett, navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító beszéd- vagy hangjeleket.
- (d) A CVR azt megelőzően kezdje meg a rögzítést, hogy a helikopter saját erőből mozgásba lép és a rögzítést a repülés befejezéséig folytassa, amikor a helikopter többé nem képes saját erőből mozogni.
- (e) A (d) bekezdésen felül, az elektromos áram rendelkezésre állásától függően a CVR a pilótafülkében zajló, a repülés előtti hajtóműindítás előtti ellenőrzések során a lehető leghamarabb kezdje meg a hangrögzítést és a repülés végén történő hajtómű-leállítást követő ellenőrzésekig folytassa.
- (f) A CVR rendelkezzen a vízben történő felderítését elősegítő eszközzel.

SPO.IDE.H.145 Repülési adatrögzítő

- (a) Az olyan, 3 175 kg-ot meghaladó MCTOM-ú helikoptereket, amelyek első egyedi CofA-jukat 2016. január 1-én vagy azt követően állították ki, FDR-rel kell felszerelni, amely az adatok rögzítésére és tárolására digitális módszert alkalmaz, és amelyhez rendelkezésre áll a tárolóeszközön tárolt adatok készen történő kinyerése.
- (b) Az FDR rögzítse helikopter repülési útvonalának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének, konfigurációjának és működésének pontos meghatározásához szükséges paramétereket, és legyen képes legalább a megelőző 10 órában rögzített adatok tárolására.
- (c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a repülőszemélyzetnek megjelenített információkkal.
- (d) Az FDR azt megelőzően kezdje meg a rögzítést, hogy a helikopter saját erőből mozgásba lép és a rögzítés azt követően álljon le, hogy a helikopter többé nem képes saját erőből mozogni.

- (e) Az FDR rendelkezzen a vízben történő felderítését elősegítő eszközzel.

SPO.IDE.H.150 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- (a) Az első egyedi CofA-t 2016. január 1-én vagy azt követően megszerző, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs képességgel rendelkező helikopterek, amelyek fedélzetén kötelező CVR beszerelése, vonatkozó esetben felvevőn rögzítsék:
- (1) a helikopterbe érkező és onnan induló, az ATS-sel végzett kommunikációval kapcsolatos adatkapcsolaton alapuló, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó kommunikációs üzeneteket:
 - (i) adatkapcsolat kezdeményezése;
 - (ii) az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - (iii) célzott légtérelőrzés;
 - (iv) repülés-tájékoztató;
 - (v) amennyire megvalósítható és a rendszer architektúrájától függően a légijármű lesugárzott légtérelőrzése;
 - (vi) amennyire megvalósítható és a rendszer architektúrájától függően a légijármű operatív irányítási adatai; valamint
 - (vii) amennyire megvalósítható és a rendszer architektúrájától függően, grafikák.
 - (2) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt kapcsolódó felvételekkel történő összevetést elősegítő információ; valamint
 - (3) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- (b) A rögzítő digitális módszert alkalmazzon az adatok és információk rögzítésére és tárolására és legyen módszer az adatok visszanyerésére. A rögzítés módja olyan legyen, amely lehetővé teszi a földön felvett adatokkal történő párosítást.
- (c) A rögzítő legyen képes legalább a SPO.IDE.H.140 pontban a CVR-eknél meghatározott időtartamig tárolni a rögzített adatokat.
- (d) A rögzítő rendelkezzen a vízben történő felderítését elősegítő eszközzel.
- (e) A rögzítő működésbe lépésére és leállítására vonatkozó logika megegyezik a CVR az SPO.IDE.H.140 (d) és (e) bekezdésekben meghatározott működésbe lépésére és leállítására vonatkozó logikájával.

SPO.IDE.H.155 Összevont repülési adatrögzítő és pilótafülke hangrögzítő

A CVR-re és az FDR-re vonatkozó előírásoknak történő megfelelés elérhető egy repülési adatrögzítővel és egy pilótafülke hangrögzítővel.

SPO.IDE.H.160 Ülések, ülések biztonsági övei, hevederek

- (a) A helikoptereket fel kell szerelni:

- (1) üléssel vagy munkaállomással minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladat-specialista számára;
 - (2) minden ülésen biztonsági övvel, valamint minden munkaállomáson hevederekkel;
 - (2) első egyedi CofA-t 1999. július 31-ét követően megszerző helikopterekben minden ülésen a felsőtestet rögzítő hevederrel; valamint
 - (4) a felsőtestet rögzítő, olyan eszközzel kapcsolt biztonsági övvel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét:
- (b) A felsőtestet rögzítő biztonsági öv egyponthoz kioldóval rendelkezzen.

SPO.IDE.H.165 Elsősegély-csomag

- (a) A helikoptereket elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- (b) Az elsősegély-csomag:
 - (1) legyen használatra könnyen hozzáférhető; valamint
 - (2) naprakészen tartandó.

