

**A légi üzemeltetésről [Air Operations – OPS] szóló
bizottsági rendelet tervezetének függelékai¹**

¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.

I. FÜGGELÉK**A II–VIII. FÜGGELÉKBEN HASZNÁLT FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA**

1. Jelen rendelet alkalmazásában az alábbi meghatározások az irányadók:
 - Rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság [*Accelerate-stop distance available (ASDA)*]: a felszálláshoz rendelkezésre álló nekifutási távolság plusz a végbiztonsági pálya hossza, amennyiben a végbiztonsági pályát az az állam, amelyben a repülőtér található, rendelkezésre állónak nyilvánította, és az az adott üzemeltetési körülmények között alkalmas a repülőgép tömegéből eredő terhelés felvételére.
 - Elfogadható megfelelési módozatok [*Acceptable Means of Compliance (AMC)*]: az Ügynökség által elfogadott, jogilag nem kötelező előírások, amelyekkel bizonyítható a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak történő megfelelés.
 - Elfogadó ellenőrzőlista [*Acceptance checklist*]: olyan dokumentum, melynek célja a veszélyes anyagokat tartalmazó csomagok külseje és a csomagot kísérő dokumentumok ellenőrzésének elősegítése, hogy meg lehessen határozni, hogy valamennyi vonatkozó követelményt betartottak-e.
 - Megfelelő repülőtér [*Adequate aerodrome*]: olyan repülőtér, amelyen a légi jármű üzemeltethető, figyelembe véve a teljesítményre vonatkozó követelményeket és a futópálya jellemzőit.
 - Az utasok besorolása tekintetében:
 - (a) felnőtt: 12 éves vagy annál idősebb személy;
 - (b) gyermek: 2 éves vagy annál idősebb, de 12 évnél fiatalabb személy; valamint
 - (c) csecsemő: 2 évnél fiatalabb személy.
 - Repülőgép [*Aeroplane*]: hajtóművel rendelkező, merevszárnyú, a levegőnél nehezebb légi jármű, amelyet a repülés során a levegő és a szárnyak közötti dinamikus kölcsönhatás tart fenn.
 - Éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) támogatott repülés [*Aided night vision imaging system (NVIS) flight*]: éjjellátó képalkotó rendszer felhasználásával végzett repülések esetében a látva repülési szabályok (VFR) szerint éjjel végzett repülés azon szakasza, amikor a személyzet egy tagja éjjellátó készüléket visel.
 - Légi jármű [*Aircraft*]: olyan szerkezet, amelynek a levegőben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely nem a földfelszínre ható légerők hatása.
 - Alternatív megfelelési módozat [*Alternative means of compliance*]: olyan megoldás, amely valamilyen létező elfogadható megfelelési módozathoz kínál alternatívát, illetve a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak való megfelelés olyan új módját javasolja, amelyre az Ügynökség még nem fogadott el elfogadható megfelelési módozatot.
 - Jégmentesítés [*Anti-icing*]: a földi eljárások esetében olyan eljárás, amely korlátozott ideig (lásd: [védeltséget biztosító időtartam](#)) védelmet nyújt a zúzmara és a jég kialakulása, illetve a hó felhalmozódása ellen a légi jármű kezelt felületein.

- Ballon [*Balloon*]: a levegőnél könnyebb, hajtóművel nem rendelkező légi jármű, amely gáz vagy fedélzeti melegítőeszköz segítségével tartja fenn magát.
- Légi utas-kísérő [*Cabin crew member*]: a személyzet olyan, megfelelő képzéssel rendelkező tagja, aki nem a hajózó vagy a műszaki személyzet tagja, és akit a légi jármű üzemeltetője az utasok és a repülés biztonságával kapcsolatos feladatok ellátásával bízott meg.
- I. kategóriájú megközelítés [*Category I (CAT I) approach operation*]: olyan precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, amely műszeres leszállítórendszert (ILS), mikrohullámú leszállítórendszert (MLS), földfelszíni telepítésű pontosító rendszerrel ellátott műholdas globális navigációs rendszert (GNSS/GBAS) használó leszállítórendszert (GLS), precíziós bevezetőradart (PAR) vagy műholdas pontosító rendszert (SBAS) használó GNSS rendszert használ, és amelynél az elhatározási magasság (DH) nem kevesebb mint 200 láb, a futópálya menti látótávolság (RVR) repülőgépek esetében nem kevesebb mint 550 m, helikopterek esetében pedig 500 m.
- II. kategóriájú megközelítés [*Category II (CAT II) approach operation*]: olyan ILS vagy MLS rendszert használó precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, ahol:
 - (a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 200 láb, de nem kevesebb mint 100 láb; valamint
 - (b) a futópálya menti látótávolság (RVR) nem kevesebb mint 300 m.
- IIIA kategóriájú megközelítés [*Category IIIA (CAT IIIA) approach operation*]: olyan ILS vagy MLS rendszert használó precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, ahol:
 - (a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 100 láb; valamint
 - (b) a futópálya menti látótávolság (RVR) nem kevesebb mint 200 m.
- IIIB kategóriájú megközelítés [*Category IIIB (CAT IIIB) approach operation*]: olyan ILS vagy MLS rendszert használó precíziós műszeres megközelítési és leszállási művelet, ahol:
 - (a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 100 láb vagy nincs DH; valamint
 - (b) a futópálya menti látótávolság (RVR) kevesebb mint 200 m, de nem kevesebb mint 75 m.
- „A” kategória helikopterek esetében [*Category A with respect to helicopters*]: a vonatkozó légi alkalmassági alapkövetelményekben meghatározott hajtómű- és rendszerelválasztási jellemzőkkel tervezett több hajtóműves helikopter, amely képes a tervezett adatok szerinti fel- és leszállási műveletekre olyan kritikus hajtómű-meghibásodások esetén, amikor a hajtóműhiba során biztosított a repülés biztonságos folytatásához vagy a felszállás biztonságos megszakításához szükséges megfelelő kijelölt felület és elegendő teljesítmény.
- „B” kategória helikopterek esetében [*Category B with respect to helicopters*]: olyan egy vagy több hajtóműves helikopter, amely nem teljesíti az „A” kategória előírásait. A „B” kategóriájú helikopterek esetében hajtómű-meghibásodás esetén nem garantálható a biztonságos repülés képessége, és előre nem tervezett leszállás várható.

- Légialkalmassági előírások [*Certification Specifications*]: az Ügynökség által elfogadott műszaki előírások, amelyek a 216/2008/EK rendelet I., IV. és Va függelék alapvető követelményeinek történő megfelelés bizonyításának módját ismertetik.
- Körözés [*Circling*]: műszeres megközelítési eljárás látva repülési szakasza, melynek célja a légi jármű leszállási helyzetbe hozása olyan futópálya/végső megközelítési és felszállási terület (FATO) esetén, amelynek elhelyezkedése az egyenes vonalú megközelítéshez nem megfelelő.
- Felszállási biztonsági sáv [*Clearway*]: a megfelelő hatóság ellenőrzése alatt álló, a földön vagy vízfelszínen kijelölt téglalap alakú terület, amelyet úgy választottak ki vagy készítettek elő, hogy felette egy repülőgép egy meghatározott magasságig elvégezhesse kezdeti emelkedésének egy részét.
- Felhőalap [*Cloud base*]: a legalacsonyabb észlelt vagy előre jelzett felhőelem aljának magassága a repülőtér vagy műveleti helyszín közelében vagy egy meghatározott műveleti területen, amelyet általában a repülőtér tengerszint feletti magasságához vagy – tenger feletti repülés esetén – az átlagos tengerszinthez képest mérnek.
- Közös üzemeltetésű járat [*Code share*]: olyan egyezmény, amelynek keretében egy üzemeltető egy másik üzemeltető által üzemeltetett légi járatot saját kódjával lát el, és erre a járatra jegyeket ad ki és értékesít.
- Sűrűn beépített terület [*Congested area*]: város, nagyváros vagy egyéb település esetében minden olyan terület, amelyet lakóterületként, illetve kereskedelmi vagy kikapcsolódási célokra használnak.
- Szennyezett futópálya [*Contaminated runway*]: olyan futópálya, ahol a szükséges hosszon és szélességen belül a futópálya felületének több mint 25%-át az alábbiak egyike borítja:
 - (a) több mint 3 mm mély vízréteg, illetve több mint 3 mm mélységű víznek megfelelő latyak vagy laza hó;
 - (b) tömör anyaggá összenyomódott hó, amely ellenáll a további tömörítésnek, és felszedéskor összetapadva marad, vagy nagy darabokra törik (összesajtott hó); vagy
 - (c) jég, beleértve a vizes jeget is.
- Váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag [*Contingency fuel*]: az előre nem látott és a célrepülőtér eléréséhez szükséges tüzelőanyag-fogyasztásra esetleg hatással bíró tényezők ellensúlyozásához szükséges tüzelőanyag.
- Folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés [*Continuous descent final approach (CDFA)*]: a stabilizált megközelítési eljárásoknak megfelelő olyan technika, ahol egy nem precíziós műszeres megközelítési eljárás végső megközelítési szakaszát folyamatos süllyedéssel, vízszintes repülési szakasz nélkül repülik a végső megközelítési pont tengerszint vagy felszín feletti magasságától a leszálló futópálya küszöbe fölötti 15 m (50 láb) magasságig, illetve addig a pontig, ahol a légi jármű típusától függően megkezdik a kilebegtetést.
- Konvertált meteorológiai látótávolság [*Converted meteorological visibility (CMV)*]: a futópálya menti látótávolsággal (RVR) egyenlő érték, amelyet a jelentett meteorológiai látótávolságból származtatnak.

- Személyzet tagja [*Crew member*]: olyan személy, akit az üzemeltető a légi jármű fedélzetén ellátandó feladatok elvégzésére jelölt ki.
- A repülés kritikus szakaszai [*Critical phases of flight*] repülőgépek esetében: a felszállás előtti nekifutás, a felszállás utáni repülési profil, a végső megközelítés, a megszakított megközelítés, a leszállás a kigurulással együtt, valamint a repülés bármely egyéb szakasza, amennyiben azt a légi jármű-parancsnok úgy ítéli meg.
- A repülés kritikus szakaszai [*Critical phases of flight*] helikopterek esetében: a gurulás, a függeszkedés, a felszállás, a végső megközelítés, a megszakított megközelítés, a leszállás, valamint a repülés bármely egyéb szakasza, amennyiben azt a légi jármű-parancsnok úgy ítéli meg.
- Nedves futópálya [*Damp runway*]: jelentése olyan futópálya, melynek felszíne nem száraz, ám a rajta található nedvesség nem fénylő felületként látható.
- Veszélyes áruk [*Dangerous goods (DG)*]: olyan áruk vagy anyagok, amelyek veszélyesek lehetnek az egészségre, a biztonságra, a tulajdonra vagy a környezetre, és amelyek a Műszaki utasításban fel vannak tüntetve a veszélyes áruk listáján, vagy amelyeket ezen utasítás szerint minősítettek.
- Veszélyes áruval kapcsolatos baleset [*Dangerous goods accident*]: a veszélyes áruk légi szállításával összefüggő és ahhoz kapcsolódó esemény, amely egy személy halálos vagy súlyos sérülésével vagy komoly anyagi kárral jár.
- Veszélyes áruval kapcsolatos esemény [*Dangerous goods incident*]: olyan, a veszélyes áruval kapcsolatos balesettől eltérő, a veszélyes áruk légi szállításával összefüggő és ahhoz kapcsolódó esemény, amely nem feltétlenül a légi jármű fedélzetén következik be, de amely személyi sérüléssel, anyagi kárral, tűzzel, töréssel, kiszóródással, folyadékzivárgással vagy sugárzással jár, vagy bármely egyéb módon bizonyítható, hogy sérült a csomagolás épsége. Bármely olyan veszélyes áruk szállításával kapcsolatos esemény, amely súlyosan veszélyezteti a légi járművet vagy a fedélzetén tartózkodó személyeket, egyben veszélyes áruval kapcsolatos eseménynek is minősül.
- Jégtelenítés [*De-icing*]: földi eljárások esetében olyan eljárás, melynek során a szennyeződésmentes felületek biztosítása érdekében deret, jeget, havat vagy kását távolítanak el a légi járműről.
- Felszállás utáni meghatározott pont [*Defined point after take-off (DPATO)*]: a felszállási és kezdeti emelkedési szakasz azon pontja, amely előtt a kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem biztosított a helikopter azon képessége, hogy biztonságosan repüljön, és kényszerleszállás válhat szükségessé.
- Leszállás előtti meghatározott pont [*Defined point before landing (DPBL)*]: a megközelítési és leszállási szakasz azon pontja, amely után a kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem biztosított a helikopter azon képessége, hogy biztonságosan repüljön, és kényszerleszállás válhat szükségessé.
- DR-távolság [*Distance DR*]: az a vízszintes távolság, amelyet a helikopter a rendelkezésre álló felszállási távolság végétől megtett.
- Légi jármű-bérlési szerződés [*Dry lease agreement*]: vállalkozások közötti szerződés, melynek értelmében a légi járművet a bérlő légi jármű-üzembentartási engedélye (AOC) szerint üzemeltetik.
- Száraz üzemeltetési tömeg [*Dry operating mass*]: egy meghatározott tevékenység típusra kész légi jármű teljes tömege a felhasználható tüzelőanyag és a rakomány nélkül.

- Száraz futópálya [*Dry runway*]: olyan futópálya, amely nem nedves és nem szennyezett. Ide tartoznak azok a burkolattal ellátott futópályák is, amelyeket speciálisan bordákkal vagy porózus burkolattal láttak el, és „gyakorlatilag száraz” fékhatást nyújtó állapotban tartanak akkor is, ha nedvesség van rajta.
- Megemelt végső megközelítési és felszállási terület [*Elevated final approach and take-off area (elevated FATO)*]: olyan végső megközelítési és felszállási terület, amely legalább 3 m-rel a környező felület fölé emelkedik.
- Az útvonalon lévő kitérő repülőtér [*En-route alternate (ERA) aerodrome*]: a repülés tervezési szakaszában szükséges, megfelelő repülőtér az útvonalon.
- Látásjavító rendszer [*Enhanced vision system (EVS)*]: elektronikus módszer a külső helyszín képének képalkotó érzékelők használatával történő valós idejű megjelenítésére.
- Végső megközelítési és felszállási terület [*Final approach and take-off area (FATO)*]: helikopteres tevékenységekhez meghatározott terület, amely fölött a függeszkedés vagy a leszállás végső megközelítési manővere végbemegy, illetve ahonnan a felszállási manőver történik. Az 1-es teljesítményosztályban üzemelő helikopterek esetében a meghatározott terület része a rendelkezésre álló megszakított felszállási terület is.
- Repülési adatok figyelése [*Flight data monitoring (FDM)*]: a rutinműveletek digitális repülési adatainak megelőzési, nem büntető céllal történő felhasználása a repülésbiztonság javítása érdekében.
- Repülésszimulációs oktatóeszköz (FSTD): olyan oktatóeszköz, amely:
 - (a) Repülőgépek esetén teljes repülőgép-szimulátor (*full flight simulator, FFS*), repülésoktató eszköz (*flight training device, FTD*), repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (*flight and navigation procedures trainer, FNPT*) vagy alapszintű műszer szerinti repülést oktató eszköz (*basic instrument training device, BITD*).
 - (b) Helikopterek esetén teljes helikopterszimulátor (FFS), repülésoktató eszköz (FTD) vagy repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (FNPT).
- Az útvonalon lévő tüzelőanyag-csökkentési célú kitérő repülőtér [*Fuel ERA aerodrome*]: az útvonalon lévő olyan kitérő repülőtér, amely a váratlan eseményekre fenntartott tüzelőanyag mennyiségének csökkentése céljából lett kiválasztva.
- GBAS leszállítórendszer [*GBAS landing system (GLS)*]: földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas navigációs rendszertől (GNSS/GBAS) származó adatokat használó bevezető- és leszállítórendszer, amely a függőleges és vízszintes GNSS-helyzet alapján nyújt vezérlési információkat a légijárműveknek. A végső megközelítés során a siklópálya kiszámításához geometriaimagasság-referenciát használ.
- Földi sürgősségi szolgálatok személyzete [*Ground emergency service personnel*]: minden olyan földi szolgálat személyzete (például rendőr, tűzoltó stb.), amely a helikopteres légimentő szolgálatban [*helicopter emergency medical services (HEMS)*] játszik szerepet, és amelynek feladatai bármilyen módon kapcsolódnak a helikopteres tevékenységekhez.
- Repülés megtiltása [*Grounding*]: a felszállás hivatalos megtiltása valamely légijármű számára, és szükség esetén intézkedések megtétele a repülőtér elhagyásának megakadályozása érdekében.

- Szem elé vetített kijelző [*Head-up display (HUD)*]: olyan kijelzőrendszer, amely a repülési információkat a pilóta elülső látómezejében jeleníti meg a külső kilátás jelentős csökkentése nélkül.
- Szem elé vetítő leszállásirányító rendszer [*Head-up guidance landing system (HUDLS)*]: a megközelítés és leszállás, illetve átstartolás során a pilóta szeme elé vetített irányítási utasításokat nyújtó teljes fedélzeti rendszer. Magában foglal minden érzékelőt, számítógépet, áramforrást, kijelzőt és vezérlőszervet.
- Helikopter [*Helicopter*]: olyan levegőnél nehezebb légi jármű, amelyet repülés közben a lényegileg függőleges tengelyekre szerelt egy vagy több hajtott forgószárny és a levegő közti kölcsönhatások tartanak fenn.
- Helikopteres függesztve szállítási tevékenységet végző személyzet tagja [*Helicopter hoist operation (HHO) crew member*]: olyan műszaki személyzeti tag, aki függesztve szállítási tevékenységgel kapcsolatos feladatokat lát el.
- Helikopterleszálló platform [*Helideck*]: úszó vagy rögzített tengeri szerkezeten elhelyezett végső megközelítési és felszállási terület (FATO).
- Helikopteres légimentő személyzet tagja [*HEMS crew member*]: műszaki személyzeti tag, akinek feladata a helikopteres légimentő repülés során egyszerűbb egészségügyi segítségnyújtás a helikopterben szállított, erre rászoruló személyeknek, valamint a pilóta segítése a küldetés során.
- Helikopteres légimentő repülés [*HEMS flight*]: helikopteres légimentői (HEMS) engedéllyel végzett helikopteres repülés, melynek célja a sürgősségi orvosi ellátás megkönnyítése olyan esetekben, ahol az alábbiak azonnali és gyors szállítása létfontosságú:
 - (a) egészségügyi személyzet;
 - (b) egészségügyi ellátmány (felszerelések, vér, szervek, gyógyszerek); vagy
 - (c) beteg vagy sérült, illetve bármely egyéb módon közvetlenül érintett személyek.
- Helikopteres légimentő üzemeltetési bázis [*HEMS operating base*]: olyan repülőtér, ahol a helikopteres légimentő személyzet tagjai és a légimentő helikopter légimentési műveletek között várakozhatnak.
- Helikopteres légimentési műveleti helyszín [*HEMS operating site*]: helikopteres légimentő repülés során a parancsnok által helikopteres függesztve szállítási tevékenységre, illetve le- és felszállásra kijelölt helyszín.
- Helikopteres függesztve szállítás [*HHO flight*]: helikopteres függesztve szállításra szóló engedéllyel végzett helikopteres repülés, melynek célja személyek vagy teherszállítmány szállításának megkönnyítése helikopteres függesztve szállítás révén.
- Tenger feletti helikopteres függesztve szállítás [*HHO offshore*]: helikopteres függesztve szállításra szóló engedéllyel végzett helikopteres repülés, melynek célja személyek vagy teherszállítmány tengeri járműre/járműről, szerkezetre/szerkezetről vagy magára a tengerre szállításának megkönnyítése helikopteres függesztve szállítás révén.
- Helikopteres függesztve szállítással szállított utas [*HHO passenger*]: helikopteres függesztve szállítással szállítandó személy.
- Helikopteres függesztve szállítási helyszín [*HHO site*]: az a meghatározott terület, ahol a helikopter függesztve szállítást végez.

- **Védettséget biztosító időtartam** [*Hold-over time (HoT)*]: az a becsült idő, ameddig a jégmentesítő folyadék a repülőgép védett (kezelt) felületein megakadályozza a jég és zúzmara kialakulását, illetve a hó felhalmozódását.
- Barátságtalan környezet [*Hostile environment*]:
 - (a) olyan környezet, amelyben:
 - i. nem végezhető el biztonságosan kényszerleszállás, mert a felület nem megfelelő;
 - ii. a helikopter utasai nem védhetők meg kellő mértékben az elemektől;
 - iii. nem nyújtható/várható az előre látható környezeti viszonyoknak megfelelő szintű kutató-mentő szolgálat; vagy
 - iv. a földön tartózkodó személyek vagy elhelyezkedő tárgyak sérülésének veszélye elfogadhatatlanul nagy.
 - (b) Az alábbi területek minden esetben barátságtalannak minősülnek:
 - i. víz feletti repülés esetében az északi szélesség 45°-tól északra, illetve a déli szélesség 45°-tól délre az érintett tagállam hatósága által kijelölt nyílt tengeri területek; valamint
 - ii. a beépített területek azon részei, ahol nem áll rendelkezésre megfelelő kényszerleszállóhely.
- Leszállási elhatározási pont [*Landing decision point (LDP)*]: a leszállási teljesítmény meghatározásához használt azon utolsó pont, amelynél ha hajtómű-meghibásodást észlelnek, a leszállás biztonságosan folytatható, vagy megszakított leszállás kezdeményezhető.
- Rendelkezésre álló leszállási úthossz [*Landing distance available (LDA)*]: a futópálya azon részének hossza, amelyet a repülőteret üzemeltető tagállam rendelkezésre állónak és a leszálló repülőgépek földi kigurulásához megfelelőnek nyilvánított.
- Szárazföldi repülőgép [*Landplane*]: olyan merevszárnyú légi jármű, amelyet szárazföldről történő felszállásra és oda történő leszállásra terveztek. Ide tartoznak a szárazföldi repülőgépként üzemeltetett kételtű repülőgépek is.
- Helyi helikopteres tevékenység [*Local helicopter operation*]: 3175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű [*maximum certified take-off mass (MCTOM)*] és kilencet meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopterrel végzett kereskedelmi célú repülés, amelyet nappal, vizuális tájékozódási pontok alapján történő navigációval, egy helyi, az üzemeltetési utasításban meghatározott földrajzi területen folytatnak.
- Csökkent látási viszonyok között követendő eljárások [*Low visibility procedures (LVP)*]: a biztonságos üzemeltetés biztosítása céljából a repülőtéren alkalmazott eljárások az I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények közötti, a II. szabványos kategóriától, valamint a II. és III. kategóriától eltérő megközelítések, valamint csökkent látási viszonyok esetén történő felszállások alkalmával.
- Felszállás csökkent látási viszonyok esetén [*Low visibility take-off (LVTO)*]: olyan körülmények között végzett felszállás, ahol a futópálya menti látótávolság (RVR) kevesebb mint 400 m, de nem kevesebb mint 75 m.
- Az I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények közötti leszállás [*Lower than Standard Category I (LTS CAT I) operation*]: olyan I. kategóriájú műszeres megközelítés és leszállás, amely I. kategóriájú elhatározási magasságot (DH)

alkalmaz, azonban a futópálya menti látótávolság (RVR) kevesebb, mint a kapcsolódó elhatározási magassághoz tartozó érték, de nem kevesebb mint 400 m.

- Legnagyobb üzemi utasülésszám [*Maximum operational passenger seating configuration (MOPSC)*]: egy adott légi járműnek – a személyzeti ülések kivételével – az üzemeltetési utasításban feltüntetett és üzemi célokra kialakított legnagyobb utasülésszáma. A legnagyobb üzemi utasülésszám – az üzemeltetési korlátozásoktól függően – az adott légi jármű esetében a típusalkalmassági bizonyítvány és a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány megszerzéséhez vagy megváltoztatásához lefolytatott tanúsítási eljárás során meghatározott legnagyobb utasülésszámmal egyenlő vagy annál kevesebb lehet.
- Egészségügyi végzettségű utas [*Medical passenger*]: helikopteres légimentő repülések alkalmával a helikopteren szállított egészségügyi végzettségű személy, beleértve az orvosokat, ápolókat és mentőápolókat, de nem csak ezekre korlátozva.
- Éjszaka [*Night*]: a szokványos értelemben vett alkonyat és pirkadat közötti időszak, illetve tagállam által kijelölt illetékes hatóság által éjszakaként meghatározott, a napnyugta és napkelte közötti bármely egyéb időszak.
- Éjjellátó szemüveg [*Night vision goggles (NVG)*]: fejre szerelhető, két tárgylencsés fényerősítő eszköz, amely éjjel növeli a felszín látás útján történő meghatározásának képességét.
- Éjjellátó képalkotó rendszer [*Night vision imaging system (NVIS)*]: az éjjellátó szemüvegnek a helikopter üzemeltetése során történő sikeres és biztonságos használatához szükséges valamennyi elem egyesítése. A rendszer legalább az alábbiakat tartalmazza: éjjellátó szemüvegek, az éjjellátó képalkotó rendszer megvilágítása, a helikopter megfelelő alkatrészei, képzés és folyamatos légi alkalmasság.
- Nem barátságtalan környezet [*Non-hostile environment*]: olyan környezet, ahol:
 - (a) biztonságosan elvégezhető a kényszerleszállás;
 - (b) a helikopter utasai megvédhetők az elemektől; valamint
 - (c) az előre látható környezeti viszontagságoknak megfelelő kutató-mentő szolgálat nyújtható/várható.

A beépített területek azon részei, ahol található megfelelő helyszín biztonságos kényszerleszállásra, minden esetben nem barátságtalan környezetnek minősülnek.
- Nem precíziós megközelítés [*Non-precision approach (NPA) operation*]: olyan műszeres megközelítés, ahol a legkisebb (felszín feletti) süllyedési magasság [*minimum descent height (MDH)*] vagy elhatározási magasság folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (*CDFA*) technikával történő repülés esetén nem kevesebb mint 250 láb, és a futópálya menti látótávolság/konvertált meteorológiai látótávolság (*RVR/CMV*) nem kevesebb mint repülőgépeknél 750 m és helikoptereknél 600 m.
- Éjjellátó képalkotó rendszert üzemeltető személyzet tagja [*NVIS crew member*]: éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülésre beosztott műszaki személyzeti tag.
- Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés [*NVIS flight*]: éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok [*visual meteorological conditions (VMC)*] között, éjjellátó képalkotó rendszer használatára vonatkozó engedély alapján üzemeltetett helikopterrel végzett repülés, ahol a személyzet éjjellátó szemüvegeket használ.

- Tenger feletti repülés [*Offshore operations*]: olyan tevékenység, ahol a tengeri létesítményekre vagy onnan vissza történő repülés jelentős része rutinszerűen a tenger fölött történik.
- Műveleti helyszín [*Operating site*]: olyan hely, amely nem repülőtér, és amelyet az üzemeltető, a légi jármű-parancsnok fel- és leszállásra, illetve külső függesztménnyel történő repülésre kijelölt.
- 1. teljesítményosztályban történő üzemelés [*Operation in performance class 1*]: olyan üzemeltetési mód, ahol a helikopter a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a meghibásodás időpontjától függően képes a rendelkezésre álló megszakított felszállási távolságon belüli leszállásra, illetve a repülésnek egy megfelelő leszállóterületre való biztonságosan folytatására.
- 2. teljesítményosztályban történő üzemelés [*Operation in performance class 2*]: olyan üzemeltetési mód, ahol a kritikus hajtómű meghibásodása esetén elegendő teljesítmény áll rendelkezésre ahhoz, hogy a helikopter biztonságosan folytassa a repülést, kivéve, ha a meghibásodás a felszállás korai szakaszában vagy a leszállás késői szakaszában következik be – ilyen esetekben kényszerleszállás válhat szükségessé.
- 3. teljesítményosztályban történő üzemelés [*Operation in performance class 3*]: olyan üzemeltetési mód, ahol a hajtóműnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén több hajtóműves helikopterek esetén szükségessé válhat, egy hajtóműves helikopterek esetén pedig szükséges a kényszerleszállás.
- Műveleti irányítás [*Operational control*]: a repülés megkezdése, folytatása, megszakítása vagy kitérő útvonalra irányítása iránti felelősség a repülésbiztonság érdekében.
- II. szabványos kategóriától eltérő leszállás [*Other than Standard Category II (OTS CAT II) operation*]: ILS vagy MLS használatával végzett precíziós megközelítés és leszállás, ahol a II. kategóriájú precíziós bevezetés fényrendszerének egyes elemei nem állnak vagy egyetlen eleme sem áll rendelkezésre, és:
 - (a) az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 200 láb, de nem kevesebb mint 100 láb; valamint
 - (b) a futópálya menti látótávolság (RVR) nem kevesebb mint 350 m.
- „A” teljesítményosztályú repülőgépek [*Performance class A aeroplanes*]: kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú vagy 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű több hajtóműves légszáras gázturbinás repülőgépek, és valamennyi több hajtóműves sugárhajtóműves repülőgép.
- „B” teljesítményosztályú repülőgépek [*Performance class B aeroplanes*]: kilencet meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú és 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű légszáras repülőgépek.
- „C” teljesítményosztályú repülőgépek [*Performance class C aeroplanes*]: kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú vagy 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű dugattyús motoros repülőgépek.
- Légijármű-parancsnok [*Pilot-in-command*]: a parancsnoki feladatra kijelölt és a repülés biztonságos lebonyolításáért felelős pilóta. Kereskedelmi repülőgépeken a légi jármű-parancsnok jelzője „kapitány”.
- Segédmotoros vitorlázó repülőgép [*Powered sailplane*]: olyan egy vagy több motorral felszerelt légi jármű, amely leállított motorral (motorokkal) a vitorlázó repülőgépek tulajdonságaival rendelkezik.

- Székhely [*Principal place of business*]: a szervezet központja vagy bejegyzett irodája, ahol az elsődleges pénzügyi irányítás, valamint a jelen rendeletben érintett tevékenységek műveleti irányítása zajlik.
- A földi ellenőrzések fontossági sorrendjének megállapítása [*Prioritisation of ramp inspections*]: az illetékes hatóság által vagy nevében évente elvégzett földi ellenőrzések megfelelő hányadának az ARO rész (A légi üzemeltetés hatósági követelményei) rendelkezései szerint történő kijelölése.
- Közérdeket szolgáló helyszín [*Public interest site (PIS)*]: olyan helyszín, amelyet kizárólag közérdekű tevékenységekre használnak.
- Földi ellenőrzés [*Ramp inspection*]: a légijárműveknek, a hajózó és a légiutas-kísérő személyzet szakszolgálati engedélyeinek, valamint a repülési dokumentációnak az átvizsgálása a vonatkozó követelményeknek történő megfelelés ellenőrzése érdekében.
- Javítási határidő [*Rectification interval*]: a működésképtelen berendezéssel történő üzemeltetés időtartamának korlátozása.
- Megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló távolság [*Rejected take-off distance available (RTODAH)*]: a végső megközelítési és felszállási terület azon hossza, amelyet az 1-es teljesítménykategóriában üzemelő helikopterek részére a felszállás megszakításához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánítottak.
- Szükséges megszakított felszállási távolság [*Rejected take-off distance required (RTODRH)*]: a felszállás megkezdésétől a helikopter teljes megállásáig szükséges vízszintes távolság hajtómű-meghibásodás és a felszállási elhatározási ponton végrehajtott felszállásmegszakítás után.
- Futópálya menti látótávolság [*Runway visual range (RVR)*]: az a távolság, amelyről a futópálya középvonalán lévő légijármű vezetője látja a futópályára festett jeleket, illetve a futópálya szegélyfényeit vagy a középvonalat jelző fényeket.
- Biztonságos kényszerleszállás [*Safe forced landing*]: olyan elkerülhetetlen földre vagy vízre szállás, ahol ésszerűen sem a légijárműben, sem a leszálláshoz használt felületen tartózkodó személyek sérülése nem várható.
- Vitorlázó repülőgép [*Sailplane*]: a levegőnél nehezebb légijármű, amelyet a repülés során a levegő és a szárny közötti dinamikus kölcsönhatás tart fenn, és amelynek szabad repülése nem függ hajtóműtől.
- Hidroplán [*Seaplane*]: olyan merevszárnyú légijármű, amelyet vízről történő felszállásra és oda történő leszállásra terveztek. Ide tartoznak a hidroplánként üzemeltetett kételtű repülőgépek is.
- Elkülönült futópályák [*Separate runways*]: ugyanazon a repülőtéren található olyan futópályák, amelyek különálló leszállófelületeket alkotnak. Ezek a futópályák átfedhetik vagy keresztezhetik egymást oly módon, hogy az egyik futópálya lezárása nem akadályozza a tervezett üzemet a másik futópályán. Mindegyik futópályához független navigációs eszközön alapuló, önálló megközelítési eljárást kell kidolgozni.
- Különleges látva repülés [*Special VFR flight*]: a légiforgalmi irányítás által a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyoknál (VMC) rosszabb időjárási viszonyok között a repülőtér irányító körzetében történő tevékenységhez engedélyezett látva repülés (VFR repülés).

- Stabilizált megközelítés [*Stabilised approach (SAp)*]: olyan megközelítés, amely a konfiguráció, az energia és a repülési profil vezérlése szempontjából ellenőrzött és megfelelő módon zajlik egy előre meghatározott ponttól vagy tengerszint/felszín feletti magasságtól a küszöb fölötti 50 láb magasságig vagy – ha az magasabban van – a kilebegtetési művelet kezdőpontjáig.
- Felszálló kitérő repülőtér [*Take-off alternate aerodrome*]: olyan kitérő repülőtér, ahol a légijármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik, és a kiindulási repülőtér nem használható.
- Felszállási elhatározási pont [*Take-off decision point (TDP)*]: a felszállási teljesítmény meghatározásakor használatos azon pont, ahol – amennyiben ezen a ponton hajtómű-meghibásodást észlelnek – a felszállás megszakítható vagy biztonságosan folytatható.
- Rendelkezésre álló felszállási távolság [*Take-off distance available (TODA)*]: repülőgépek esetén a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz plusz a felszállási biztonsági sáv hossza, ha van ilyen.
- Rendelkezésre álló felszállási távolság [*Take-off distance available (TODAH)*]: helikopterek esetében a végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint – ha van ilyen – a helikopterek felszállásának végrehajtásához rendelkezésre állónak és megfelelőnek nyilvánított helikopteres felszállási biztonsági sáv hossza.
- Szükséges felszállási távolság [*Take-off distance required (TODRH)*]: helikopterek esetében a szükséges vízszintes távolság a felszállás megkezdésétől addig a pontig, ahol a helikopter eléri a biztonságos felszállósebességet (V_{TOSS}), a meghatározott magasságot, és pozitív az emelkedési meredeksége azt követően, hogy a felszállási elhatározási ponton (*TDP*) a kritikus hajtómű meghibásodását észlelték, a többi hajtómű pedig az engedélyezett üzemi határértékeken belül működik.
- Felszállás utáni repülési profil [*Take-off flight path*]: a függőleges és vízszintes repülési profil működésképtelen kritikus hajtómű mellett a felszállás egy meghatározott pontjától repülőgépek esetében a felszín felett 1500 láb, helikopterek esetében a felszín felett 1000 láb magasság eléréséig.
- Felszállótömeg [*Take-off mass*]: helikopterek esetében a felszállás, repülőgépek esetében a felszállási nekifutás kezdetekor a fedélzeten található minden élőlény és élettelen dolog együttes tömege.
- Rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz [*Take-off run available (TORA)*]: a futópálya azon hosszúsága, amelyet a repülőteret üzemeltető tagállam rendelkezésre állónak nyilvánított, és amely alkalmas a repülőgép felszálláshoz történő nekifutására.
- Műszaki személyzet tagja [*Technical crew member*]: a személyzet olyan tagja kereskedelmi, helikopteres légimentő (*HEMS*), helikopteres függesztve szállítási célú (*HHO*) vagy éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett (*NVIS*) repülés során, aki nem a hajózó vagy a légiutas-kísérő személyzet tagja, és akit az üzemeltető azért vezényelt a légijárműre vagy a földre, hogy segítsen a pilótának a helikopteres légimentő, helikopteres függesztve szállítási célú vagy éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés során, amely speciális fedélzeti berendezések kezelését teheti szükségessé.
- Műszaki utasítás [*Technical Instructions (TI)*]: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (*ICAO*) által jóváhagyott és kiadott *Műszaki utasítás veszélyes áruk*

biztonságos légi szállításhoz című kiadvány legfrissebb hatályos kiadása, valamint annak kiegészítései és függelékei.