SPO.IDE.H.175 Tartalék oxigén — nem túlnyomásos helikopterek

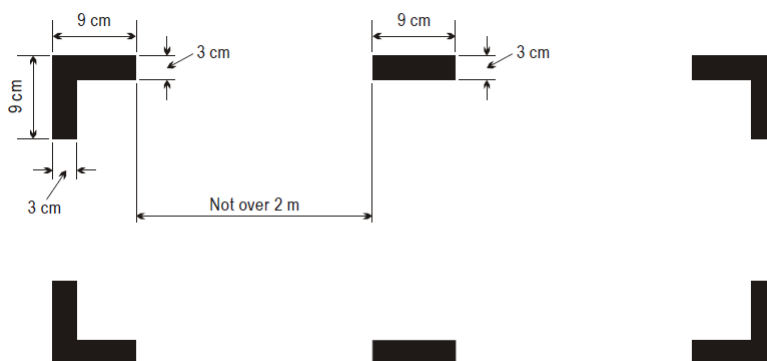
- (a) Az olyan repülési magasságok felett üzemelő nem túlnyomásos helikoptereket, amelyekben a (b) bekezdés alapján oxigén-ellátás szükséges, el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas tartalék oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.
- (b) Az olyan magasság felett üzemelő nem túlnyomásos helikoptereket, ahol a kabinokban mért nyomásmagasság meghaladja a 10 000 lábat, elegendő mennyiségű belélegezhető oxigént hordozzanak:
 - (1) A bármely 30 perces felüli időtartamra a személyzet valamennyi tagja ellátására, ha a kabin nyomásmagasság 10 000 láb, és 13 000 láb között van;
 - (2) a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy bármely időszakig történő ellátására, amikor a kabin nyomásmagasság több, mint 13 000 láb;
- (c) A (b) bekezdés sérelme nélkül 13 000 láb és 16 000 láb között végrehajthatók meghatározott időtartamú repülések oxigén-ellátás nélkül, az SPO.OP.195(b) szerint.

SPO.IDE.H.180 Kézi tűzoltó-készülékek

- (a) A helikoptereket el kell látni legalább egy kézi tűzoltó-készülékkel:
 - (1) a pilótakabinban; valamint
 - (2) minden, a pilótafülkétől különálló kabinban, kivéve, ha a kabin a repülőszemélyzet által könnyen megközelíthető.
- (b) Az előírt tűzoltó-készülékekben található oltóanyag típusa és mennyisége feleljen meg az abban a kabinban legvalószínűbben előforduló tüztípusnak, ahol a tűzoltó-készülék használatát tervezik, valamint minimalizálja a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét olyan kabinokban, ahol személyek tartózkodnak.

SPO.IDE.H.185 Betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter sárkányán a kényszerhelyzet esetén a mentőegységek által betörhető területeket jelölik, a területeket az 1. ábra szerinti jelöléssel kell ellátni.

1. ábra Betörési pontok jelölése**SPO.IDE.H.190 Kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT)**

- (a) A hatnál több legnagyobb engedélyezett üléskonfigurációjú helikoptereket fel kell szerelni:
- (1) önműködő ELT-vel; valamint
 - (2) egy mentőtutajra vagy mentőmellényre szerelt kényszerhelyzeti ELT-vel (ELT(S)), amennyiben a helikoptert a szárazföldről rendes utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelő távolságnál messzebb üzemeltetik.
- (b) hatot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett üléskonfigurációjú helikopterek esetében a személyzet tagjai vagy a feladat-specialisták által hordott túlélő kényszerhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy személyi kényszerhelyzeti helymeghatározó jeladóval (PLB).
- (c) Bármilyen típusú ELT vagy PLB legyen képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz hullámhosszon.

SPO.IDE.H.195 Víz feletti repülés — nem összetett hajtóműves helikopterek

- (a) A helikopteren minden, a fedélzeten tartózkodó személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodók viselnek, vagy olyan helyen tárolnak, hogy a felhasználó azt üléséből azonnal elérhesse, az alábbi műveletekre vonatkozóan:
- (1) víz felett, a szárazföldről autorotációsnál nagyobb távolságban történő üzemeléskor, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes tartani a repülési magasságot; vagy
 - (2) víz felett, a szárazföldről rendes utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban történő üzemeléskor, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes tartani a repülési magasságot; vagy

- (3) olyan repülőtéren vagy műveleti helyszínen történő fel- és leszálláskor, ahol fel- vagy leszállási útvonal víz felett vezet.
- (b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni elektromos megvilágítással, a személyek megtalálásának elősegítése érdekében.
- (c) A kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről több, mint rendes utazósebességen 30 perc repülésnek megfelelő távolságra vagy 50 tmf-re (amelyik kevesebb) üzemeltetett helikopter légijármű-parancsnoka határozza meg a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszálláskor, amelynek alapján eldönti az alábbiak szállítását:
 - (1) vészjelek adására szolgáló berendezés;
 - (2) mentőtutajok olyan számban, hogy képesek legyenek a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy szállítására, amelyeket úgy tárolnak, hogy kényszerhelyzetben azonnal rendelkezésre álljanak; valamint
 - (3) életmentő felszerelés, amely tartalmazza az adott repüléshez szükséges létfenntartó eszközöket.
- (d) A légijármű-parancsnok határozza meg a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszálláskor, amelynek alapján eldönti, hogy az (a) bekezdésben meghatározott mentőmellényeket valamennyi, a fedélzeten tartózkodó személynek viselnie kell.