- Segédmotoros túravitorlázó repülőgép [*Touring motor glider*]: a segédmotoros vitorlázó repülőgépek egy külön osztálya, amely beépített, nem visszahúzható hajtóművel és nem visszahúzható légsavarral rendelkezik. Légiüzemeltetési utasítása szerint képesnek kell lennie az önerőből történő felszállásra és emelkedésre.
- Forgalmi terhelés [*Traffic load*]: az utasok, a poggyász, a teheráru és a fedélzetre felvitt speciális berendezések teljes tömege az esetleges ballasztal együtt.
- Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett segédlet nélküli repülés [*Unaided NVIS flight*]: éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések esetében az éjjel végrehajtott látva repülés azon szakasza, amikor a személyzet nem visel éjjellátó szemüveget.
- Vállalkozás [*Undertaking*]: bármely természetes vagy jogi személy, üzleti eredmény előállításától függetlenül, illetve bármely saját személyiséggel rendelkező vagy nem rendelkező hivatalos testület.
- Elhatározási sebesség [V_1]: a felszállás során az a legnagyobb sebesség, amikor a pilótának először kell döntenie a repülőgép a rendelkezésre álló gyorsulásmegállási távolságon belüli megállításáról. A V_1 jelenti emellett a felszállás során azt a legkisebb sebességet, amelynél a hajtómű-meghibásodási sebességnél (V_{EF}) bekövetkezett hajtómű-meghibásodást követően a pilóta folytathatja a felszállást, és a felszállási úthosszon belül elérheti a felszín feletti szükséges magasságot.
- Hajtómű-meghibásodási sebesség [V_{EF}]: az a sebesség, amelynél felszállás során számolni kell a kritikus hajtómű meghibásodásával.
- Látva megközelítés [*Visual approach*]: olyan megközelítés, melynek során nem végzik el a műszeres megközelítés egy részét vagy egészét, és a megközelítést látás szerint, a tereptárgyakhoz történő viszonyítással végzik.
- Légijármű teljes bérleti szerződés [*Wet lease agreement*]: vállalkozások közötti megállapodás, melynek értelmében a légijármű üzemeltetése a bérbeadó légijármű-üzembentartási engedélye (AOC) szerint történik.
- Vizes futópálya [*Wet runway*]: olyan futópálya, amelyet a „szennyezett futópálya” meghatározásánál megadottnál kevesebb víz vagy azzal egyenértékű közeg borít, vagy ha elegendő nedvesség van a futópályán, hogy fényvisszaverőnek látsszék, de nem borít jelentős területeket álló víz.

II. FÜGGELÉK

A HATÓSÁGRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK A LÉGI ÜZEMELTETÉSSSEL KAPCSOLATBAN

ARO RÉSZ

ARO.GEN.005 Hatály

Ez a rész a polgári repülésben végzett légi üzemeltetésről szóló 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak bevezetése és végrehajtása érdekében az Ügynökség és a tagállamok által létrehozandó közigazgatási és felügyeleti rendszerre vonatkozó követelményeket írja elő.

GEN ALFEJEZET – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

1. fejezet – Általános rész

ARO.GEN.115 Ellenőrzési dokumentáció

Az illetékes hatóságnak biztosítani kell az érintett személyek számára minden jogszabályi határozatot, előírást, szabályt, törvényt, műszaki kiadványt és kapcsolódó dokumentumot, hogy azok végre tudják hajtani feladataikat, és teljesíteni tudják kötelezettségeiket.

ARO.GEN.120 A megfelelés módozatai

- (a) Az Ügynökség köteles kidolgozni az elfogadható megfelelési módozatokat [*Acceptable Means of Compliance, (AMC)*], amelyek felhasználhatók a 216/2008/EK rendeletnek² és a rendelet végrehajtási előírásainak történő megfeleléshez. Ha valami megfelel az elfogadható megfelelési módozatoknak, akkor teljesíti a végrehajtási előírások vonatkozó követelményeit.
- (b) A végrehajtási előírásoknak való megfelelés alternatív megfelelési módozatok segítségével is megvalósítható.
- (c) Az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert annak értékelésére, hogy valamennyi saját maga vagy az ellenőrzése alatt álló szervezetek és személyek által

² Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK (2008. február 20.) rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 79., 2008. 03. 19., 1. o.*, módosítva az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK (2009. október 21.) rendeletével, *HL L 309., 2009. 11. 24., 51. o.*

használt alternatív megfelelési módozat lehetővé teszi-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak való megfelelést.

- (d) Az illetékes hatóságnak az OR.GEN.120 bekezdéssel (b) pontjával összhangban értékelnie kell a szervezetek által javasolt minden alternatív megfelelési módozatot, elemezve a benyújtott dokumentumokat, és ha szükségesnek tartja, megvizsgálva az adott szervezetet.

Ha az illetékes hatóság úgy találja, hogy az alternatív megfelelési módozat összhangban van a végrehajtási előírásokkal, akkor minden indokolatlan késedelem nélkül a következőket kell tennie:

- (1) értesíti a kérelmezőt, hogy az alternatív megfelelési módozat bevezethető, és szükség esetén ennek megfelelően módosítja a kérelmező jóváhagyását vagy bizonyítványát; és
 - (2) értesíti az Ügynökséget ezek tartalmáról, mellékelve az összes vonatkozó dokumentum egy példányát is.
- (e) Ha az illetékes hatóság saját maga használ alternatív megfelelési módozatokat azért, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak, a következőket kell tennie:
- (1) elérhetővé kell tennie ezeket az alternatív megfelelési módozatokat az ellenőrzése alá tartozó összes szervezet és személy számára; és
 - (2) minden indokolatlan késedelem nélkül értesítenie kell erről az Ügynökséget.

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

ARO.GEN.125 Az Ügynökség tájékoztatása

- (a) Az illetékes hatóságnak minden indokolatlan késedelem nélkül értesítenie kell az Ügynökséget, ha bármi jelentős probléma merülne fel a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak a bevezetésével.
- (b) Az illetékes hatóságnak tudatnia kell az Ügynökséggel az általa kapott eseményjelentésekben szereplő, a repülésbiztonság szempontjából jelentős információkat.

ARO.GEN.135 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

- (a) Az illetékes hatóságnak – a 2003/42/EK irányelv³ sérelme nélkül – létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk megfelelő szintű gyűjtésére, elemzésére és terjesztésére.
- (b) Az Ügynökségnek létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonságra vonatkozóan részére beküldött lényeges információk megfelelő szintű elemzésére, és minden indokolatlan késedelem nélkül értesítenie kell az eredményekről a tagállamokat és a Bizottságot, beleértve az ajánlásokat és a végrehajtandó kiigazító intézkedéseket, amelyekre azért van szükségük a nevezetteknek, hogy időben tudjanak reagálni a

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK (2003. június 13.) irányelve a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről, *HL L 167., 2003. 07. 04., 23–36. o.*

216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak hatálya alá eső termékeket, alkatrészeket, berendezéseket, személyeket és szervezeteket érintő repülésbiztonsági problémákra.

- (c) A (b) pontban hivatkozott információk kézhezvétele után az illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a repülésbiztonsági hiányosságok elhárítására.
- (d) A (c) pont szerinti intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell minden olyan személyt és szervezetet, akinek/amelynek a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak értelmében meg kell felelnie ezen intézkedéseknek. Az illetékes hatóságnak értesítenie kell az intézkedésekről az Ügynökséget is, valamint ha összetett intézkedésről van szó, akkor a többi érintett tagállamot is.

2. fejezet – Felügyelet

ARO.GEN.200 Felügyeleti rendszer

- (a) Az illetékes hatóságnak fel kell állítania és fenn kell tartania egy felügyeleti rendszert, amely legalább a következő részekből áll:
 - (1) a szervezetet, valamint annak a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak való megfelelés eléréséhez használt eszközeit és módszereit leíró dokumentált irányelvek és eljárások. Az eljárásokat naprakészen kell tartani, és azok alapvető munkadokumentumként szolgálnak az adott illetékes hatóságon belül minden kapcsolódó feladathoz;
 - (2) elegendő számú személyzet az illetékes hatóság feladatainak végrehajtásához és kötelezettségeinek teljesítéséhez. Ezt a személyzetet fel kell jogosítani a rájuk ruházott feladatok végrehajtására, és rendelkezniük kell a szükséges tudással és tapasztalattal, valamint kapniuk kell egy kezdeti oktatást, majd rendszeres időszakos oktatásban kell részesülniük, így biztosítva azt, hogy illetékességi területüket érintő feladataikat folyamatosan el tudják látni. Hatályban kell lennie egy olyan rendszernek, amely tervezhetővé teszi a személyzet rendelkezésre állását, így biztosítva az összes feladat megfelelő szintű ellátását;
 - (3) megfelelő létesítmények és irodák az illetékes hatóságra ruházott feladatok ellátásához;
 - (4) a felügyeleti rendszernek a vonatkozó követelményeknek való megfelelését és az eljárásoknak – köztük a belső átvizsgálási folyamat és a repülésbiztonság-felügyeleti folyamat kialakításának – a helytállóságát figyelemmel kíséző funkció. A megfelelés figyelemmel kísérésének része kell, hogy legyen egy visszajelző rendszer is, amely az átvizsgálások során talált kifogásokat jelenti az illetékes hatóság felső vezetésének, így biztosítva a szükséges kiigazító intézkedések bevezetését; és
 - (5) olyan személy vagy személyek olyan csoportja, aki/amely az illetékes hatóság felső vezetésének tartozik közvetlen felelősséggel a megfelelést figyelemmel kíséző funkcióért.
- (b) Az illetékes hatóságnak minden tevékenységi területén – a felügyeleti rendszer is beleértve – ki kell jelölnie egy vagy több személyt, aki teljes körű felelősséggel tartozik a vonatkozó feladatok irányításáért.

II. függelék – ARO rész

- (c) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania a többi érintett illetékes hatósággal az összes szükséges információ – beleértve a tevékenységüket a tagállamok területén gyakorló, de jogosításukat más tagállam illetékes hatóságától vagy az Ügynökségtől kapott vagy azoknak jelentő személyek és szervezetek ellenőrzésének eredményeképpen talált összes kifogást és végrehajtott kiigazító tevékenységet – kölcsönös cseréjében való részvételhez és az egymás segítéséhez szükséges eljárásokat.
- (d) A felügyeleti rendszerhez kapcsolódó eljárásoknak és azok módosításainak egy példányát elérhetővé kell tenni az Ügynökség részére egységesítés céljából.

ARO.GEN.205 Feladatok kiosztása

- (a) A 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak hatálya alá eső személyek vagy szervezetek első minősítésével, illetve folyamatos ellenőrzésével kapcsolatos feladatok természetes vagy jogi személyeknek történő kiosztásakor az illetékes hatóságnak biztosítania kell az alábbiak meglétét:
 - (1) olyan hatályban lévő rendszer, amelynek segítségével első alkalommal és aztán folyamatosan értékelni lehet azok:
 - (i) szükséges műszaki alkalmasságát;
 - (ii) szükséges létesítményeit és berendezéseit;
 - (iii) azt, hogy nem áll fenn érdekellentét; és
 - (iv) a 216/2008/EK rendelet V. függelékében megszabott feltételeknek való megfelelést, ahol ez lényeges.Ezt a rendszert és az értékelése során kapott eredményeket dokumentálni kell.
 - (2) dokumentált, mindkét fél részéről a megfelelő vezetői szinten jóváhagyott szerződés megléte a természetes vagy jogi személlyel, amely egyértelműen meghatározza az alábbiakat:
 - (i) elvégzendő feladatok;
 - (ii) benyújtandó nyilatkozatok, jelentések és nyilvántartások;
 - (iii) a feladatok végrehajtásához szükséges műszaki feltételek;
 - (iv) kapcsolódó felelősségi körök; és
 - (v) a feladatok végrehajtása során a felek tudomására jutott információk védelme.
- (b) Az illetékes hatóságnak biztosítania kell, hogy az ARO.GEN.200 (a)(4) pont által megkövetelt belső átvizsgálási folyamat kiterjedjen a nevében végrehajtott összes minősítéssel és folyamatos ellenőrzéssel kapcsolatos feladatra.

ARO.GEN.210 Változások a felügyeleti rendszerben

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

II. függelék – ARO rész

- (b) Az illetékes hatóságnak naprakészen kell tartania felügyeleti rendszerét, hogy az időszzerűen tükrözze a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak a változásait, és ezáltal biztosítani tudja azok hatékony bevezetését.
- (c) Az illetékes hatóságnak értesítenie kell az Ügynökséget azon képességeinek megváltozásáról, amelyek a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai szerinti feladatainak végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatosak.

ARO.GEN.220 Nyilvántartás

- (a) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania egy nyilvántartási rendszert, amely biztosítja az alábbiak kívánalmak szerinti tárolását, hozzáférhetőségét és megbízható nyomon követhetőségét:
 - (1) a felügyeleti rendszer dokumentált irányelvei és eljárásai;
 - (2) saját személyzetének képzési, minősítési és jogosítási adatai;
 - (3) az összes feladat kiosztása, beleértve az AR.GEN.205 bekezdés által megkövetelt elemeket is, valamint a kiosztott feladatok részletes adatai;
 - (4) a minősített szervezetek minősítésének folyamata és folyamatos ellenőrzése;
 - (5) nyilatkozattételi folyamatok és a bejelentett szervezetek folyamatos ellenőrzése;
 - (6) a minősített szervezetek által nyújtott tanfolyamok részletes adatai, valamint ha használnak ilyen tanfolyamok során használt repülésszimulációs oktatóeszközökre [*flight simulation training device (FSTD)*] vonatkozó nyilvántartások.
 - (7) a személyzet szakszolgálati engedélyei, jogosításai, bizonyítványai és tanúsítványai kiadásának és ezen szakszolgálati engedélyek, jogosítások, bizonyítványok és tanúsítványok birtokosai folyamatos ellenőrzésének eljárásai;
 - (8) a repülésszimulációs oktatóeszköz (FSTD) minősítő bizonyítványok kiadásának és a repülésszimulációs oktatóeszköz, valamint az azt üzemeltető szervezet folyamatos ellenőrzésének eljárásai;
 - (9) a tagállam területén tevékenykedő, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által minősített vagy ellenőrzött személyek és szervezetek ellenőrzése az érintett hatóságok közötti egyezmény alapján;
 - (10) a tagállamban alapított vagy ott telephellyel rendelkező nem kereskedelmi üzemeltetők által üzemeltetett, nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművek a tagállam területén történő üzemeltetésének ellenőrzése;
 - (11) a minősítésköteles szervezetek által javasolt alternatív megfelelési módzatok értékelése és az Ügynökség tájékoztatása azokról, valamint a maga az illetékes hatóság által használt alternatív megfelelési módzatok értékelése;
 - (12) kifogások, kiigazító intézkedések és az intézkedések lezárásának dátuma;
 - (13) véghezvitt végrehajtási intézkedések;
 - (14) repülésbiztonsággal kapcsolatos információk és az azt követő intézkedések; és
 - (15) a 216/2008/EK rendelet 14. cikke szerinti rugalmassági előírások használata.
- (b) Az illetékes hatóságoknak vezetniük kell egy jegyzéket, amelyben szerepel az összes kibocsátott szervezeti bizonyítvány, repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány és személyzeti szakszolgálati engedély, bizonyítvány és tanúsítvány, valamint átvett nyilatkozat.

- (c) Minden nyilvántartást legalább a jelen rendeletben előírt ideig meg kell őrizni. Amennyiben a rendelet nem ír elő ilyen időtartamot, a nyilvántartásokat a vonatkozó adatvédelmi törvények értelmében legalább 5 évig kell megőrizni.

3. fejezet – Ellenőrzés, minősítés és végrehajtás

ARO.GEN.300 Ellenőrzés

- (a) Az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a következőket:
- (1) a szervezetekre vagy személyekre vonatkozó követelményeknek való megfelelés a szervezeti bizonyítvány, jóváhagyás, repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány vagy személyzeti szakszolgálati engedély, bizonyítvány, jogosítás vagy tanúsítvány kiadása előtt, az adott helyzettől függően;
 - (2) az általa minősített szervezet vagy személy, illetve repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány birtokosa, valamint azon szervezet, amelytől nyilatkozatot kapott, folyamatosan megfelel-e a rá vonatkozó követelményeknek;
 - (3) a tagállamban bejegyzett vagy ott működő nem kereskedelmi üzemeltetők által üzemeltetett, nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművek a tagállam területén történő üzemeltetésére vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelés; valamint
 - (4) az illetékes hatóság által kötelezően előírt megfelelő repülésbiztonsági intézkedések bevezetése az ARO.GEN.135 bekezdés (c) és (d) pontja szerint.
- (b) Az ellenőrzéssel szemben támasztott követelmények:
- (1) olyan dokumentációnak kell tartoznia hozzá, amelyet kifejezetten arra szántak, hogy útmutatást nyújtson a repülésbiztonság ellenőrzéséért felelős személyeknek feladataik végrehajtásához;
 - (2) tájékoztassa az érintett személyeket és szervezeteket a repülésbiztonság ellenőrzését célzó intézkedések eredményeiről;
 - (3) átvizsgálásokon és vizsgálatokon alapuljon, beleértve a földi és az előre be nem jelentett vizsgálatokat is; és
 - (4) amennyiben további intézkedésekre van szükség – beleértve az AR.GEN.350 és AR.GEN.355 fejezetben előre jelzett intézkedéseket is –, szolgáltatson ezt alátámasztó bizonyítékokat az illetékes hatóság részére.
- (c) A fentebb az (a) és (b) pontban meghatározott ellenőrzés hatályának megszabásakor figyelembe kell venni a múltbeli ellenőrzési tevékenység eredményeit és a repülésbiztonsági tervben azonosított repülésbiztonsági fontossági szempontokat.
- (d) A tagállam területén más tagállam által feljogosított vagy ottani székhelyű személy vagy szervezet által végzett tevékenységellenőrzés kiterjedését a repülésbiztonsági tervben azonosított repülésbiztonsági fontossági szempontok, valamint a múltbeli ellenőrzési tevékenység alapján kell meghatározni, a tagállamok illetékességi körének és az ARO.RAMP alfejezetben megállapított kötelezettségeiknek a sérelme nélkül.
- (e) Ha egy személy vagy szervezet tevékenysége több tagállamra is kiterjed, vagy az Ügynökség bevonásával történik, az (a) pontban leírt ellenőrzésért felelős illetékes hatóság beleegyezhet abba, hogy az ellenőrzési feladatokat az Ügynökség vagy azon

II. függelék – ARO rész

tagállam(ok) illetékes hatósága(i) hajtásuk végre, ahol a tevékenység végbemegy. Az ilyen egyezmények hatálya alá eső személyeket vagy szervezeteket tájékoztatni kell az egyezmény létezéséről és hatásköréről.

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

ARO.GEN.305 Ellenőrzési program

- (a) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania és fenn kell tartania egy ellenőrzési programot, amely felöleli az ARO.GEN.300 bekezdés és az ARO.RAMP alfejezet által előírt ellenőrzési feladatokat.
- (b) Az illetékes hatóság által minősített szervezetek és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványainak birtokosai esetében az ellenőrzési programot a szervezet különleges jellegét, tevékenységének összetettségét, a múltbeli minősítések és az ARO.GEN.300 bekezdés és az ARO.RAMP alfejezet által megkövetelt ellenőrzési tevékenységek eredményeit figyelembe véve kell kialakítani, és a programnak a kapcsolódó kockázatok felmérésén kell alapulnia. Az ellenőrzési programnak minden ellenőrzés-tervezési ciklusban tartalmaznia kell a következőket:

- (1) szükséges átvizsgálások és vizsgálatok, beleértve a földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat is; és
- (2) a felelős vezető és az illetékes hatóság közötti megbeszélések, hogy mindkét fél megfelelően tájékoztatva legyen a lényeges kérdésekről.

- (c) Az illetékes hatóság által minősített szervezetek és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványainak birtokosai esetében 24 hónapnál nem hosszabb ellenőrzés-tervezési ciklusokat kell alkalmazni.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus rövidíthető, ha bizonyíték van arra, hogy a szervezetnek vagy a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa birtokosának visszaesett a teljesítménye a repülésbiztonság terén.

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

- (1) a szervezet bizonyította, hogy hatékonyan azonosítja a repülésbiztonsági veszélyeket és kezeli az azokhoz kapcsolódó kockázatokat;
- (2) a szervezet az ARO.GEN.130 bekezdés szerint folyamatosan bizonyította, hogy teljes mértékben felügyel minden változást;
- (3) nem lett kiadva 1. szintű kifogás; és
- (4) minden kiigazító intézkedés végre lett hajtva az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre az ARO.GEN.350 (d)(2) pont szerint.

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

- (d) Az olyan szervezetek esetében, amelyek bejelentik tevékenységüket az illetékes hatóság felé, az ellenőrzési programot a szervezet különleges jellegét, tevékenységének összetettségét és a múltbeli ellenőrzési tevékenységek eredményeit figyelembe véve

II. függelék – ARO rész

kell kialakítani, és a programnak a kapcsolódó kockázatok felmérésén kell alapulnia. A programnak tartalmaznia kell a szükséges átvizsgálásokat és vizsgálatokat, beleértve a földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat is.

- (e) Az illetékes hatóság által kibocsátott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személy esetében az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a szükséges vizsgálatokat, köztük az előre be nem jelentett vizsgálatokat is.
- (f) Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell az átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések esedékességi dátumát, valamint ezen átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések tényleges végrehajtásának dátumát.

ARO.GEN.310 Első minősítési eljárás – szervezetek

- (a) Amikor egy szervezettől az első bizonyítvány kiadására irányuló kérelmet kap, az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy az adott szervezet teljesíti-e a vonatkozó követelményeket.
- (b) Miután meggyőződött arról, hogy a szervezet teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság kiadja a bizonyítvány(oka)t, amint azt jelen rész I–III. függeléke előírja. A bizonyítvány(oka)t korlátlan időtartamra kell kiadni. Azokat a jogosultságokat és tevékenységi köröket, amelyekre a szervezet jogosult, a bizonyítvány(ok)hoz csatolt jóváhagyási feltételekben kell megadni.
- (c) Ha az illetékes hatóság engedélyezni szeretné egy szervezet számára, hogy az ORO.GEN.130 bekezdésnek megfelelően az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása nélkül vezessen be változtatásokat, az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia a szervezet által benyújtott, a változtatások körét ismertető, valamint a változtatások megvalósításának és bejelentésének módját ismertető eljárást.

ARO.GEN.315 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások, bizonyítványok és tanúsítványok kiadására, meghosszabbítására, megújítására és cseréjére vonatkozó eljárás – személyek

- (a) A személyek szakszolgálati engedélyeinek, jogosításainak, bizonyítványainak és tanúsítványainak és az azokhoz kapcsolódó dokumentumoknak a kiadására, meghosszabbítására, megújítására vagy cseréjére vonatkozó kérelem kézhezvételekor az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a kérelmező megfelel-e a vonatkozó követelményeknek.
- (b) Miután meggyőződött arról, hogy a kérelmező teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság kiadja, meghosszabbítja, megújítja vagy kicseréli a szakszolgálati engedélyt, jogosítást, bizonyítványt vagy tanúsítványt.

ARO.GEN.330 Változtatások – szervezetek

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

II. függelék – ARO rész

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

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

- (b) Ha szervezet előzetes jóváhagyást igénylő változtatásokat vezet be anélkül, hogy megkapta volna az illetékes hatóság erre vonatkozó, az (a) pontban meghatározott jóváhagyását, az illetékes hatóságnak – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – fel kell függesztenie, korlátoznia kell vagy vissza kell vonnia a szervezet bizonyítványát.
- (c) Az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatások esetében az illetékes hatóságnak értékelnie kell a szervezet által az ORO.GEN.130 bekezdéssel összhangban küldött értesítésben szereplő információkat, hogy meg tudja határozni, teljesíti-e a szervezet a vonatkozó követelményeket. Ha úgy találja, hogy bármilyen módon nem teljesíti, az illetékes hatóságnak a következőket kell tennie:
 - (1) értesítenie kell a szervezetet arról, hogy milyen kitételnek nem felel meg, és további változtatásokat kell tőle kérnie; és
 - (2) 1. vagy 2. szintű kifogás esetén az ARO.GEN.350 bekezdés szerint kell eljárnia.

ARO.GEN.345 Nyilatkozatok – szervezetek

- (a) Amennyiben az illetékes hatósághoz nyilatkozat érkezik nyilatkozathoz kötött tevékenységet folytató vagy folytatni kívánó szervezettől, az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a nyilatkozat tartalmaz-e az ORO részben előírt minden információt, majd a nyilatkozat kézhezvételét vissza kell igazolnia a benyújtó szervezet felé.
- (b) Amennyiben a nyilatkozat nem tartalmazza az előírt információkat, vagy olyan információt tartalmaz, amely azt jelzi, hogy a szervezet nem felel meg a vonatkozó előírásoknak, az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a szervezetet arról, hogy nem felelt meg, és további információkat kell kérnie. Szükség esetén az illetékes hatóságnak vizsgálatot kell végeznie a szervezetenél. Amennyiben bebizonyosodik, hogy a szervezet nem felel meg az előírásoknak, az illetékes hatóságnak az ARO.GEN.350 bekezdésben meghatározottak szerint kell eljárnia.

ARO.GEN.350 Kifogások és kiigazító intézkedések – szervezetek

- (a) Az illetékes hatóságnak az ARO.GEN.300 bekezdés (a) pontja szerinti ellenőrzéshez repülésbiztonsági tervének részeként rendelkeznie kell a kifogásokat repülésbiztonsági jelentőségük szempontjából elemző rendszerrel.
- (b) Az illetékes hatóságnak 1. szintű kifogást kell megállapítania, amikor azt észleli, hogy a szervezet eljárásai és kézikönyvei vagy valamilyen jóváhagyásának feltételei, illetve valamilyen bizonyítványa vagy valamilyen nyilatkozatának tartalma jelentős mértékben nem felelnek meg a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási előírásaiban előírt követelményeknek, és ez csökkenti vagy súlyosan veszélyezteti a repülésbiztonságot.

1. szintű kifogást kell megállapítani az alábbi esetekben:

II. függelék – ARO rész

- (1) nem biztosítják az illetékes hatóság részére az ORO.GEN.140 bekezdés szerinti hozzáférést a szervezet létesítményeihez normál munkaidőben, két írásos kérvényezést követően sem;
 - (2) a szervezet bizonyítványának megszerzése vagy érvényességének meghosszabbítása a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;
 - (3) bizonyíték van arra, hogy a szervezet bizonyítványát törvénysértő tevékenységre vagy csalásra használják; és
 - (4) nincs a szervezetnél felelős vezető.
- (c) Az illetékes hatóságnak 2. szintű kifogást kell megállapítania, amikor azt észleli, hogy a szervezet eljárásai és kézikönyvei vagy valamilyen jóváhagyásának feltételei, illetve valamilyen bizonyítványa vagy valamilyen nyilatkozatának tartalma nem felelnek meg a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási előírásaiban előírt követelményeknek, és ez csökkentheti vagy esetlegesen veszélyeztetheti a repülésbiztonságot.
- (d) Ha az ellenőrzés során vagy bármi egyéb úton kifogást talál, az illetékes hatóságnak – a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai által megkövetelt minden egyéb tevékenység sérelme nélkül – írásban kell tájékoztatnia a szervezetet a talált kifogásról, és kiigazító intézkedéseket kell kérnie tőle a feltárt hiányosság(ok) megszüntetésére. Ha aktuális, az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a kifogásokról azt az államot is, amely a légi járművet lajstromozta.
- (1) 1. szintű kifogások esetén az illetékes hatóságnak azonnali és helyénvaló intézkedéseket kell tennie a szervezet tevékenységének letiltása vagy korlátozása, illetve ha szükséges, az 1. szintű kifogás mértékétől függően a szervezet bizonyítványának vagy egyedi jóváhagyásának mindaddig történő visszavonása, illetve részben vagy teljes mértékben történő korlátozása vagy felfüggesztése érdekében, amíg a szervezet sikeresen végre nem hajtotta a szükséges kiigazító intézkedéseket.
 - (2) 2. szintű kifogások esetén az illetékes hatóság teendői a következők:
 - (i) a kifogás természetének megfelelő határidőt szab a szervezetnek a kiigazító intézkedések végrehajtására, amely először semmi esetben sem lehet több 3 hónapnál. Ezen időszak végén és a kifogás természetétől függően az illetékes hatóság az általa elfogadott kielégítő kiigazító intézkedési terv függvényében kiterjesztheti a 3 hónapos határidőt; és
 - (ii) értékeli a szervezet által javasolt kiigazító intézkedési és végrehajtási tervet, és ha az értékelés eredménye az, hogy az elegendő a hiányosságok kiküszöbölésére, elfogadja a tervet.
 - (3) Amennyiben a szervezet nem nyújt be elfogatható kiigazító intézkedési tervet, vagy nem hajtja végre a kiigazító intézkedéseket az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre, a kifogást 1. szintre kell emelni, és meg kell tenni a fenti (d)(1) pontban leírt intézkedéseket.
 - (4) Az illetékes hatóságnak nyilvántartást kell vezetnie az összes kifogásról, amelyet emelt vagy amelyről tájékoztatták, és ahol volt ilyen, az általa alkalmazott végrehajtási intézkedésekről, valamint a kifogások elhárítása érdekében végrehajtott összes kiigazító intézkedésről és azok végső határidejéről.
- (e) Ha valamelyik tagállamnak az ARO.GEN.300 (d) pont rendelkezései szerint intézkedő hatósága azt észleli, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség

által minősített vagy tevékenységéről annak nyilatkozó szervezet nem felel meg a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak, – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – értesítenie kell a minősítést végző vagy a nyilatkozatot fogadó illetékes hatóságot, és jeleznie kell felé a kifogás szintjét.

ARO.GEN.355 Kifogások és végrehajtási intézkedések – személyek

- (a) Ha az ARO.GEN.300 (a) pont szerinti ellenőrzésért felelős illetékes hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy a 216/2008/EK rendelettel és a rendelet végrehajtási előírásaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személy nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, az illetékes hatóságnak kifogást kell emelnie, be kell vezetnie azt a nyilvántartásába, és írásban kell tájékoztatnia a kifogásról a szakszolgálati engedély, bizonyítvány, jogosítás vagy tanúsítvány birtokosát.
- (b) Miután ilyen kifogást emelt, az illetékes hatóságnak vizsgálatot kell végeznie. Ha ez megerősíti a kifogást, az illetékes hatóságnak a következőket kell tennie:
 - (1) ha a repülésbiztonsággal kapcsolatos hiányosságot azonosított, korlátoznia kell, fel kell függesztenie vagy vissza kell vonnia a szakszolgálati engedélyt, bizonyítványt, jogosítást vagy tanúsítványt (amelyet ezek közül az adott személy birtokol); és
 - (2) meg kell tennie a hiányosságok további fennállásának kiküszöböléséhez szükséges egyéb végrehajtási intézkedéseket.
- (c) Ha az adott személy rendelkezik ilyennel, az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a repülőorvosi minősítést vagy tanúsítványt kiállító személyt vagy szervezetet.
- (d) Ha valamelyik tagállamnak az ARO.GEN.300 (d) pont rendelkezései szerint intézkedő hatósága olyan bizonyítékra bukkan, amely azt jelzi, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által kiállított szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személy nem felel meg a vonatkozó követelményeknek, – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – értesítenie kell az adott illetékes hatóságot.
- (e) Ha az illetékes hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy egy olyan személy, akire a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási előírásaiban leírt követelmények vonatkoznak, nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, és nem rendelkezik a 216/2008/EK rendelettel és a rendelet végrehajtási előírásaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal, a hiányosságokat észlelő illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges végrehajtási intézkedéseket a hiányosságok további fennállásának kiküszöböléséhez.

OPS ALFEJEZET – LÉGI ÜZEMELTETÉS

1. fejezet – Kereskedelmi légi járművek üzemeltetési engedély kiadása

ARO.OPS.100 A légi jármű-üzemeltetési engedély kiadása

- (a) Az illetékes hatóság akkor állítja ki a légi jármű-üzemeltetési engedélyt [*Air Operator Certificate (AOC)*], ha az üzemeltető kielégítően bizonyítja, hogy megfelel az ORO.AOC.100 bekezdésben előírt követelményeknek.
- (b) A légi jármű-üzemeltetési engedélynek tartalmaznia kell a kapcsolódó üzemeltetési tevékenység meghatározását.

ARO.OPS.105 Közös járatüzemeltetésre vonatkozó rendelkezések

- (a) Az illetékes hatóság feladatai harmadik országbeli üzemeltetőt érintő közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodás jóváhagyását megelőzően:
 - (1) ellenőrzi, hogy teljesülnek-e az ORO.AOC.115 bekezdés előírásai;
 - (2) ellenőrzi az ORO rész szerint tanúsított üzemeltető által készített előzetes helyszíni ellenőrzésről készített jelentést annak megállapítása végett, hogy a harmadik országbeli üzemeltető megfelel-e a 216/2008/EK rendelet IV. függelékének; valamint
 - (3) szükség esetén felveszi a kapcsolatot a harmadik országbeli üzemeltető államának illetékes hatóságával.
- (b) Amennyiben az ORO.AOC.115 (b)(2) pontban előírt, a közös üzemeltetést felülvizsgáló program azt tárja fel, hogy a harmadik országbeli üzemeltető nem felel meg a 216/2008/EK rendelet IV. függelékének, a közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodás jóváhagyását fel kell függeszteni vagy vissza kell vonni.

ARO.OPS.110 Légi jármű-bérleti szerződések

- (a) Az illetékes hatóság csak akkor hagyja jóvá a légi jármű-bérleti szerződést, miután meggyőződött róla, hogy az ORO rész szerint minősített üzemeltető megfelel az alábbi feltételeknek:
 - (1) a légi jármű-bérleti szerződéssel bérbe vett légi járműnek az üzemeltető légi jármű-üzemeltetési engedélyében történő feltüntetését illetően: ORO.AOC.100 (b)(2), valamint (c)(1) és (2);
 - (2) a légi jármű teljes légi jármű-bérleti szerződéssel történő bérbevételét illetően: ORO.AOC.110 (c); vagy
 - (3) a légi jármű légi jármű-bérleti szerződéssel történő bérbeadását illetően: ORO.AOC.110 (e).
- (b) A teljes légi jármű-bérbevételi szerződés jóváhagyását fel kell függeszteni vagy vissza kell vonni az alábbi esetekben:
 - (1) a bérbeadó vagy a bérbevevő légi jármű-üzemeltetési engedélye fel van függesztve vagy vissza lett vonva; vagy

- (2) a bérbeadó a 2111/2005/EK rendelet⁴ szerint üzemeltetési tilalom alá esik.
- (c) Légijármű-bérbeadási szerződés az ORO.AOC.110 (e) pont szerinti előzetes jóváhagyásának kérvényezése esetén az illetékes hatóságnak biztosítania kell a következőket:
- (1) megfelelő együttműködés a 2042/2003/EK⁵ rendelet szerint a légijármű folyamatos ellenőrzéséért, illetve a légijármű üzemeltetéséért felelős illetékes hatósággal, amennyiben a kettő nem ugyanaz;
 - (2) a légijármű időben törölve lett az üzemeltető légijármű-üzembentartási engedélyéből.

2. fejezet – Jóváhagyások

ARO.OPS.200 Egyedi jóváhagyási eljárás

- (a) Egyedi jóváhagyás vagy annak változtatása iránti kérvény kézhezvételekor az illetékes hatóság az SPA rész vonatkozó követelményei szerint értékeli a kérelmet, és amennyiben szükséges, lefolytatja a megfelelő vizsgálatot az üzemeltetőnél.
- (b) Amennyiben az üzemeltető kielégítően bizonyítja, hogy megfelel a vonatkozó előírásoknak, az illetékes hatóság kiadja vagy módosítja a jóváhagyást. A jóváhagyást az alábbi helyeken kell feltüntetni:
 - (1) kereskedelmi üzemeltetés esetén az üzemeltetési előírásokban a jelen rész II. függelékében leírtak szerint; vagy
 - (2) nem kereskedelmi üzemeltetés esetén az egyedi jóváhagyások listáján a jelen rész III. függelékében leírtak szerint.

ARO.OPS.205 A minimálisan szükséges berendezések listájának jóváhagyása

- (a) A minimálisan szükséges berendezések listájának [*minimum equipment list (MEL)*] előzetes jóváhagyása, illetve változtatásainak jóváhagyása iránt egy üzemeltető által benyújtott kérvény kézhezvétele esetén az illetékes hatóságnak a jóváhagyás kiadása előtt értékelnie kell minden egyes érintett tételt, hogy megfelel-e a vonatkozó előírásoknak.
- (b) Az illetékes hatóság akkor hagyja jóvá az üzemeltetőnek a vonatkozó B, C és D javítási időszakok kiterjesztésére alkalmazott eljárását, ha az üzemeltető bizonyította, hogy teljesíti az ORO.MLR.105 (f) pontban meghatározott feltételeket, és azt az illetékes hatóság igazolta.
- (c) Az illetékes hatóság egyedi alapon bírálja el a MEL korlátozásain kívüli, de a minimálisan kötelező berendezések alaplistájának [*master minimum equipment list (MMEL)*] korlátozásain belüli felszereltségű légijármű üzemeltetését, ha az üzemeltető

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK (2005. december 14.) rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről. *HL L 344., 2005. 12. 27., 15. o.*

⁵ A Bizottság 2042/2003/EK rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról. *HL L 315., 2003. 11. 28., 1. o.*

II. függelék – ARO rész

bizonyította, hogy teljesíti az ORO.MLR.105 bekezdésben meghatározott feltételeket, és azt az illetékes hatóság igazolta.