SPO.IDE.H.197 Mentőmellények — összetett hajtóműves helikopterek

- (a) A helikopteren minden, a fedélzeten tartózkodó személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodók viselnek, vagy olyan helyen tárolnak, hogy a felhasználó azt üléséből azonnal elérhesse, az alábbi műveletekre vonatkozóan:
 - (1) a szárazföldről rendes utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végzett műveletek, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a magasság tartására;
 - (2) víz felett, a szárazföldről autorotációsnál nagyobb távolságban végzett műveletek, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes a magasság tartására; vagy
 - (3) amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtérről vagy műveleti helyszínről végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal oly mértékben víz felett vezet, hogy baleset esetén fennáll a vízreszállás veszélye.
- (b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni elektromos megvilágítással, a személyek megtalálásának elősegítése érdekében.

SPO.IDE.H.198 Túlélőruházat — összetett hajtóműves helikopterek

Az alábbi műveletek során a személyzet minden tagja köteles túlélő-ruházatot viselni

- (a) tengeri támogató műveletek során víz felett, a szárazföldről rendes utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságra végzett repüléskor, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a magasság tartására, és ahol:
 - (1) a légijármű-parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés során a víz hőmérséklete plusz 10°C-nál alacsonyabb lesz; vagy

- (2) amennyiben a mentés becsült ideje hosszabb lesz, mint becsült túlélési idő;
vagy
- (b) a légijármű-parancsnok az alábbi körülmények figyelembe vételével elvégzett kockázat-elemzés alapján úgy ítéli meg:
- (1) víz felett, a szárazföldtől autorotációs vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságra végzett repüléskor, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes a magasság tartására, valamint:
 - (2) a légijármű-parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés során a víz hőmérséklete plusz 10°C-nál alacsonyabb lesz; vagy

SPO.IDE.H.199 Mentőtutajok, túlélő ELT-k és túlélő felszerelés nagy távolságú víz feletti repülésekhez — összetett hajtóműves helikopterek

Az alábbiak szerint üzemeltetett helikoptereket:

- (a) víz felett, a szárazföldtől rendes utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságra végzett repüléskor, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a magasság tartására, és ahol:
- (b) víz felett, a szárazföldtől rendes utazósebességgel 3 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságra víz felett, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a magasság tartására, és ahol a légijármű-parancsnok, úgy ítéli meg, az alábbiakkal kell ellátni:
 - (1) legalább egy mentőtutajjal, amelynek névleges kapacitása nem kevesebb, mint a fedélzeten tartózkodó személyek száma, úgy elhelyezve, hogy kényszerhelyzet esetén azonnal használható legyen
 - (2) legalább egy túlélő ELT (ELT(S)) minden egyes mentőtutajban; valamint
 - (3) túlélő felszerelés, beleértve az élet fenntartásához szükséges eszközöket.

SPO.IDE.H.200 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett üzemeltetett helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni:

- (a) jeladó berendezéssel vészjelzések leadásához;
- (b) legalább egy ELT(S)-sel; valamint
- (c) a lerepülendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszereléssel, figyelembe véve a fedélzeten tartózkodó személyek számát.

SPO.IDE.H.201 Barátságtalan tengeri környezetben tengeri műveleteket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások — összetett hajtóműves helikopterek

A barátságtalan tengeri környezetben a szárazföldtől rendes utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban tengeri műveleteket végrehajtó helikopterek feleljenek meg az alábbiaknak:

- (a) Amennyiben a légijármű-parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés során a víz hőmérséklete plusz 10°C-nál alacsonyabb lesz, vagy amennyiben a mentés becsült ideje hosszabb lesz, mint becsült túlélési idő, vagy amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani, a fedélzeten minden személy köteles túlélő-ruházatot viselni
- (b) Az SPO.IDE.H.199 pont szerint szállított valamennyi mentőtutajt úgy kell beszerezni, hogy használhatók legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízre szállási, lebegési és trimmelési tulajdonságait értékelték az engedélyezéshez szükséges vízre szállási előírások betartása érdekében.
- (c) A helikoptert független áramforrással rendelkező kényszerhelyzeti fényrendszerrel kell ellátni, amely a helikopter vészkiürítésének elősegítése érdekében általános kabin-megvilágítást szolgáltat.
- (d) Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokkal együtt – valamint nyitószervezetüket szembetűnő jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodóknak nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket úgy kell megtervezni, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul és a kabin víz alá kerül.
- (e) Valamennyi olyan nem ledobható ajtó, amelyet vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lennie, hogy ne akadályozza a helikoptert elhagyó személyeket a vízre szállás és lebegés értékeléséhez meghatározott maximális mértékű tengeri körülményeken belül.
- (f) Az utastérben található valamennyi olyan ajtót, ablakot vagy egyéb nyílást, amelyet víz alatti menekülésre alkalmasnak ítélték, úgy kell megtervezni, hogy kényszerhelyzetben működtethetők legyenek.
- (g) A repülés teljes időtartama alatt mentőmellényt kell hordani, kivéve, ha a feladat-specialista vagy személyzeti tag olyan integrált túlélő-ruházatot visel, amely megfelel a túlélő-ruházatra és mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

SPO.IDE.H.202 Víz feletti üzemelésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések

A víz feletti üzemelésre engedélyezett helikoptereket fel kell szerelni:

- (a) a helikopter méretének, súlyának és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter kikötéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges berendezéssel; valamint
- (b) vonatkozó esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályokban előírt hangjelzések leadására szolgáló berendezéssel.

SPO.IDE.H.203 Valamennyi helikopter víz feletti repülése – vízre szállás

Összetett hajtóműves helikopterekkel víz felett, barátságtalan környezetben a szárazföldtől rendszeres utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban, illetve nem összetett hajtóműves helikopterekkel víz felett, barátságtalan környezetben, a szárazföldtől 50 tmf távolságra végrehajtott műveletek esetén a helikoptereket:

- (a) úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek a vízre leszállni a vonatkozó légialkalmassági kódexnek megfelelően;
- (b) úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek vízre szállni a vonatkozó légialkalmassági kódexnek megfelelően;
- (c) el kell látni kényszerhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel.

SPO.IDE.H.205 Egyéni védőfelszerelés

A fedélzeten tartózkodó valamennyi személy köteles a végrehajtott művelet típusának megfelelő egyéni védőfelszerelést viselni.

SPO.IDE.H.210 Fejhallgatók

Amennyiben rádió-kommunikációs és/vagy rádió-navigációs rendszereket írnak elő, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott fejhallgatóval és egy adógommbal a kormánysszerveken minden szükséges pilóta és/vagy személyzeti tag részére, kijelölt munkahelyükön.

SPO.IDE.H.215 Rádiókommunikációs berendezés

- (a) Az IFR szerint vagy éjjel üzemeltetett helikoptereket – illetve amennyiben a vonatkozó légtér-követelmények előírják – rádiókommunikációs eszközzel kell ellátni, amely rendes rádióhullám-terjedési körülmények között képes:
 - (1) kétoldalú kommunikáció lebonyolítására repülőtéri irányítási célból;
 - (2) meteorológiai tájékoztatások fogadására;
 - (3) a repülés bármely időpontjában kétoldalú kommunikációt folytatni az érintett hatóság által előírt légiforgalmi állomásokkal és frekvenciákon; valamint
 - (4) lehetővé tenni a 121,5 MHz légiforgalmi kényszerhelyzeti frekvencián történő kommunikációt.
- (b) Amennyiben egynél több kommunikációs felszerelést írnak elő, azok legyenek képesek egymástól függetlenül működni olyan mértékben, hogy az egyik berendezésben fellépő meghibásodás nem okoz meghibásodást a másik berendezésben.
- (c) Amennyiben rádió-kommunikációs rendszert írnak elő, és az SPO.IDE.H.135 pont kiegészítéseként a helikoptert fel kell szerelni egy adógommbal a kormánysszerveken minden szükséges pilóta és/vagy személyzeti tag részére, kijelölt munkahelyükön.

SPO.IDE.H.220 Navigációs berendezések

- (a) A helikoptereket olyan navigációs berendezésekkel kell felszerelni, amelyek lehetővé teszik:
 - (1) vonatkozó esetben az ATS repülési terv; valamint
 - (2) a vonatkozó légtér-követelmények szerinti repülést.
- (b) A helikoptereket megfelelő navigációs berendezésekkel kell felszerelni, amelyek biztosítják, hogy egy berendezés a repülés bármely szakaszán történő meghibásodása

esetén a fennmaradó berendezések biztosítsák az (a) bekezdés szerinti biztonságos navigációt, illetve egy megfelelő tartalék intézkedés biztonságos végrehajtását.

- (c) Az olyan repüléseken üzemeltetett helikoptereket, amelyek során a tervek szerint IMC-ben történik a leszállás, olyan megfelelő berendezéssel kell felszerelni, amely képes útmutatást nyújtani egy olyan pontra, ahonnan látás szerinti leszállás hajtható végre. Ezek a berendezések legyenek képesek ilyen útmutatást nyújtani minden olyan repülőtéren, ahol a tervek szerint IMC-ben történik a leszállás, valamint bármely kijelölt kitérő repülőtéren.

SPO.IDE.H.225 Válaszjeladó

Amennyiben a használt légtérben előírják, a helikoptereket el kell látni a valamennyi előírt képességgel rendelkező szekunder légtérelőző radar (SSR) válaszjeladóval.