ARO.OPS.210 Helyi illetékességi terület meghatározása

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

ARO.OPS.215 Helikopterek beépített területen kívül, barátságtalan környezet fölötti üzemeltetésének jóváhagyása

- (a) A tagállam kijelölheti azon hegyvidéki vagy félreeső területeket, ahol helikopteres repülések végezhetők a CAT.POL.H.420 pontban leírtak szerinti biztonságos kényszerleszállás biztos lehetősége nélkül.
- (b) A CAT.POL.H.420 bekezdésben említett jóváhagyás kiadását megelőzően az illetékes hatóságnak, valamint – amennyiben különbözik – azon állam illetékes hatóságának, ahol az ilyen műveleteket lebonyolítják, figyelembe kell venniük az üzemeltető bizonyítékait a megfelelő teljesítményfeltételek használatának lehetetlenségéről.

ARO.OPS.220 Közérdeket szolgáló helyszínre/helyszínről történő helikopteres repülés jóváhagyása

A CAT.POL.H.225 bekezdésben említett jóváhagyásnak tartalmaznia kell az üzemeltető által meghatározott azon közérdeket szolgáló helyszínek listáját, amelyekre a jóváhagyás vonatkozik.

ARO.OPS.225 Elszigetelt repülőterre történő helikopteres repülés jóváhagyása

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

RAMP ALFEJEZET – EGY MÁSIK ÁLLAM SZABÁLYOZÓI ELLENŐRZÉSE ALÁ TARTOZÓ ÜZEMELTETŐ LÉGIJÁRMŰVEINEK FÖLDI ELLENŐRZÉSEI

ARO.RAMP.005 Hatály

Jelen alfejezet az illetékes hatóság vagy az Ügynökség által követendő előírásokat szabja meg arra az esetre, amikor az harmadik országbeli üzemeltető vagy másik tagállam szabályozói felügyelete alá tartozó üzemeltető által üzemeltetett légi jármű földi ellenőrzésével kapcsolatos feladatait és felelősségeit gyakorolja, amikor a légi jármű az egyezmény hatálya alá eső területen található repülőtéren szállt le.

ARO.RAMP.100 Általános rész

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

II. függelék – ARO rész

- (b) Az ARO.GEN.305 bekezdés alapján meghatározott ellenőrzési program szerinti földi ellenőrzéseken kívül az illetékes hatóságnak földi ellenőrzést kell végeznie az olyan légi járműveken, amelyek gyaníthatóan nem felelnek meg a vonatkozó előírásoknak.
- (c) Az ARO.GEN.305 bekezdés szerinti ellenőrzési program kidolgozásának során az illetékes hatóságnak el kell készítenie a légi járművek földi ellenőrzésének éves programját. Az ezen programmal szembeni követelmények:
 - (1) határozza meg a földi ellenőrzések minimális éves mennyiségét a hatóság által felügyelt repülőtereket használó üzemeltetők számát és az általuk ezeken a repülőtereken végrehajtott leszállások számát mint előzményadatokat figyelembe vevő számítási módszer alapján; valamint
 - (2) tegye lehetővé az illetékes hatóság számára, hogy az ARO.RAMP.105 (a) pontban említett lista alapján elsőbbséget adhasson bizonyos légi járművek földi ellenőrzésének.
- (d) Amennyiben szükségesnek ítéli, az Ügynökség – azon tagállam illetékes hatóságával együttműködve, melynek területén az ellenőrzés zajlik – földi ellenőrzést hajt végre a légi járművön, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a légi jármű megfelel a vonatkozó előírásoknak. Az ellenőrzés célja:
 - (1) a 216/2008/EK rendeletben az Ügynökségre ruházott minősítési feladatok;
 - (2) a tagállam egységesítéssel kapcsolatos vizsgálatait; valamint
 - (3) a szervezet vizsgálata annak bizonyítására, hogy potenciálisan biztonságatlan helyzetekben megfelel a vonatkozó előírásoknak.

ARO.RAMP.105 Fontossági sorrend meghatározásának feltételei

- (a) Az Ügynökségnek a földi ellenőrzések fontossági sorrendjének meghatározása érdekében át kell adnia az illetékes hatóságoknak azon üzemeltetők és légi járművek listáját, amelyeket potenciális kockázatot hordozóként azonosítottak.
- (b) A listának az alábbiakat kell tartalmaznia:
 - (1) kik a rendelkezésre álló adatoknak az ARO.RAMP.150 (b)(4) pont szerinti elemzése alapján azonosított légi járművek üzemeltetői;
 - (2) az Európai Bizottság által az Ügynökség tudomására hozott és az alábbiak alapján azonosított üzemeltetők vagy légi járművek:
 - (i) a Repülésbiztonsági Bizottságnak [*Air Safety Committee (ASC)*] a 2111/2005/EK rendelet végrehajtásával kapcsolatban kifejtett véleménye, mely szerint módszeres földi ellenőrzések szükségesek a vonatkozó repülésbiztonsági előírásoknak való tényleges megfelelés további ellenőrzése érdekében; vagy
 - (ii) a 2111/2005/EK rendelet 4. cikk (3) bekezdése rendelkezéseinek értelmében a tagállamok által az Európai Bizottságnak adott tájékoztatás.
 - (3) az Egyezmény hatálya alá eső területre repülő azon légi járművek, amelyeket a 2111/2005/EK rendelet B függelékében található, üzemeltetési tilalom alá eső üzemeltetők listáján feltüntetett üzemeltetők üzemeltetnek.
 - (4) az olyan üzemeltetők által üzemeltetett légi járművek, amelyeket a fenti (3) bekezdésben említett listán található üzemeltetők fölött szabályozói ellenőrzést gyakorló államban minősítettek.

II. függelék – ARO rész

- (5) olyan harmadik országbeli üzemeltetők által üzemeltetett légi járművek, amelyek először repülnek az Egyezmény hatálya alá eső területre, területen vagy területről, vagy amelynek az AR.TCO.205 bekezdés alapján kiadott jogosítása korlátozva van, illetve felfüggesztést vagy visszavonást követően kapta azt vissza.
- (c) A listát az Ügynökség által meghatározott eljárások szerint a 2111/2005/EK rendelet alapján üzemeltetési tilalom alá eső üzemeltetők közösségi listájának minden frissítése után, de legalább 4 havonta frissíteni kell.

ARO.RAMP.110 Adatgyűjtés

- (a) Az illetékes hatóságnak össze kell gyűjtenie és fel kell dolgoznia a földi ellenőrzésekhez hasznosnak ítélt minden adatot.
- (b) Az illetékes hatóságnak az adatok nyilvántartására a IV. mellékletben található nyomtatvány alapján kidolgozott jelentő űrlapot kell kidolgoznia.

ARO.RAMP.115 A földi ellenőrök minősítése

- (a) Az illetékes hatóságnak és az Ügynökségnek megfelelő képesítésű ellenőrökkel kell rendelkeznie a földi ellenőrzések elvégzéséhez.
- (b) A földi ellenőrökkel szembeni elvárások:
 - (1) rendelkeznek az általuk ellenőrzött területekhez kapcsolódó repülő szakképzettséggel vagy gyakorlati ismeretekkel;
 - (2) sikeresen elvégezték a következőket:
 - (i) az alábbi egy vagy több ellenőrzési területnek megfelelő szakirányú elméleti és gyakorlati képzés:
 - (A) pilótafülke;
 - (B) az utastér biztonsága;
 - (C) a légi jármű állapota;
 - (D) teheráru;
 - (ii) az illetékes hatóság vagy az Ügynökség által kijelölt vezető földi ellenőr által tartott szakmai gyakorlat; valamint
 - (3) időszakos képzésekkel és 12 havonta legalább 12 ellenőrzés elvégzésével fenntartják képesítésük érvényességét.
- (c) A (b)(2)(i) pontban említett képzést az illetékes hatóság vagy az általa által jóváhagyott, az ARO.RAMP.120 (a) pont szerinti kiképző szervezet nyújtja.
- (d) Jelen alfejezet megértésének és egységes végrehajtásának javítása érdekében az Ügynökségnek képzési tanterveket kell kidolgoznia és naprakészen tartania, valamint elő kell segítenie az ellenőrök részére tartandó tanfolyamok és gyakorlati foglalkozások szervezését.
- (e) Az Ügynökségnek segítenie és koordinálnia kell egy ellenőri csereprogramot, melynek célja az ellenőrök gyakorlati tapasztalatszerzése és az eljárások egységesítésének előmozdítása.

ARO.RAMP.120 A kiképző szervezetek jóváhagyása

- (a) Az illetékes hatóság azt követően hagyja jóvá az adott tagállamban lévő székhelyű kiképző szervezetet, miután megbizonyosodott róla, hogy az teljesíti az alábbi feltételeket:
 - (1) jó vezetői képességekkel rendelkező képzési vezetőt nevezett ki annak biztosítására, hogy a nyújtott képzés megfeleljen a vonatkozó előírásoknak;
 - (2) a nyújtott képzésnek megfelelő oktatólétesítmények és oktatóberendezések állnak rendelkezésére;
 - (3) az Ügynökség által az ARO.RAMP.115 (d) bekezdés szerint kidolgozott tanterveknek megfelelő képzést nyújt; és
 - (4) képesített oktatókat alkalmaz.
- (b) Amennyiben az illetékes hatóság kéri, az (a) pontban felsorolt előírásoknak történő megfelelést és a folyamatos megfelelést az Ügynökség ellenőrzi.
- (c) A kiképző szervezet jóváhagyása az alábbi egy vagy több képzés nyújtására vonatkozik:
 - (1) első elméleti oktatás;
 - (2) első gyakorlati oktatás;
 - (3) időszakos képzés.

ARO.RAMP.125 A földi ellenőrzések lefolytatása

- (a) A földi ellenőrzéseket előírt módon, az V. mellékletben található nyomtatvány használatával kell lefolytatni.
- (b) A földi ellenőrzés lefolytatása során az ellenőr tegyen meg minden tőle telhetőt a vizsgált légi jármű felesleges késésének elkerülése érdekében.
- (c) A földi ellenőrzés befejeztével a légi jármű-parancsnokot vagy távollétében a hajózó személyzet egy másik tagját vagy az üzemeltető képviselőjét az V. mellékletben található nyomtatványon tájékoztatni kell a földi ellenőrzés eredményéről.

ARO.RAMP.130 A kifogások osztályozása

- (a) A vonatkozó előírásoknak történő meg nem felelés mértékétől függően minden vizsgálati tétel esetében három kifogásként meghatározott kategória létezik. A kifogások az alábbiak szerint osztályozandók:
 - (1) 3. szintű kifogás: minden jelentős észlelt, a vonatkozó előírásoknak vagy a minősítés feltételeinek való olyan meg nem felelés, amely erősen befolyásolja a repülésbiztonságot;
 - (2) 2. szintű kifogás: minden észlelt, a vonatkozó előírásoknak vagy a minősítés feltételeinek való olyan meg nem felelés, amely jelentős mértékben befolyásolja a repülésbiztonságot; valamint
 - (3) 1. szintű kifogás: minden észlelt, a vonatkozó előírásoknak vagy a minősítés feltételeinek való olyan meg nem felelés, amely kismértékben befolyásolja a repülésbiztonságot.

ARO.RAMP.135 A kifogások elhárítását célzó kiigazító intézkedések

- (a) 2. és 3. szintű kifogások esetén az illetékes hatóság vagy ahol illetékes, az Ügynökség feladatai:
 - (1) írásban tájékoztatja az üzemeltetőt a kifogásról, és kéri a végrehajtott kiigazító intézkedésekre vonatkozó bizonyíték benyújtását; valamint
 - (2) tájékoztatja az üzemeltető államának és ha nem azonos azzal, akkor a légi járművet lajstromozó, valamint a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyét kiállító államnak az illetékes hatóságát. Ilyen esetekben az illetékes hatóság vagy az Ügynökség bizonyítékot kér arra, hogy ezen állam(ok) illetékes hatósága elfogadta az üzemeltető által az ARO.GEN.350 vagy az ARO.GEN.355 bekezdés szerint végrehajtott kiigazító intézkedéseket.
- (b) 3. szintű kifogás esetén az illetékes hatóságnak az (a) pont rendelkezésein felül haladéktalanul meg kell tennie az alábbi lépések valamelyikét (vagy többet is közülük):
 - (1) a légi jármű repülésének korlátozása;
 - (2) azonnali kiigazító intézkedések kérése;
 - (3) a légi jármű repülésének megtiltása az ARO.RAMP.140 bekezdés szerint; vagy
 - (4) azonnali üzemelési tilalom kiadása a 2111/2005/EK rendelet 6. cikke alapján.
- (c) Amennyiben az Ügynökség emelt 3. szintű kifogást, fel kell kérnie annak az államnak az illetékes hatóságát, ahol a légi jármű leszállt, hogy a (b) pont alapján tegye meg a szükséges lépéseket.

ARO.RAMP.140 Légijármű repülésének megtiltása

- (a) 3. szintű kifogás esetén, amennyiben a jelek azt mutatják, hogy a légi járművel anélkül kívánna repülni, hogy az üzemeltető vagy a tulajdonos végrehajtotta volna a megfelelő kiigazító intézkedéseket, az illetékes hatóságnak az alábbiakat kell tennie:
 - (1) tájékoztatja a légi jármű-parancsnokot vagy a légi jármű üzemeltetőjét, hogy a légi jármű repülése további értesítésig nem engedélyezett; valamint
 - (2) megtiltja a légi jármű repülését.
- (b) Annak az államnak az illetékes hatósága, amelyben a légi jármű repülését megtiltják, köteles haladéktalanul értesíteni az üzemeltető államának illetékes hatóságát, valamint ha nem azonos, akkor azon állam illetékes hatóságát, amely a légi járművet lajstromozta, és amennyiben a letiltott légi járművet harmadik országbeli üzemeltető üzemelteti, az Ügynökséget.
- (c) Az illetékes hatóság az üzemeltető államával vagy a lajstromba vevő állammal együttműködve előírja a légi jármű felszállási engedélyéhez szükséges feltételeket.
- (d) Amennyiben a hiányosság kihat a légi jármű légi alkalmassági bizonyítványának érvényességére, az illetékes hatóság csak akkor oldhatja fel repülési tilalmat, ha az üzemeltető bizonyítja, hogy beszerezte a következőket:
 - (1) tagállamban lajstromozott légi jármű esetében repülési engedély a 1702/2003/EK rendelet alapján;
 - (2) harmadik országban lajstromozott és EU-tagállambeli vagy harmadik országbeli üzemeltető által üzemeltetett légi jármű esetében a lajstromozó állam vagy az üzemeltető állama által kiállított repülési engedély vagy azzal egyenértékű dokumentum; valamint

- (3) ha vannak ilyenek, az átrepülni kívánt harmadik országok engedélye.

ARO.RAMP.145 Jelentéstétel

- (a) Az ARO.RAMP.125 (a) ponttal összhangban összegyűjtött adatokat az ellenőrzést követő 21 naptári napon belül kell bevinni az ARO.RAMP.150 (b)(2) pontban említett központi adatbázisba.
- (b) Az illetékes hatóságnak vagy az Ügynökségnek minden olyan információt – beleértve az ARO.RAMP.110 (a) pontban említett adatokat is – be kell vinnie a központi adatbázisba, amely a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak alkalmazása vagy az Ügynökségnek a jelen rész által ráruházott feladatai ellátása szempontjából hasznos.
- (c) Amennyiben az ARO.RAMP.110 (a) pontban említett adatok potenciális repülésbiztonsági veszélyre utalnak, ezeket az adatokat is haladéktalanul továbbítani kell minden érintett illetékes hatóság és az Ügynökség részére.
- (d) Amennyiben az illetékes hatóságot magánszemély tájékoztatja egy légi jármű hiányosságairól, biztosítani kell az ARO.RAMP.110 (a) és ARO.RAMP.125 (a) pontban említett adatok forrásának beazonosíthatatlanságát.

ARO.RAMP.150 Az Ügynökség koordinációs feladatai

- (a) Az Ügynökség felügyeli és működteti az alábbiak tárolásához és cseréjéhez szükséges eszközöket és eljárásokat:
- (1) az ARO.RAMP.110 és ARO.RAMP.125 bekezdésben meghatározott adatok, a IV. és a VI. mellékletben található nyomtatványok használatával; valamint
 - (2) adatok olyan harmadik országoktól vagy nemzetközi szervezetektől, amelyekkel az EU megfelelő megállapodásokat kötött, vagy olyan szervezetektől, amelyekkel az Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 27. cikk (2) bekezdésének rendelkezései alapján megfelelő megállapodásokat kötött.
- (b) A felügyelet az alábbi feladatokat hordozza magában:
- (1) a tagállamoktól származó, az Egyezmény rendelkezéseinek hatálya alá eső országban található repülőtereken leszálló légi járművek repülésbiztonságára vonatkozó adatok tárolása;
 - (2) az (a)(1) és (2) pontban említett összes adatot tartalmazó központi adatbázis felállítása, fenntartása és folyamatos naprakészen tartása;
 - (3) az adatbázis-kezelő alkalmazás szükséges változtatásainak és fejlesztéseinek elvégzése;
 - (4) a központi adatbázis és a légi járművek és légi jármű-üzemeltetők repülésbiztonságával kapcsolatos egyéb adatok elemzése, valamint ennek alapján:
 - (i) az Európai Bizottság és az illetékes hatóságok tájékoztatása az azonnali intézkedésekről vagy az utólagos intézkedési irányelvekről;
 - (ii) a potenciális repülésbiztonsági problémák jelentése az Európai Bizottságnak és az illetékes hatóságoknak;
 - (iii) szükség esetén javaslattétel az Európai Bizottságnak és az illetékes hatóságoknak a repülésbiztonság területén meghozandó egyeztetett

II. függelék – ARO rész

intézkedésekről, valamint az együttműködés biztosítása ezen intézkedések technikai szintjén; és

- (5) kapcsolattartás és információcsere egyéb európai uniós intézetekkel és testületekkel, nemzetközi szervezetekkel és harmadik országbeli illetékes hatóságokkal.

ARO.RAMP.155 Éves jelentés

Az Ügynökségnek éves jelentést kell készítenie és benyújtania az Európai Bizottságnak a földi ellenőrzések rendszeréről, amelynek legalább az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- (a) a rendszer előrehaladottsági állapota;
- (b) az adott évben elvégzett ellenőrzések állása;
- (c) az ellenőrzések eredményeinek elemzése a kifogási szintek feltüntetésével;
- (d) az adott évben végrehajtott intézkedések;
- (e) a földi ellenőrzések rendszerének további javítására tett javaslatok; valamint
- (f) az ellenőrzések listáját az üzemeltetés helyéül szolgáló állam, légi járműtípus, üzemeltető és az egyes elemek aránya szerint csoportosítva tartalmazó függelékek.

ARO.RAMP.160 A nagyközönség tájékoztatása

Az Ügynökségnek évente összefoglaló tájékoztató jelentést kell készíteni, amelyet elérhetővé kell tenni a nagyközönség számára. A jelentés az ARO.RAMP.145 bekezdés értelmében kapott adatok elemzését tartalmazza. A jelentésnek legyen egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, és az adatok forrását nem szabad megadni.