3. fejezet — Vitorlázó repülőgépek

SPO.IDE.S.100 Műszerek és berendezések — általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben azokat:
- (1) a repülőszemélyzet a repülési útvonal irányítására használja, az SPO.IDE.S.145 vagy SPO.IDE.S.150 pontok előírásainak betartására; vagy
 - (2) a vitorlázó repülőgépbe beszerelték.
- (b) Amennyiben a jelen alrész előírja, az alábbi tételekhez nem szükséges a berendezések jóváhagyása:
- (1) független hordozható fényforrás,
 - (2) egy pontos időmérő, valamint
 - (3) túlélő- és jeladó felszerelés.
- (c) A jelen alrészben, illetve bármely más vonatkozó függelékben nem előírt, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:
- (1) az ezen műszerek, berendezések vagy felszerelések által megjelenített információt a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. függelék előírásainak történő megfelelésre;
 - (2) a műszerek és berendezések nem hathatnak ki a vitorlázó repülőgép légialkalmasságára, még üzemszünetek vagy meghibásodások esetén sem.
- (d) Amennyiben egy berendezést a repülőszemélyzet egy tagja repülés közben saját munkahelyén használ, a berendezésnek arról a munkahelyről működtethetőnek kell lennie.
- (e) Valamennyi előírt kényserhelyzeti berendezés álljon rendelkezésre azonnali használatra.

SPO.IDE.S.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

Egy repülés nem kezdhető meg, amennyiben a vitorlázó repülőgép a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha

- (a) a vitorlázó repülőgépet a MEL szerint üzemeltetik, ha ilyet megállapítottak; vagy
- (b) a vitorlázó repülőgép a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kiállított repülési engedéllyel rendelkezik.

SPO.IDE.S.115 VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- (a) A VFR szerint nappal üzemeltetett vitorlázó repülőgépeket az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
- (1) motoros vitorlázó repülőgépek esetében, mágneses irány,
 - (2) az idő órában, percben és másodpercben,
 - (3) nyomásmagasság, valamint
 - (4) műszer szerinti sebesség.
- (b) Az olyan körülmények között üzemelő vitorlázó repülőgépeket, ahol a vitorlázó repülőgép egy vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható meg a kívánt térbeli helyzetben, az (a) bekezdésen felül az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
- (1) függőleges sebesség (variosebesség),
 - (2) térbeli helyzet vagy fordulás és csúszás, valamint
 - (3) mágneses irány.

SPO.IDE.S.120 Felhőben történő repülés — repülő és navigációs berendezések

A felhőben történő repülést végrehajtó vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel:

- (a) mágneses irány,
- (b) az idő órában, percben és másodpercben,
- (c) nyomásmagasság,
- (d) műszer szerinti sebesség,
- (e) függőleges sebesség (variosebesség), valamint
- (f) térbeli helyzet vagy fordulás és csúszás.

SPO.IDE.S.125 Ülések és hevederek

- (a) A vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni:
- (1) üléssel a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy részére; valamint
 - (2) a felsőtestet rögzítő biztonsági övvel, az AFM szerint.
- (b) A felsőtestet rögzítő biztonsági öv egyponthoz kioldóval rendelkezzen.

SPO.IDE.S.130 Tartalék oxigén

A 10 000 láb nyomásmagasság felett üzemelő vitorlázó repülőgépeket oxigén tárolására és adagolására szolgáló eszközzel kell ellátni, amely elegendő oxigént tartalmaz:

- (a) bármely 30 percen felüli időtartamra a személyzet valamennyi tagja ellátására, ha a kabin nyomásmagasság 10 000 láb, és 13 000 láb között van; valamint

- (b) a fedélzeten tartózkodó valamennyi személyzeti tag és feladat-specialista bármely időszakig történő ellátására, amikor a nyomásmagasság több, mint 13 000 láb.

SPO.IDE.S.135 Víz feletti repülés

A víz felett üzemeltetett vitorlázó repülőgép parancsnoka határozza meg a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszálláskor, amelynek alapján eldönti az alábbiak szállítását:

- (a) mentőmellény vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, amely azonnal elérhető az azt használó személy üléséből;
- (2) kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy személyi kényszerhelyzeti helymeghatározó jeladóval (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz hullámhosszon.
- (c) vészhelyzetek adására szolgáló berendezés, amennyiben a vitorlázó repülőgépet:
- (1) víz felett, a szárazföldtől siklótávolságon kívül; vagy
- (2) olyan területen üzemeltetik, ahol a fel- vagy leszállási útvonal oly mértékben víz felett vezet, hogy baleset esetén fennáll a vízreszállás veszélye.

SPO.IDE.S.140 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett üzemeltetett vitorlázó repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni az azon területnek megfelelő jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, amely felett a repülést végrehajtják.