II. FÜGGELÉK I. MELLÉKLET

| LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÁSI ENGEDÉLY (Jóváhagyási ütemterv légi jármű-üzembentartók részére) | | |
|---|--|--|
| Az üzemeltetés típusa: Kereskedelmi célú repülés [<i>Commercial Air Transport (CAT)</i>] <input type="checkbox"/> Utasszállítás; <input type="checkbox"/> Teherszállítás; | | |
| <input type="checkbox"/> Egyéb ¹ :..... | | |
| Egyedi kereskedelmi célú repülés [<i>Commercial specialised operations (SPO)</i>] <input type="checkbox"/> ² | | |
| 5 | Üzemeltető állama ³ Kiállító hatóság ⁴ | 5 |
| A légi jármű-üzembentartói engedély száma ⁶ : | Üzemeltető neve ⁷ Kereskedelmi név ⁸ Üzemeltető címe ¹⁰ : Telefon ¹¹ : Fax: E-mail: | Üzemeltetési kapcsolattartók: ⁹ Az üzemeltetésért felelős vezetőség azonnali elérhetőségei az alábbi helyen található: ¹² . |
| Jelen engedély tanúsítja, hogy a(z) ¹³ jogosult kereskedelmi célú repülés végzésére a mellékelt üzemeltetési előírások szerint, az üzemeltetési utasítás, valamint a 216/2008/EK rendelet IV. függeléké és annak végrehajtási előírásai alapján. | | |
| Kiállítás dátuma ¹⁴ : | Név és aláírás ¹⁵ : Beosztás: | |

1. Az egyéb szállítási műveletet meg kell adni.
2. A repülés típusának meghatározása (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrzőjárat, légi hirdetés).
3. Az üzemeltető államának nevével helyettesítendő.
4. A kiállító illetékes hatóság nevével helyettesítendő.
5. Az illetékes hatóság tölti ki.
6. Az engedély hivatkozási száma, amelyet az illetékes hatóság adott.
7. Az üzemeltető bejegyzett nevével helyettesítendő.
8. Az üzemeltető kereskedelmi neve, ha különbözik. A kereskedelmi név elé illessze a „Dbá” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.

II. függelék – ARO rész

9. Az elérhetőségi adatok azok a telefon-és faxszámok (az országhívó kóddal együtt) és az az e-mail cím (ha van), ahol az üzemeltetésért felelős vezetőség a repülési tevékenységekkel, légialkalmassággal, a hajózó és légiutas-kísérő személyzet alkalmasságával, a veszélyes árukkal és egyéb vonatkozó ügyekkel kapcsolatban azonnal elérhető.
10. Az üzemeltető székhelyének címe.
11. Az üzemeltető székhelyének telefon- és faxszáma (az országhívó kóddal együtt). Ha van, az e-mail címet is meg kell adni.
12. Azon ellenőrzött, a fedélzeten található dokumentum neve, amely tartalmazza az elérhetőségeket a megfelelő oldalra és bekezdésre történő hivatkozással együtt. Például: „... elérhetőségei az üzemeltetési utasítás általános/bevezető rész, 1. fejezet 1.1 pont alatt található”; vagy „a(z) ... az üzemeltetési előírások 1. oldalán található”; vagy „a(z) ... jelen dokumentum mellékletében található”.
13. Az üzemeltető bejegyzett neve.
14. A légi jármű-üzembentartói engedély kiadásának dátuma (nn-hh-éééé formátumban).
15. Az illetékes hatóság képviselőjének beosztása, neve és aláírása. Emellett a légi jármű-üzembentartói engedély hivatalos pecséttel is ellátható.

138-as számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás

II. FÜGGELÉK II. MELLÉKLET

| ÜZEMELÉSI ELŐÍRÁSOK (az üzemeltetési utasításban jóváhagyott feltételek függvényében) | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------------|--|----------------------|----------|
| A kiállító hatóság elérhetőségei Telefon ¹ : _____; Fax: _____; E-mail: _____ | | | | | |
| A légi jármű-üzembentartói engedély száma ² : Kereskedelmi név Üzemeltetési előírások: | | Üzemeltető neve ³ : | | Dátum ⁴ : | Aláírás: |
| A légi jármű típusa ⁵ : Lajstromjel ⁶ : | | | | | |
| Kereskedelmi célú repülés <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Üzemeltetési terület ⁷ : | | | | | |
| Különleges korlátozások ⁸ : | | | | | |
| Egyedi jóváhagyások: | Igen | Nem | Részletezés ⁹ | Megjegyzés | |
| Veszélyes áruk | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Csökkent látási viszonyok közötti eljárások szerinti Felszállás Megközelítés és leszállás Felszállás | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Futópálya menti látótávolság ¹¹ : m Kategória ¹⁰ Futópálya menti látótávolság: m Elhatározási magasság: láb | | |
| Csökkentett függőleges elkülönítési minimum ¹² <input type="checkbox"/> N/A | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Megnövelt hatótávolságú repülés ¹³ <input type="checkbox"/> N/A | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Legnagyobb kitérési idő ¹⁴ : perc | | |
| Navigációs előírások teljesítményalapú navigációval végzett repülésekhez ¹⁵ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | ¹⁶ | |
| Előírt minimális navigációs pontosság | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Helikopteres függesztve szállítás | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Helikopteres légimentő repülés | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Légiutas-kísérő képzés ¹⁷ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ¹⁸ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| Folyamatos légi alkalmasság | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ¹⁹ | | |
| Egyéb ²⁰ | | | | | |

II. függelék – ARO rész

1. Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma az országhívó kóddal együtt. Ha van, az e-mail címet is meg kell adni.
2. A kapcsolódó légijármű-üzembentartási engedély (AOC) száma.
3. Az üzemeltető bejegyzett neve, és ha különbözik, kereskedelmi neve. A kereskedelmi név elé illessze a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
4. Az üzemeltetési előírások kiállításának dátuma (nn-hh-éééé formában) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
5. A légijármű gyártójának, típus- és altípuszámának, illetve amennyiben van alapsorozatjelölés, alapsorozatszámának ICAO-jelölése (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232).
6. A lajstromjel az üzemeltetési előírásokban vagy az üzemeltetési utasításban van feltüntetve. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemeltetési előírásokban hivatkozni kell az üzemeltetési utasítás megfelelő oldalára. Amennyiben nem mindegyik egyedi jóváhagyás vonatkozik a légijárműtípusra, a légijármű lajstromjele feltüntethető a vonatkozó egyedi jóváhagyáshoz tartozó „Megjegyzés” rovatban.
7. Azon földrajzi területek felsorolása, ahol a légijármű üzemeltetése engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
8. A vonatkozó különleges korlátozások felsorolása (pl. csak látva repülési szabályok szerint repülhető (VFR), csak nappal repülhető stb.).
9. Ebben az oszlopban az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedő feltételeit tüntesse fel (a megfelelő kritériumokkal).
10. A vonatkozó precíziós megközelítési kategória feltüntetése: CAT I, II, IIIA, IIIB vagy IIIC. A legkisebb futópálya menti látótávolság (RVR) feltüntetése méterben, valamint az elhatározási magasság (DH) feltüntetése lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.
11. A felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolság méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.
12. A Nem alkalmazható (N/A) négyzetet csak akkor kell bejelölni, ha a légijármű szolgáltatási csúcsmagassága FL290 alatt van.
13. A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légijárművekre vonatkozik. Ezért ha a típusnak kettőnél több vagy kevesebb hajtóműve van, be kell jelölni a Nem alkalmazható (N/A) négyzetet.
14. Feltüntethető a küszöbtől mért távolság tengeri mérföldben (NM), valamint a hajtómű típusa.
15. Teljesítményalapú navigáció [*Performance-based Navigation (PBN)*]: minden PBN-jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni (pl. területi navigáció [*area navigation (RNAV)*] 10, RNAV 1, előírt navigációs pontosság [*required navigation performance (RNP)*] 4, ...), a hozzájuk tartozó korlátozásokat vagy feltételeket pedig a Részletezés, illetve a Megjegyzések rovatban kell feltüntetni.
16. A teljesítményalapú navigáció jóváhagyásához kapcsolódó üzemeltetési jóváhagyás korlátozásai, feltételei és szabályozói alapja (pl. globális navigációs műholdrendszer [*global navigation satellite system (GNSS)*], távolságmérő berendezés /DME/inerciális navigációs referenciaegység (DME/DME/IRU),...).
17. A légiutas-kísérő tanúsítványt kérvényező által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása a CC részben leírtak szerint

II. függelék – ARO rész

18. Légiutas-kísérő tanúsítványok a CC rész szerinti kiállításának jóváhagyása.
19. A légi jármű folyamatos légi alkalmasságának fenntartásáért felelős személy/szervezet neve, valamint utalás a munka elvégzését előíró rendeletre (azaz M rész, G alfejezet).
20. Ide írhatók be az egyéb jóváhagyások és adatok. Minden jóváhagyást külön sorban (vagy külön többsoros részben) kell feltüntetni (pl. rövid pályás leszállások, meredek sikló pályán történő megközelítés, helikopteres repülés közérdeket szolgáló helyszínre/helyszínről, beépített területen kívüli barátságtalan környezet fölötti helikopteres repülés, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli helikopteres repülés, megnövelt döntési szöggel végzett repülés, megfelelő repülőtértől való legnagyobb távolság megnövelt hatótávolságú repülési (ETOPS) jóváhagyással nem rendelkező két hajtóműves légi járművek esetén, nem kereskedelmi célú repülésre használt légi járművek).

139-es számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás

II. FÜGGELÉK III. MELLÉKLET

| <p align="center">Egyedi jóváhagyások listája</p> <p align="center">Nem kereskedelmi célú repülés (a jóváhagyásban meghatározott és az üzemeltetési utasításban vagy a pilóta műveleti kézikönyvében meghatározott feltételek függvényében)</p> | | |
|--|---------------------------|------------|
| Kiállító hatóság ⁶ : | | |
| Egyedi jóváhagyások listájának száma ⁷ : | | |
| Üzemeltető neve: | | |
| Dátum ⁸ : | | |
| Aláírás: | | |
| A légi jármű típusa és lajstromjele ⁹ : | | |
| Az egyedi repülések ([<i>special operations</i> , <i>SPO</i>]) típusai (ha vannak): | | |
| <input type="checkbox"/> ¹⁰ | | |
| Egyedi jóváhagyások ¹¹ : | Részletezés ¹² | Megjegyzés |
| ... | | |
| ... | | |
| ... | | |
| ... | | |
| ... | | |

140-es számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás

⁶ Név és elérhetőségek feltüntetése.

⁷ A vonatkozó szám feltüntetése.

⁸ Az egyedi jóváhagyás kiállításának dátuma (nn-hh-éééé formában), valamint az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.

⁹ A légi jármű gyártójának, típusának és altípusának, illetve amennyiben van alapsorozat-jelölés, alapsorozatszámának A közforgalmi repülés biztonságért felelős csoport [Commercial Aviation Safety Team (CAST)]/ICAO által használt jelölése (pl Boeing-737-3K2 vagy Boeing-777-232). A CAST/ICAO osztályozás az alábbi webhelyen érhető el: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

A lajstromjelet az egyedi jóváhagyások listáján vagy az üzemeltetési utasításban kell megadni. Utóbbi esetben az egyedi jóváhagyások listájának utalnia kell az üzemeltetési utasítás megfelelő oldalára.

¹⁰ A repülés típusának meghatározása (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrző-átvitel, légi hirtetés).

¹¹ Ebben az oszlopban kell feltüntetni valamennyi jóváhagyott műveletet, például veszélyes anyagok, repülés csökkent látási viszonyok között (LVO), repülés csökkentett függőleges elkülönítési minimumokkal (RVSM), előírt navigációs pontosság (RNP), minimális navigációs pontosság (MNPS), éjjellátó képalkotó rendszer (NVIS), helikopteres függesztve szállítás (HHO).

¹² Ebben az oszlopban tüntesse fel az egyes jóváhagyások leginkább megengedő feltételeit (pl. az elhatározási magasság és a legkisebb futópálya menti látótávolság (RVR) értéke CAT II üzemelés esetén).

II. FÜGGELÉK IV. MELLÉKLET

Szabványos jelentő nyomtatvány



Illetékes hatóság (Név)

(Állam)

Szabványos jelentés

¹ Szám:-.....-.....

² Forrás: SR

³ Dátum: ⁴ Helyszín:

⁵ (Nincs felhasználva)

⁶ Üzemeltető: ⁷ Légijármű-üzembentartási engedély száma:

⁸ Állam:

⁹ Útvonal: Honnan?..... ¹ ⁰ Járatszám:

¹¹ Útvonal: Hová?..... ¹² Járatszám:

¹³ Az üzemeltető által bérelt*: ¹⁴ A bérbeadó állama:

* (csak vonatkozó esetben)

¹⁵ Légijármű típusa: ¹⁶ Lajstromjel:

¹⁷ Gyártási szám:

¹⁸ Hajózó személyzet: A szakszolgálati engedélyt kiállító állam:

¹⁹ Megjegyzések:

.....
.....

²⁰ Hozott intézkedés:

.....

²¹ (Nincs felhasználva)

II. függelék – ARO rész

| Meghozott intézkedés | Ellenőrzési tétel | Kategória | Megjegyzés |
|---|-------------------|-----------|------------|
| (3d) Azonnali üzemeltetési tilalom | | | |
| (3c) A vizsgálatot végző nemzet légügyi hatóság megtiltotta a repülést | | | |
| | | | |
| (3b) Repülés előtti kiigazító intézkedések | | | |
| | | | |
| (3a) A légi jármű repülésének korlátozása | | | |
| | | | |
| (2) A hatóság és az üzemeltető tájékoztatása | | | |
| | | | |
| (1) A légi jármű-parancsnok tájékoztatása | | | |
| | | | |
| (0) Nincs megjegyzés | | | |
| | | | |
| Ellenőr(ök) aláírása vagy kódja | | | |
| | | | |
| | | | |
| A személyzet megjegyzései (ha vannak): | | | |
| <p>(*) A személyzet bármely tagjának vagy a vizsgált üzemeltető egyéb képviselőjének aláírása semmilyen módon nem jelenti a felsorolt kifogások elfogadását, egyszerűen csak igazolja, hogy a légi járművet a dokumentumon jelölt napon és helyen ellenőrizték.</p> <p>Ez a jelentés azt tünteti fel, hogy ezen alkalommal milyen kifogásokat emeltek, és a dokumentum semmilyen formában nem értelmezhető úgy, hogy a légi jármű alkalmas a tervezett repülésre. A jelentésben szereplő adatok a központi adatbázisba történő bevitelkor változhatnak.</p> | | | |

136-os számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás

II. FÜGGELÉK VI. MELLÉKLET

Jelentés földi ellenőrzésről



Illetékes hatóság (név)

(Állam)

Jelentés földi ellenőrzésről

Száma: _._._._-_-._._._-_-._._._-_-

Forrás: RI

Dátum: _._._-_-_-

Hely: _____

Helyi idő: _:_

Üzemeltető: _____

Légijármű-üzembentartási engedély száma: _____

Állam: _____

Tevékenység típusa: _____

Útvonal: Honnan?:..... _____

Járatszám: _____

Útvonal: Hová?: _____

_____ Járatszám: _____

Üzemeltető által bérelve*: _____

A bérbeadó állama*: _____

** (amennyiben alkalmazható)*

Légijármű típusa: .. _____

Lajstromjel: _____

A légijármű-konfigurációja: _____

Gyártási szám: _____

Hajózó személyzet: Szakszolgálati engedélyt kiállító állam: _____

Szakszolgálati engedélyt kiállító 2. állam*: _____

** (amennyiben alkalmazható)*

Kifogások:

| Kód / Szabvány / Hivatkozás / Kategória / Kifogás | Részletes leírás |
|---|------------------|
|---|------------------|

| | |
|------------------|-------|
| _._._-_-_- | |
| | |

| | |
|------------------|-------|
| _._._-_-_- | |
| | |

| | |
|------------------|-------|
| _._._-_-_- | |
| | |

| | |
|------------------|-------|
| _._._-_-_- | |
| | |

| | |
|------------------|-------|
| _._._-_-_- | |
| | |

Hozott intézkedések osztálya: Részletes leírás

II. függelék – ARO rész

3d) Azonnali üzemeltetési tilalom

3c) A légi jármű repülését az ellenőrzést végző illetékes hatóság megtiltotta.....

3b) Repülés előtti kiigazító intézkedések.....

3a) A légi jármű repülésének korlátozása.....

2) Az illetékes hatóság és az üzemeltető tájékoztatása

1) A légi jármű-parancsnok tájékoztatása

Kiegészítő információk (ha vannak)

Ellenőr neve vagy száma:

- Ez a jelentés azt tünteti fel, hogy ezen alkalommal milyen kifogásokat emeltek, és a dokumentum semmilyen formában nem értelmezhető úgy, hogy a légi jármű alkalmas a tervezett repülésre.