SPO.IDE.S.145 Rádiókommunikációs berendezés

- (a) Amennyiben az igénybe vett légtérben előírják, a vitorlázó repülőgépet el kell látni rádiókommunikációs berendezéssel, amely a repülés bármely időpontjában kétoldalú kommunikációt folytatni a légtér-előírásban előírt légiforgalmi állomásokkal és frekvenciákon.
- (b) Amennyiben az (a) bekezdésben előírják, a rádiókommunikációs berendezés tegye lehetővé a 121,5 MHz légiforgalmi kényszerhelyzeti frekvencián történő kommunikációt.

SPO.IDE.S.150 Navigációs berendezés

A vitorlázó repülőgépeket olyan navigációs berendezésekkel kell felszerelni, amelyek lehetővé teszik:

- (a) vonatkozó esetben az ATS repülési terv; valamint
- (b) a vonatkozó légtér-követelmények szerinti repülést.

SPO.IDE.S.155 Válaszjeladó

Amennyiben a használt légtérben előírják, a vitorlázó repülőgépeket el kell látni szekunder légtérrelenőrző radar [secondary surveillance radar (SSR)] válaszjeladóval.

4. fejezet — Ballonok

SPO.IDE.B.100 Műszerek és berendezések — általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyatni, amennyiben azokat:
- (1) a repülőszemélyzet a repülési útvonal meghatározására, az SPO.IDE.B.145 pont előírásainak betartására használja; vagy
 - (2) a ballonba beszerelték.
- (b) Amennyiben a jelen alrész előírja, az alábbi tételekhez nem szükséges a berendezések jóváhagyása:
- (1) független hordozható fényforrás,
 - (2) egy pontos időmérő,
 - (3) elsősegély-csomag, valamint
 - (4) túlélő és jeladó felszerelés.
- (c) A jelen alrészben, illetve bármely más vonatkozó függelékben nem előírt, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:
- (1) az ezen műszerek, berendezések vagy felszerelések által megjelenített információt a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. függelék előírásainak történő megfelelésre;
 - (2) a műszerek és berendezések nem hathatnak ki a ballon légialkalmasságára, még üzemszünetek vagy meghibásodások esetén sem.
- (d) A műszereknek és berendezéseknek arról a munkahelyről működtethetőnek vagy hozzáférhetőnek kell lennie, ahova a repülőszemélyzet az azt használni köteles tagja beosztásra került.
- (e) Valamennyi előírt kényszerhelyzeti berendezés álljon rendelkezésre azonnali használatra.

SPO.IDE.B.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

Egy repülés nem kezdhető meg, amennyiben a ballon a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha

- (a) a ballont a MEL szerint üzemeltetik, ha illet megállapítottak; vagy
- (b) a ballon a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kiállított repülési engedéllyel rendelkezik.

SPO.IDE.B.110 Üzemelő fények

Az éjjel üzemeltetett ballonok legyenek az alábbi fényekkel felszerelve:

- (a) helyzetjelző fények;
- (b) a repülőgép elektromos rendszere által a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- (c) független hordozható fényforrás; valamint
- (d) hőlégballonoknál az alábbiak:
 - (1) leszállófény, valamint
 - (2) összeütközést megelőző fények.

SPO.IDE.B.115 VFR szerinti üzemelés — repülő és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A VFR szerint nappal üzemeltetett ballonokat az alábbiakkal kell felszerelni:

- (a) a sodródás irányát kijelző eszköz; valamint
- (b) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:
 - (1) az idő órában, percben és másodpercben;
 - (2) függőleges sebesség (variosebesség), amennyiben az AFM-ben előírják; valamint
 - (3) nyomásmagasság, amennyiben az AFM-ben előírják, amennyiben a légtér-követelményekben előírják, vagy amennyiben a magasságot oxigénhasználat miatt ellenőrizni kell.

SPO.IDE.B.120 Elsősegély-csomag

- (a) A ballonokat elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- (b) Az elsősegély-csomag:
 - (1) legyen használatra könnyen hozzáférhető; valamint
 - (2) naprakészen tartandó.

SPO.IDE.B.121 Tartalék oxigén

A 10 000 láb nyomásmagasság felett üzemelő ballonokat oxigén tárolására és adagolására szolgáló eszközzel kell ellátni, amely elegendő oxigént tartalmaz:

- (a) a bármely 30 percen felüli időtartamra a személyzet valamennyi tagja ellátására, ha a nyomásmagasság 10 000 láb és 13 000 láb között van; valamint
- (b) a fedélzeten tartózkodó valamennyi személyzeti tag és feladat-specialista bármely időszakig történő ellátására, amikor a nyomásmagasság több, mint 13 000 láb.

SPO.IDE.B.125 Kézi tűzoltó-készülékek

A hőlégballonokat fel kell szerelni legalább egy kézi tűzoltó-készülékkel.

SPO.IDE.B.130 Víz feletti repülés

A víz felett üzemeltetett ballon parancsnoka határozza meg a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszálláskor, amelynek alapján eldönti az alábbiak szállítását:

- (a) mentőmellény vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, amely azonnal elérhető az azt használó személy munkahelyéről;
- (2) kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy személyi kényszerhelyzeti helymeghatározó jeladóval (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz hullámhosszon; valamint
- (c) vészhelyzetek adására szolgáló berendezés.