- A jelentésben szereplő adatok a központi adatbázisba történő bevitelkor a helyes szóhasználat érdekében változhatnak.

| Tételkód | Ellenőrizve | Megjegyzés |
|---|------------------------------|------------------------------|
| A. Pilótafülke | | |
| Általános rész | | |
| 1. Általános állapot | 1. <input type="checkbox"/> | 1. <input type="checkbox"/> |
| 2. Vészkijárat..... | 2. <input type="checkbox"/> | 2. <input type="checkbox"/> |
| 3. Berendezések..... | 3. <input type="checkbox"/> | 3. <input type="checkbox"/> |
| Dokumentáció | | |
| 4. Kézikönyvek..... | 4. <input type="checkbox"/> | 4. <input type="checkbox"/> |
| 5. Ellenőrzőlisták..... | 5. <input type="checkbox"/> | 5. <input type="checkbox"/> |
| 6. Rádió navigációs térképek..... | 6. <input type="checkbox"/> | 6. <input type="checkbox"/> |
| 7. Minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)..... | 7. <input type="checkbox"/> | 7. <input type="checkbox"/> |
| 8. Lajstromozási bizonyítvány..... | 8. <input type="checkbox"/> | 8. <input type="checkbox"/> |
| 9. Zajbizonyítvány (vonatkozó esetben)..... | 9. <input type="checkbox"/> | 9. <input type="checkbox"/> |
| 10. Légi jármű-üzembentartási engedély vagy ezzel egyenértékű dokumentum..... | 10. <input type="checkbox"/> | 10. <input type="checkbox"/> |
| 11. Rádióengedély..... | 11. <input type="checkbox"/> | 11. <input type="checkbox"/> |
| 12. Légi alkalmassági bizonyítvány..... | 12. <input type="checkbox"/> | 12. <input type="checkbox"/> |
| Repülési adatok | | |
| 13. Repülés előkészítése..... | 13. <input type="checkbox"/> | 13. <input type="checkbox"/> |
| 14. Súly- és súlypontszámítás..... | 14. <input type="checkbox"/> | 14. <input type="checkbox"/> |
| Biztonsági felszerelések | | |
| 15. Kézi tűzoltó készülékek..... | 15. <input type="checkbox"/> | 15. <input type="checkbox"/> |
| 16. Mentőmellények/vízimentő eszközök..... | 16. <input type="checkbox"/> | 16. <input type="checkbox"/> |
| 17. Biztonsági öv..... | 17. <input type="checkbox"/> | 17. <input type="checkbox"/> |

II. függelék – ARO rész

| | | | | |
|---|-----|--------------------------|-----|--------------------------|
| 18. Oxigénberendezés. | 18. | <input type="checkbox"/> | 18. | <input type="checkbox"/> |
| 19. Független hordozható fényforrás | 19. | <input type="checkbox"/> | 19. | <input type="checkbox"/> |
| Hajózó személyzet | | | | |
| 20. A hajózó személyzet szakszolgálati engedélye/összetétele | 20. | <input type="checkbox"/> | 20. | <input type="checkbox"/> |
| Repülési napló/műszaki napló vagy azzal egyenértékű dokumentum | | | | |
| 21. Repülési napló vagy azzal egyenértékű dokumentum | 21. | <input type="checkbox"/> | 21. | <input type="checkbox"/> |
| 22. Karbantartás-végrehajtást tanúsító nyilatkozat | 22. | <input type="checkbox"/> | 22. | <input type="checkbox"/> |
| 23. Meghibásodás jelzése és javítása (a műszaki naplóval együtt) | 23. | <input type="checkbox"/> | 23. | <input type="checkbox"/> |
| 24. Repülés előtti ellenőrzés | 24. | <input type="checkbox"/> | 24. | <input type="checkbox"/> |
| B. Az utastér biztonsága | | | | |
| 1. Általános belső állapot..... | 1. | <input type="checkbox"/> | 1. | <input type="checkbox"/> |
| 2. Légiutas-kísérő szolgálati helye és személyzeti pihenő | 2. | <input type="checkbox"/> | 2. | <input type="checkbox"/> |
| 3. Elsősegélycsomag/Sürgősségi egészségügyi csomag | 3. | <input type="checkbox"/> | 3. | <input type="checkbox"/> |
| 4. Kézi tűzoltó készülékek | 4. | <input type="checkbox"/> | 4. | <input type="checkbox"/> |
| 5. Mentőmellények/vízimentő eszközök..... | 5. | <input type="checkbox"/> | 5. | <input type="checkbox"/> |
| 6. A biztonsági öv és az ülések állapota | 6. | <input type="checkbox"/> | 6. | <input type="checkbox"/> |
| 7. Vészkijárat, világítás és független hordozható fényforrás..... | 7. | <input type="checkbox"/> | 7. | <input type="checkbox"/> |
| 8. Csúszdák/mentőtutajok (előírás szerint), vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)..... | 8. | <input type="checkbox"/> | 8. | <input type="checkbox"/> |
| 9. Oxigénellátás (légiutas-kísérők és utasok) | 9. | <input type="checkbox"/> | 9. | <input type="checkbox"/> |
| 10. Biztonsági utasítások..... | 10. | <input type="checkbox"/> | 10. | <input type="checkbox"/> |
| 11. Légiutas-kísérők | 11. | <input type="checkbox"/> | 11. | <input type="checkbox"/> |
| 12. Vészkijáratok megközelíthetősége | 12. | <input type="checkbox"/> | 12. | <input type="checkbox"/> |
| 13. Utaspoggyász-csomagtér..... | 13. | <input type="checkbox"/> | 13. | <input type="checkbox"/> |
| 14. Ülésszám.... | 14. | <input type="checkbox"/> | 14. | <input type="checkbox"/> |

II. függelék – ARO rész

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

137-es számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás

III. FÜGGELÉK

LÉGIÜZEMELTETŐI SZERVEZETI ELŐÍRÁSOK

ORO rész

ORO.GEN.005 Hatály

Jelen rész az alábbi műveleteket végző légi üzemeltetők által teljesítendő előírásokat határozza meg:

- (a) Hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett nem kereskedelmi célú repülés; vagy
- (b) Kereskedelmi célú repülés.

GEN alfejezet – Általános előírások

1. fejezet – Általános rész

ORO.GEN.105 Illetékes hatóság

Jelen rész tekintetében a tanúsítási vagy nyilatkozattételi kötelezettség alá eső üzemeltetők fölött ellenőrzést gyakorló illetékes hatóság a következő:

- (a) a tagállamban székhellyel rendelkező üzemeltetők esetén a tagállam által kijelölt hatóság;
- (b) harmadik országban lévő székhelyű üzemeltetők esetén az Ügynökség;

ORO.GEN.110 Az üzemeltető kötelezettségei

- (a) Az üzemeltető felel légi járműveinek a 216/2008/EK rendelet IV. függelék, a jelen rész vonatkozó előírásai, valamint saját nyilatkozata vagy bizonyítványa szerint történő üzemeltetéséért.
- (b) Minden repülést az üzemeltetési utasítás rendelkezései szerint kell végrehajtani.
- (c) Az üzemeltető köteles kialakítani és fenntartani egy rendszert a nyilatkozatának vagy bizonyítványának feltételei alapján végzett repülések műveleti irányításának gyakorlására.
- (d) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy légi járművei, valamint azok személyzete a repülés területe és típusa szerinti előírásoknak megfelelő felszereléssel, illetve képesítéssel rendelkezzenek.
- (e) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a földi és légi üzemeltetési műveletekre kijelölt vagy azokban közvetlenül részt vevő személyzet valamennyi tagja megfelelő eligazításban részesült, bizonyította, hogy képes feladatai ellátására, és tisztában van kötelezettségeivel, valamint feladatainak és az üzemeltetés egészének viszonyával.

- (f) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia és képzéseket kell tartania minden egyes légijárműtípus biztonságos üzemeltetésére. Ezeknek tartalmazniuk kell a földi és légi személyzet feladatait és kötelezettségeit valamennyi tevékenységtípust illetően a földön és a levegőben egyaránt. Ezek az eljárások nem írhatják elő a személyzet tagjainak, hogy a repülés kritikus szakaszaiban a légijármű biztonságos üzemeltetéséhez szükségeseken kívül bármilyen egyéb tevékenységet folytassanak.
- (g) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a személyzet valamennyi tagja tisztában legyen azzal, hogy köteles betartani azon államoknak a feladataik elvégzésére vonatkozó törvényeit, szabályait és eljárásait, ahol a műveletek végrehajtása történik.
- (h) Annak biztosítása érdekében, hogy betartják az üzemeltetési utasításban szereplő üzemeltetési eljárásokat, az üzemeltetőnek ellenőrző listát kell készítenie minden légijárműtípushoz, amelyet a személyzetnek használnia kell a repülés minden szakaszában normál, rendellenes és vészhelyzetben. Az ellenőrzőlisták kialakítása és használata során figyelembe kell venni az emberi tényezőket, valamint a légijármű gyártója által kiadott legfrissebb dokumentációt.
- (i) Az üzemeltetőnek meg kell határoznia a repülés biztonságos végrehajtásához szükséges repüléstervezési eljárásokat. Ehhez figyelembe kell venni a légijármű teljesítményét, egyéb üzemeltetési korlátokat, valamint a követendő útvonalon és használandó repülőtereken vagy műveleti helyszíneken várható körülményeket. Ezeknek az eljárásoknak az üzemeltetési utasításban kell szerepelniük.
- (j) Az üzemeltetőnek ki kell alakítania és fenn kell tartania a Műszaki utasításban előírt személyzetképzési programokat. A képzések programja illeszkedjen a személyzet feladataihoz.

ORO.GEN.115 Üzembentartási engedély kérvényezése

- (a) Üzembentartási engedélyt kérvényezni vagy meglévő engedély módosítása iránti kérelmet benyújtani az illetékes hatóság által meghatározott módon és formában kell, figyelembe véve a 216/2008/EK rendeletnek¹³ és a rendelet végrehajtási előírásainak vonatkozó követelményeit.
- (b) Az első bizonyítványt kérvényezőknek be kell nyújtaniuk az illetékes hatóság részére azokat a dokumentumokat, amelyek bizonyítják, hogy mennyire felelnek meg a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási előírásaiban felállított követelményeknek. A benyújtott dokumentációnak tartalmaznia kell egy olyan eljárást, amely azt ismerteti, hogy az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatásokat hogyan fogja kezelni a cég, és hogyan tájékoztatja ezekről az illetékes hatóságot.

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK (2008. február 20.) rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 73.*, 2008. 03. 19., 1. o., módosítva az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK (2009. október 21.) rendeletével, *HL L 309.*, 2009. 11. 24., 51. o.

ORO.GEN.120 A megfelelés módozatai

- (a) Az üzemeltetők használhatnak az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is, hogy megfeleljenek a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai támasztotta követelményeknek.
- (b) Ha egy engedélyköteles üzemeltető az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatoktól eltérő alternatív megfelelési módozatot szeretne használni, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai támasztotta követelményeknek, előzetesen tájékoztatnia kell arról az illetékes hatóságot az alternatív megfelelési módozat részletes leírását benyújtva. A leírásnak tartalmaznia kell minden esetlegesen kapcsolódó kézikönyv vagy eljárás módosítását, valamint egy értékelést, amely bizonyítja, hogy a végeredmény megfelel a végrehajtási előírások követelményeinek.
- Az üzemeltető az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása és az erről szóló értesítés kézhezvétele után hajthatja végre az alternatív megfelelési módozatokat, amint az az ARO.GEN.120 (d) bekezdésben olvasható.
- (c) A tevékenységének bejelentésére kötelezett üzemeltetőnek tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot, ha alternatív megfelelési módozatot használ ahhoz, hogy megfeleljen a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási előírásaiban támasztott követelményeknek.

ORO.GEN.125 Az üzemeltető jóváhagyási feltételei és jogosultságai

Az engedélyezett üzemeltetőnek be kell tartania az üzembentartási engedélyéhez csatolt jóváhagyási feltételekben meghatározott illetékességet és jogosultságokat.

ORO.GEN.130 Változtatások

- (a) Az alábbiakat érintő összes változtatás:
- (1) az üzemeltető engedélyének hatálya és jóváhagyási feltételei; vagy
 - (2) az üzemeltető az ORO.GEN.200 bekezdés (a)(1) és (a)(2) pontja által előírt felügyeleti rendszerének bármely eleme,
- az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását igényli.
- (b) Az üzemeltetőnek a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak értelmében előzetes jóváhagyást igénylő minden változtatás esetén kérnie kell és meg kell szereznie az illetékes hatóság jóváhagyását. A kérvényt még a változtatás végrehajtása előtt be kell nyújtani, hogy az illetékes hatóság meg tudja állapítani, hogy az üzemeltető ezek után is megfelel-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási előírásainak, és hogy szükség esetén módosíthassa az üzembentartói engedélyt bizonyítványát és a hozzá csatolt jóváhagyási feltételeket.
- Az üzemeltetőnek minden vonatkozó dokumentumot be kell nyújtania az illetékes hatóság részére.
- A változtatást az ARO.GEN.330 bekezdéssel összhangban csak az illetékes hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után lehet végrehajtani.
- Az üzemeltetőnek a változtatás ideje alatt az illetékes hatóság által előírt feltételekkel kell üzemelnie, ha vannak ilyenek.

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

ORO.GEN.135 Folyamatos érvényesség

- (a) Az üzemeltető engedélye érvényes marad az alábbi feltételekkel:
- (1) az üzemeltető továbbra is megfelel a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai vonatkozó követelményeinek, figyelembe véve a kifogások kezelésével kapcsolatos, az ORO.GEN.150 bekezdésben leírt rendelkezéseket;
 - (2) az illetékes hatóság hozzáférést kap az üzemeltetőhöz az ORO.GEN.140 bekezdésben meghatározott módon, hogy meg tudja állapítani, folyamatosan megfelel-e az üzemeltető a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai vonatkozó követelményeinek; és
 - (3) a bizonyítványról nem mondanak le, és nem vonják azt be.
- (b) A bizonyítvány bevonása vagy az arról való lemondás esetén haladéktalanul vissza kell azt szolgáltatni az illetékes hatóságnak.

ORO.GEN.140 Hozzáférés

Annak érdekében, hogy az illetékes hatóság meg tudja állapítani, megfelel-e az üzemeltető a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási előírásai vonatkozó követelményeinek, az üzemeltetőnek biztosítani kell a hozzáférést a létesítményeihez, légi járműveihez, dokumentumaihoz, nyilvántartásaihoz, adataihoz, eljárásaihoz és a bizonyítvány vagy nyilatkozat hatálya alá tartozó tevékenységével kapcsolatos minden más anyaghoz, akár készült erre vonatkozó szerződés, akár nem, az alábbiak által erre feljogosított minden személy részére:

- (a) az ORO.GEN.105 bekezdésben meghatározott illetékes hatóság; vagy
- (b) az ARO.GEN.300 bekezdés (d) és (e) pontja, illetve az ARO.RAMP alfejezet rendelkezéseinek értelmében eljáró hatóság.

ORO.GEN.150 Kifogások

A kifogásokról szóló értesítés kézhezvétele után az üzemeltetőnek a következő feladatai vannak:

- (a) a hiányosság kiváltó okának azonosítása;
- (b) kiigazító intézkedési terv kidolgozása; és
- (c) az illetékes hatóságot kielégítő kiigazító intézkedés végrehajtásának bizonyítása az adott hatósággal egyeztetett határidőn belül, az ARO.GEN.350 bekezdés (d) pontjával összhangban.

ORO.GEN.155 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

Az üzemeltetőnek végre kell hajtania:

- (a) az illetékes hatóság által az ARO.GEN.135 bekezdés (c) pontjával összhangban előírt minden repülésbiztonsági intézkedést; és

- (b) az Ügynökség által kiadott minden repülésbiztonsággal kapcsolatos vonatkozó rendelkező közleményt, beleértve a légialkalmassági és a repülésbiztonság javításával kapcsolatos előírásokat.

ORO.GEN.160 Események bejelentése

- (a) Az üzemeltetőnek a 996/2010/EU¹⁴ rendeletben és a 2003/42/EK¹⁵ irányelvben meghatározott módon jelentenie kell az illetékes hatóság és az üzemeltető állama által tájékoztatni rendelt minden más szervezet felé minden balesetet, súlyos repülőeseményt és eseményt.
- (b) Az üzemeltetőnek – az (a) pont sérelme nélkül – jelentenie kell az illetékes hatóságnak és a légijármű tervezéséért felelős szervezetnek minden repülőeseményt, működési rendellenességet, műszaki hibát, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépését, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok közt szereplő pontatlan, hiányos vagy félreérthető információkra rávilágító eseményt és minden olyan rendellenes körülményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légijármű biztonságos üzemeltetését, de nem vezetett balesethez vagy súlyos repülőeseményhez.
- (c) Az (a) és (b) pontban említett jelentéseket – a 996/2010/EU rendelet és a 2003/42/EK irányelv sérelme nélkül – az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell megtenni, és azoknak tartalmazniuk kell az állapotra vonatkozóan az üzemeltető által ismert minden információt.
- (d) A jelentéseket a lehető leghamarabb meg kell tenni, de mindenképpen 72 órán belül ahhoz képest, hogy az üzemeltető észlelte azt az állapotot, amelyre a jelentés vonatkozik, kivéve, ha ezt valamilyen rendkívüli körülmény megakadályozza.
- (e) Ha aktuális, az üzemeltetőnek jelentést kell készítenie arról, hogy milyen intézkedéseket tervez tenni a hasonló események jövőbeni előfordulásának megelőzésére, amint meghatározta ezeket az intézkedéseket. A jelentést az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell elkészíteni.

2. fejezet – Felügyelet

ORO.GEN.200 Felügyeleti rendszer

- (a) Az üzemeltetőnek ki kell alakítania, be kell vezetnie és fenn kell tartania egy felügyeleti rendszert, amely tartalmazza az alábbiakat:
- (1) világosan meghatározott felelősségi körök és elszámoltathatóság mindenhol az üzemeltető szervezetén belül, beleértve a felelős vezető közvetlen elszámoltathatóságát repülésbiztonsági kérdésekben;
 - (2) az üzemeltető repülésbiztonsággal kapcsolatos általános filozófiájának és elveinek ismertetése, rövidebb megnevezéssel a repülésbiztonsági irányelvek;
 - (3) az üzemeltető tevékenységével járó repülésbiztonsági veszélyek azonosítása, értékelése és az azokhoz kapcsolódó kockázatok kezelése, beleértve a kockázatok

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU (2010. október 20.) rendelete a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, EGT-vonatkozású szöveg, *HL L 295., 2010. 11. 12., 35–50. o.*

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK (2003. június 13.) irányelve a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről, *HL L 167., 2003. 07. 04., 23–36. o.*

csökkentése érdekében tett intézkedéseket és azok hatékonyságának bizonyítását;

- (4) a feladataik elvégzésére kiképzett és ahhoz értő személyzet fenntartása;
 - (5) a felügyeleti rendszer összes kulcsfontosságú eljárásának dokumentációja, beleértve a személyzet tagjaival a felelősségi köreiket tudatosító módszert és ezen dokumentáció módosítási eljárását;
 - (6) egy funkció annak figyelemmel kísérésére, hogy teljesíti-e az üzemeltető a vonatkozó követelményeket. A megfelelés figyelemmel kísérésének része kell, hogy legyen egy visszajelző rendszer, amely tájékoztatja a kifogásokról a felelős vezetőt, hogy biztosítsa a szükséges kiigazító intézkedések hatékony végrehajtását; és
 - (7) a jelen rész és más vonatkozó részek kapcsolódó alfejezeteiben előírt minden további követelmény.
- (b) A felügyeleti rendszernek az üzemeltető méretéhez és tevékenységeinek természetéhez és összetettségéhez illőnek kell lennie, tekintettel az ezen tevékenységekkel járó veszélyekre és hozzájuk társuló kockázatokra.

ORO.GEN.205 Szerződés alapján végzett tevékenységek

- (a) A szerződés alapján végzett tevékenységek magukba foglalnak az üzemeltető engedélyének hatálya alá tartozó minden olyan tevékenységet, amelyet vagy más ilyen tevékenység végrehajtására önmagában is felhatalmazott, vagy ilyen felhatalmazással nem rendelkező, ezért az üzemeltető engedélyének hatálya alatt tevékenykedő szervezet hajt végre. Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy amikor tevékenységének bármely részét szerződéssel kiszervezi vagy bér munkában végezteti el, a szerződés alapján vagy bér munkában végeztetett szolgáltatás vagy a beszerzett termék megfelel a vonatkozó követelményeknek.
- (b) Amikor az engedéllyel rendelkező üzemeltető szerződéssel kiszervezi tevékenységének bármely részét egy olyan szervezet általi végrehajtásra, amely saját maga nem rendelkezik a jelen résznek megfelelő engedéllyel, a szerződés alapján dolgozó szervezetnek az üzemeltető engedélyének hatálya alatt kell tevékenykednie. Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy az illetékes hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, és ellenőrizhesse a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.