SPO.IDE.B.135 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett üzemeltetett ballonokat, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni az azon területnek megfelelő jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, amely felett a repülést végrehajtják.

SPO.IDE.B.140 Egyéb berendezések

A ballonokat fel kell szerelni védőkesztyűkkel a személyzet minden tagja számára.

- (b) A hőléggallonokat és kevert ballonokat fel kell szerelni:
 - (1) tartalék alternatív gyújtással;
 - (2) az üzemanyag-mennyiség mérésére és kijelzésére szolgáló eszközzel;
 - (3) tűztakaróval vagy tűzálló szövettel; valamint
 - (4) legalább 25 méter (m) hosszúságú ledobható kötéllel.
- (c) Gázballonokat késsel kell felszerelni.

SPO.IDE.B.145 Rádiókommunikációs berendezés

- (a) Amennyiben az igénybe vett légtérben előírják, a ballont el kell látni rádiókommunikációs berendezéssel, amely a repülés bármely időpontjában kétoldalú kommunikációt folytatni a légtér-előírásban előírt légiforgalmi állomásokkal és frekvenciákon.
- (b) Amennyiben az (a) bekezdésben előírják, a rádiókommunikációs berendezés tegye lehetővé a 121,5 MHz légiforgalmi kényszerhelyzeti frekvencián történő kommunikációt.

SPO.IDE.B.150 Válaszjeladó

Amennyiben a használt légtérben előírják, a vitorlázó repülőgépeket el kell látni szekunder légtérellelőrző radar (SSR) válaszjeladóval.

E alrész — Egyedi előírások

1. fejezet — Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Szabvány üzemelési eljárások

- (a) Az üzemeltető felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó vonatkozó kockázatokat;
- (b) Az üzemeltető szabvány üzemeltetési eljárásokat állapít meg, amelyekben meghatározza:
 - (1) a szállítandó felszereléseket, beleértve azok üzemeltetési korlátait és vonatkozó esetben a MEL-ben történő megfelelő bejegyzésekkel;
 - (2) a személyzet összetételét és a személyzeti tagok és feladat-specialisták részére előírt tapasztalatot;
 - (3) a személyzet tagjai és feladat-specialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzést, valamint a személyzet tagjai és a feladat-specialisták részére ilyen képzést nyújtó személy kijelölését;
 - (4) a személyzet tagjai és a feladat-specialisták felelősségeit és feladatait;
 - (5) a HESLO műveletek folytatásához teljesítendő teljesítmény-előírásokat;
 - (6) a személyzet tagjai és feladat-specialisták rendes, rendkívüli és kényszerhelyzeti eljárásait.

SPO.SPEC.HESLO.105 Egyedi HESLO felszerelések

A helikoptert fel kell szerelni legalább:

- (a) egy biztonsági tükörrel, amely lehetővé teszi a horog/horgok/teher megfigyelését; valamint
- (b) egy teher súlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.

SPO.SPEC.HESLO.110 Veszélyes anyagok szállítása

A személyzet nélküli vagy félreeső helyszínekre/helyszínekről veszélyes árut szállító üzemeltető köteles a Műszaki utasítások rendelkezései alóli felmentést kérvényezni a kompetens hatóságtól, amennyiben nem szándékozik az utasítások egyéb követelményeit betartani.

2. fejezet — Külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Szabvány üzemelési eljárások

- (a) Az üzemeltető felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó vonatkozó kockázatokat;
- (b) Az üzemeltető szabvány üzemeltetési eljárásokat állapít meg, amelyekben meghatározza:
 - (1) a szállítandó felszereléseket, beleértve azok üzemeltetési korlátait és vonatkozó esetben a MEL-ben történő megfelelő bejegyzésekkel;
 - (2) a személyzet összetételét és a személyzeti tagok és feladat-specialisták részére előírt tapasztalatot;
 - (3) a személyzet tagjai és feladat-specialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzést, valamint a személyzet tagjai és a feladat-specialisták részére ilyen képzést nyújtó személy kijelölését;
 - (4) a személyzet tagjai és a feladat-specialisták felelősségeit és feladatait;
 - (5) a HEC műveletek folytatásához teljesítendő teljesítmény-előírásokat;
 - (6) a személyzet tagjai és feladat-specialisták rendes, rendkívüli és kényszerhelyzeti eljárásait.

SPO.SPEC.HEC.105 Egyedi HEC felszerelések

- (a) A helikoptert fel kell szerelni:
 - (1) vonóköteles műveletekhez szükséges felszereléssel;
 - (2) teherhoroggal;
 - (3) egy biztonsági tükörrel, amely lehetővé teszi a horog megfigyelését; valamint
 - (4) egy teher súlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.
- (b) A vonókötel és teherhorog beszereléséhez és bármely további módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légialkalmassági jóváhagyást.

3. fejezet — Ejtőernyős műveletek (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Szabvány üzemelési eljárások

- (a) Az üzemeltető felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó vonatkozó kockázatokat;
- (b) Az üzemeltető szabvány üzemeltetési eljárásokat állapít meg, amelyekben meghatározza:
 - (1) a szállítandó felszereléseket, beleértve azok üzemeltetési korlátait és vonatkozó esetben a MEL-ben történő megfelelő bejegyzésekkel;
 - (2) a személyzet összetételét és a személyzeti tagok és feladat-specialisták részére előírt tapasztalatot;

- (3) a személyzet tagjai és feladat-specialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzést, valamint a személyzet tagjai és a feladat-specialisták részére ilyen képzést nyújtó személy kijelölését;
- (4) a személyzet tagjai és a feladat-specialisták felelősségeit és feladatait;
- (5) az ejtőernyős műveletek végrehajtásához teljesítendő teljesítmény-előírásokat;
- (6) a személyzet tagjai és feladat-specialisták rendes, rendkívüli és kényszerhelyzeti eljárásait.

SPO.SPEC.PAR.105 Személyzeti tagok és feladat-specialisták szállítása

Az SPO.GEN.106(c) pontban meghatározott előírások az ejtőernyős ugrást végző feladat-specialistákra nem vonatkozik.

SPO.SPEC.PAR.110 Ülések

Az SPO.IDE.A.160(a) és SPO.IDE.H.160(a)(1) pontok sérelme nélkül a padló használható ülésként, feltéve, hogy rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyekbe a feladat-specialisták kapaszkodhatnak vagy ahová rögzíthetik magukat.

SPO.SPEC.PAR.115 Tartalék oxigén

Az SPO.OP.195(a) pont sérelme nélkül a tartalék oxigén használatára vonatkozó előírás az egyedi feladathoz elengedhetetlen feladatokat ellátó feladat-specialistákra nem vonatkozik, amennyiben a kabinban mért magasság:

- (a) 6 percet nem meghaladó időtartamig meghaladja a 13 000 lábat.
- (b) 3 percet nem meghaladó időtartamig meghaladja a 15 000 lábat.

SPO.SPEC.PAR.120 Víz feletti repülés

Több, mint 6 személy szállítása esetén a víz felett üzemeltetett ballon parancsnoka határozza meg a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszálláskor, amelynek alapján eldönti kényszerhelyzeti helyzetjeladó (ELT) szállítását, amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz hullámhosszon.

SPO.SPEC.PAR.125 Veszélyes áruk kibocsátása

Az SPO.GEN.160 pont sérelme nélkül az ejtőernyősök elhagyhatják a légi járművet beépített terület feletti ejtőernyős bemutató céljából füsttermelő berendezést hordozva, amennyiben azokat ilyen célból gyártották.

4. fejezet — Műrepülések (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Szabvány üzemelési eljárások

- (a) Az üzemeltető felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó vonatkozó kockázatokat;

- (b) Az üzemeltető szabvány üzemeltetési eljárásokat állapít meg, amelyekben meghatározza:
- (1) a szállítandó felszereléseket, beleértve azok üzemeltetési korlátait és vonatkozó esetben a MEL-ben történő megfelelő bejegyzésekkel;
 - (2) a személyzet összetételét és a személyzeti tagok és feladat-specialisták részére előírt tapasztalatot;
 - (3) a személyzet tagjai és feladat-specialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzést, valamint a személyzet tagjai és a feladat-specialisták részére ilyen képzést nyújtó személy kijelölését;
 - (4) a személyzet tagjai és a feladat-specialisták felelősségeit és feladatait;
 - (5) a műrepülések végrehajtásához teljesítendő teljesítmény-előírásokat;
 - (6) a személyzet tagjai és feladat-specialisták rendes, rendkívüli és kényszerhelyzeti eljárásait.

SPO.SPEC.ABF.105 Szállítandó dokumentumok, kézikönyvek és információk

Az alábbi, az SPO.GEN.140(a) pontban előírt dokumentumokat nem szükséges műrepüléskor a fedélzeten tartani:

- (a) vonatkozó esetben az ATS repülési terv részletei;
- (b) a tervezett repülésre és minden olyan útvonalra/légtérre vonatkozó naprakész és megfelelő repülési térkép, ahova ésszerűen kitérés várható;
- (c) elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések; valamint
- (d) a tervezett repülés légtérére vonatkozó kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó tájékoztatás.

SPO.SPEC.ABF.115 Elsősegély-csomagok

Az SPO.IDE.A.165 és SPO.IDE.H.165 pontokban lefektetett előírás arról, hogy a repülőgépeket és helikoptereket el kell látni elsősegély-csomaggal műrepülésekre nem vonatkozik.

SPO.SPEC.ABF.120 Kézi tűzoltó-készülékek

Az SPO.IDE180.A pontban lefektetett előírás arról, hogy a repülőgépeket el kell látni kézi tűzoltó-készülékkel műrepülésekre nem vonatkozik.