ORO.GEN.210 Személyi feltételek

- (a) Az üzemeltetőnek ki kell neveznie egy felelős vezetőt, aki jogosult biztosítani azt, hogy minden tevékenységet a vonatkozó követelményekkel összhangban lehessen finanszírozni és végrehajtani. A felelős vezető felel a hatékony felügyeleti rendszer kialakításáért és fenntartásáért.
- (b) Az üzemeltetőnek ki kell neveznie egy személyt vagy személyek egy csoportját, aki/amely azért felel, hogy az üzemeltető továbbra is megfeleljen a vonatkozó előírásoknak. Ezen személy(ek) közvetlen felettese a felelős vezető.
- (c) Az üzemeltetőnek elegendő számú szakképzett szakemberrel kell rendelkeznie a tervezett feladatoknak és tevékenységeknek a vonatkozó előírások betartásával történő végrehajtásához.
- (d) Az üzemeltetőnek vezetnie kell egy a tapasztalatot, szakképzettséget és oktatást mutató megfelelő nyilvántartást, így bizonyítva, hogy megfelel a fenti (c) pontnak.

- (e) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a személyzet minden tagja tisztában legyen a feladatának gyakorlására vonatkozó előírásokkal és eljárásokkal.

ORO.GEN.215 A létesítményekkel szembeni követelmények

Az üzemeltetőnek rendelkeznie kell az összes tervezett feladatnak és tevékenységnek a vonatkozó előírások szerinti végrehajtását és felügyeletét lehetővé tevő létesítményekkel.

ORO.GEN.220 Nyilvántartás

- (a) Az üzemeltetőnek ki kell alakítania egy olyan nyilvántartó rendszert, amely lehetővé teszi az összes kidolgozott tevékenység kívánalmaknak megfelelő tárolását és megbízható nyomon követését, különös tekintettel az ORO.GEN.200 bekezdésben felsorolt összes elemre.
- (b) A nyilvántartás formátumát az üzemeltető eljárásaiban kell meghatározni.
- (c) A nyilvántartásokat olyan módon kell tárolni, amely biztosítja a sérülés, megváltoztatás és lopás elleni védelmüket.

AOC alfejezet – Légijármű-üzembentartási engedély

ORO.AOC.100 Légijármű-üzembentartási engedély kérvényezése

- (a) Az üzemeltetőnek a kereskedelmi célú repülések megkezdése előtt – az 1008/2008/EK rendelet¹⁶ sérelme nélkül – az illetékes hatóság által kiállított légijármű-üzembentartási engedélyt [*air operator certificate (AOC)*] kell kérvényeznie és kapnia.
- (b) Az üzemeltetőnek meg kell adnia az illetékes hatóságnak az alábbi információkat:
- (1) a kérvényező hivatalos neve, kereskedelmi neve, címe és levelezési címe;
 - (2) a tervezett tevékenység leírása az üzemeltetni kívánt légijárművek típusaival és számával együtt;
 - (3) a felügyeleti rendszer leírása (a szervezeti felépítéssel együtt);
 - (4) a felelős vezető neve;
 - (5) az ORO.AOC.135 bekezdés (a) pontja által megkövetelt kinevezett személyek, valamint képesítésük és gyakorlatuk; és
 - (6) az ORO.MLR.100. bekezdésben előírt üzemeltetési utasítás egy példánya.
- (c) A kérvényezőnek bizonyítani kell az illetékes hatóság számára, hogy:
- (1) megfelel a 216/2008/EK rendelet IV. függelék, a jelen rész, valamint vonatkozó esetben a CAT rész, az SPO rész és az SPA rész előírásainak;
 - (2) mindegyik üzemeltetett légijármű rendelkezik légialkalmassági bizonyítvánnyal [*certificate of airworthiness (CofA)*], ahogy azt az 1702/2003/EK bizottsági rendelet megköveteli; valamint

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK (2008. szeptember 24.) rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat), *HL L 293., 2008. 10. 31., 3. o.*

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

ORO.AOC.105 A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosának üzemeltetési előírásai és jogosultságai

Az üzemeltető jogosultságait, beleértve az SPA rész alapján kapottakat is, az engedély üzemeltetési előírásaiban kell meghatározni.

ORO.AOC.110 Bérleti szerződés

Minden bérbevétel

- (a) A jelen rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemeltető által üzemeltetett légi járművet érintő minden bérleti szerződés feltétele – az 1008/2008/EK rendelet sérelme nélkül – az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása.
- (b) A jelen rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemeltető kizárólag olyan harmadik országbeli üzemeltetővel köthet teljes bérbevételi szerződést, amely a 2111/2005/EK rendelet¹⁷ alapján nem esik üzemeltetési tilalom alá.

Teljes bérbevétel

- (c) A harmadik országbeli üzemeltető birtokában lévő légi jármű teljes bérbevételi jóváhagyását kérvényezőnek bizonyítania kell az illetékes hatóságnak, hogy:
- (1) a harmadik országbeli üzemeltető:
- (i) rendelkezik az ICAO Annex 6 alapján kiállított érvényes légi jármű-üzembentartási engedéllyel; és
- (ii) megfelel az EU légi üzemeltetésre és azt végző szervezetekre vonatkozó repülésbiztonsági előírásainak vagy azokkal egyenértékű normáknak;
- valamint
- (2) a légi járműnek van az ICAO Annex 8 alapján kiállított szabványos légi alkalmassági bizonyítványa.

Sima bérbeadás

- (e) A jelen rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemeltetőnek, amennyiben valamelyik légi járművét sima bérbeadással kívánja bérbe adni, előzetes jóváhagyást kell kérnie az illetékes hatóságtól. A kérvényhez mellékelni kell a bérbeadási szerződés tervezetét vagy a bérbeadási szerződés rendelkezéseinek leírását – a pénzügyi kitételek nélkül –, valamint minden egyéb kapcsolódó dokumentumot.

¹⁷

Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK (2005. december 14.) rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről, *HL L 344, 2005. 12. 27., 15. o.*

Teljes bérbeadás

- (f) A légi jármű teljes bérbeadását megelőzően a jelen rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemeltetőnek értesítenie kell az illetékes hatóságot.

ORO.AOC.115 Közös járatüzemeltetésre vonatkozó megállapodások

- (a) A jelen rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemeltető és egy harmadik országbeli üzemeltető között közös járatüzemeltetésről szóló megállapodások csak az illetékes hatóság előzetes jóváhagyásával köthetők.
- (b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell az illetékes hatóság számára, hogy a harmadik országbeli üzemeltető:
- (1) rendelkezik az ICAO Annex 6 alapján kiállított érvényes légi jármű-üzembentartási engedéllyel; és
 - (2) kidolgozta a közös üzemeltetésű járat ellenőrző programját, egy olyan rendszert, amely lehetővé teszi az ellenőrzéseket és a megfelelés folyamatos nyomon követését.
- (c) A közös üzemeltetésű járat (b)(2) pontban említett ellenőrző programjának bevezetésekor az üzemeltetőnek kezdeti helyszíni ellenőrzést, valamint a közös járatüzemeltetésről szóló megállapodás teljes tartama alatt rendszeres ellenőrzéseket kell tartania a harmadik országbeli üzemeltetőnél annak biztosítása érdekében, hogy a harmadik országbeli üzemeltető megfelel a 216/2008/EK rendelet IV. függelék rendelkezéseinek. A helyszíni ellenőrzéseket 24 havonta kell megtartani.
- (d) Az ellenőrzéseket az esetleges kifogásokkal együtt ellenőrzési jelentésben kell rögzíteni. Az 1. szintű kifogásokat a közös járatüzemeltetésről szóló megállapodás kezdete vagy folytatása előtt meg kell szüntetni. A 2. szintű kifogásokat az ellenőrzést követő 6 hónapon belül kell megszüntetni. Az üzemeltetőnek az ellenőrzésekről készített valamennyi jelentést az esetleges kifogásokkal és azok megszüntetésével együtt be kell nyújtania az illetékes hatóságnak. Valamennyi ellenőrzésről készített jelentést legalább 5 évig meg kell őrizni.
- (e) A jelen rész szerinti engedéllyel rendelkező üzemeltető nem adhat el és nem bocsáthat ki jegyeket harmadik országbeli üzemeltető által üzemeltetett járatra, ha a harmadik országbeli üzemeltető a 2111/2005/EK rendelet alapján üzemeltetési tilalom alá esik.

ORO.AOC.120 A CC rész szerinti képzések tartására és légiutas-kísérő szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó engedélyek

- (a) Amennyiben az üzemeltető a CC részben megkövetelt képzést szándékozik nyújtani, kérvényeznie kell és meg kell kapnia az illetékes hatóság által kiállított engedélyt. Ennek érdekében a kérvényezőnek bizonyítania kell, hogy megfelel a CC.TR.215 és CC.TRA.220 bekezdésben a képzés nyújtására és tartalmára vonatkozóan előírt követelményeknek, és tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot az alábbiakról:
- (1) a tevékenység kezdetének tervezett dátuma;
 - (2) az oktatók személyes adatai és a leadni szándékozott tananyagokkal kapcsolatos képesítései;
 - (3) a képzés tervezett helyszíneinek megnevezése és címe;
 - (4) a használni kívánt létesítmények, oktatási módszerek, kézikönyvek és bemutató eszközök leírása; valamint

- (5) a tanfolyam tantervei és tanfolyamhoz kapcsolódó programok.
- (b) Amennyiben egy tagállam a 216/2008/EK rendelet 8. cikkének (4) bekezdése alapján úgy dönt, hogy az üzemeltetők engedélyt kaphatnak légiutas-kísérő szakszolgálati engedély kiadására, a kérvényezőnek az (a) bekezdés rendelkezésein felül az alábbiakat kell tennie:
- (1) bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy :
- (i) képes a feladat elvégzésére, és elszámoltatható azért;
- (ii) a vizsgáztató szakemberek megfelelően képzettek és nem ellenérdekeltek; valamint
- (2) bemutatja az alábbiakra vonatkozó eljárásokat és előírt feltételeket:
- (i) a CC.TRA.220 bekezdésben előírt vizsgák lebonyolítása;
- (ii) légiutas-kísérő szakszolgálati engedély kiadása; valamint
- (iii) az üzemeltető által kiállítandó szakszolgálati engedélyekkel és azok birtokosaival kapcsolatos valamennyi vonatkozó információ és dokumentáció átadása az illetékes hatóság részére a hatóság általi nyilvántartás, ellenőrzés és végrehajtás céljából.
- (c) Az (a) és (b) pontban említett engedélyk az üzemeltetési előírások részét képezik.

ORO.AOC.125 A légijárművel végzett nem kereskedelmi célú repülések feltüntetése a légijármű-üzembentartási engedély birtokosának üzemeltetési előírásaiban

A légijármű-üzembentartási engedély birtokosa a jelen rész szerinti nyilatkozat megtételének kötelezettsége nélkül végezhet a légijármű-üzembentartási engedélyben lévő üzemeltetési előírásokban feltüntetett nem kereskedelmi célú repülést az egyébként kereskedelmi célú repülésre használt légijárművel, feltéve, hogy az üzemeltető:

- (a) az ilyen műveleteket részletesen ismerteti az üzemeltetési utasításban, beleértve:
- (1) a vonatkozó előírások ismertetését;
- (2) a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú repülések végrehajtása során alkalmazott üzemeltetési eljárások közötti bármilyen különbség világos meghatározását; valamint
- (3) módszert annak biztosítására, hogy a tevékenységben részt vevő szakszemélyzet minden tagja teljes mértékben tisztában van a vonatkozó eljárásokkal;
- (b) benyújtja az illetékes hatósághoz előzetes jóváhagyásra az üzemeltetési eljárások közötti, az (a)(2) pontban különbségek említett leírását;

ORO.AOC.130 Repülési adatok figyelése – repülőgépek

- (a) Az üzemeltető a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében köteles kialakítani és fenntartani a felügyeleti rendszerébe integrált valamiféle repülésiadat-figyelő rendszert.
- (b) A repülésiadat-figyelő rendszer nem lehet megtorló jellegű, és megfelelő biztosítékokat kell tartalmaznia az adatforrás(ok) védelmére.

ORO.AOC.135 Személyi feltételek

- (a) Az üzemeltetőnek az ORO.GEN.210 (b) pont alapján ki kell neveznie az alábbi területek irányításáért és felügyeletéért felelős személyeket:
- (1) repülések;
 - (2) a személyzet képzése; valamint
 - (3) földi tevékenység.
- (b) *A személyzet megfelelése és szakértelme*
- (1) Az üzemeltetőnek a tervezett földi tevékenységnek és repüléseknek megfelelő létszámú szakszemélyzetet kell alkalmaznia.
 - (2) A földi tevékenységre és a repülésekre beosztott vagy abban közvetlenül részt vevő szakszemélyzet:
 - (i) legyen megfelelően képzett;
 - (ii) bizonyítsa képességeit a rá osztott feladatok ellátására; valamint
 - (iii) legyen tisztában kötelezettségeivel, valamint feladata és az üzemeltetés egésze között fennálló viszonyal.
- (c) *A szakszemélyzet felügyelete*
- (1) Az üzemeltetőnek elegendő számú felügyelőt kell alkalmaznia a szakszemélyzet felügyeletére, figyelembe véve az üzemeltető szervezeti felépítését és az alkalmazott szakemberek számát.
 - (2) Ezen felügyelők feladatait és kötelezettségeit világosan meg kell határozni, és minden egyéb szükséges rendelkezést meg kell hozni annak biztosítása érdekében, hogy betölthessék felügyelői szerepüket.
 - (3) A személyzet tagjainak és a tevékenységben részt vevőknek a felügyeletét olyan személyek lássák el, akik megfelelő tapasztalattal rendelkeznek, és megvan a szakértelmük az üzemeltetési utasításban meghatározott minőségi szintek elérésének biztosítására.

ORO.AOC.140 A létesítményekkel szembeni követelmények

Az ORO.GEN.215 bekezdés rendelkezései szerint az üzemeltető feladatai:

- (a) megfelelő földi kiszolgáló létesítmények használata a repülések biztonságos kezelésének biztosítása érdekében;
- (b) fő üzemeltető bázisán a tevékenység területének és típusának megfelelő üzemeltetéstámogató létesítmények berendezése;
- (c) az egyes üzemeltető bázisokon elegendő munkaterület biztosítása azon személyzet számára, amelynek tevékenysége hatással lehet a repülések biztonságára. Figyelembe kell venni a földi személyzet és a műveleti irányításban érintett személyzet igényeit, valamint a lényeges nyilvántartások tárolásának és megjelenítésének, valamint a személyzet általi repülésiterv-készítésnek a szükségleteit.

ORO.AOC.150 A dokumentációra vonatkozó előírások

- (a) Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell az utasításoknak, kézikönyveknek és minden egyéb előírt dokumentációnak, valamint azok módosításainak előállításáról.

III. függelék – ORO rész

- (b) Az üzemeltetőnek képesnek kell lennie az üzemeltetési utasítások és egyéb információk késedelem nélküli elosztására.

DEC alfejezet – Nyilatkozat

ORO.DEC.100 Nyilatkozat

Az üzemeltető feladatai:

- (a) a tevékenység megkezdése előtt adjon meg az illetékes hatóságnak minden vonatkozó információt a jelen rész I. mellékletében található nyomtatványon;
- (b) adja át az illetékes hatóságnak az alkalmazott alternatív megfelelési módozatok listáját;
- (c) folyamatosan feleljen meg a vonatkozó előírásoknak és a nyilatkozatban megadott adatoknak;
- (d) késedelem nélkül tájékoztassa az illetékes hatóságot a nyilatkozat vagy az alkalmazott megfelelési módozatok bármely változásáról a jelen rész I. mellékletében található nyomtatványon beadott módosított nyilatkozat benyújtásával; valamint
- (e) értesítse az illetékes hatóságot, ha megszünteti a tevékenységét.

MLR alfejezet – Kézikönyvek, utasítások, naplók és nyilvántartások

ORO.MLR.100 Üzemeltetési utasítás – általános rész

- (a) Az üzemeltetőnek a 216/20085/EK rendelet IV. függelék 8.b. pontja szerint üzemeltetési utasítást [*operations manual (OM)*] kell készítenie.
- (b) Az üzemeltetési utasítás tartalmának tükröznie kell a jelen részben és vonatkozó esetben a CAT részben, az NCC részben, az SPO részben és az SPA részben előírt követelményeket, és nem sértheti (az üzemeltető engedélyétől függően) a légijármű-üzembentartási engedélyhez csatolt üzemeltetési előírásokban vagy a nyilatkozat egyedi jóváhagyásokat felsoroló listáján található feltételeket.
- (c) Az üzemeltetési utasítás több részben is kiadható.
- (d) A tevékenységben érintett valamennyi személy könnyen férhessen hozzá az üzemeltetési utasítás azon részeihez, amelyek a feladataik elvégzésére vonatkoznak.
- (e) Az üzemeltetési utasítást naprakészen kell tartani. A teljes szakszemélyzetet tájékoztatni kell a feladataik elvégzésére vonatkozó részek változásairól.
- (f) A repülő személyzet valamennyi tagjának adni kell egy személyes példányt, amely az üzemeltetési utasításnak a feladataik elvégzésére vonatkozó részeit tartalmazza. Mindenki, akinél üzemeltetési utasítás vagy annak részei vannak, felelős a saját példánya naprakészen tartásáért az üzemeltető által kiadott módosítások vagy változtatások beillesztésével.
- (g) Légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkezők esetében:

III. függelék – ORO rész

- (1) az ORO.GEN.115 (b) és ORO.GEN.130 (c) pont szerint jelentésköteles módosítások esetében az üzemeltetőnek a hatálybalépés dátumát megelőzően be kell nyújtania a tervezett módosításokat az illetékes hatósághoz; valamint
 - (2) az ORO.GEN.130 bekezdés alapján előzetes jóváhagyáshoz kötött tételekkel kapcsolatos eljárás módosítások esetében a jóváhagyást a módosítás hatálybalépését megelőzően be kell szerezni.
- (h) Amennyiben a repülésbiztonság érdekében azonnali módosításokra vagy változtatásokra van szükség, azok – a (g) bekezdés ellenére – azonnal közzétehetőek és alkalmazhatók, feltéve, hogy minden szükséges jóváhagyás kérvényezése megtörtént.
 - (i) Az üzemeltető köteles végrehajtani az illetékes hatóság által előírt minden módosítást és változtatást.
 - (j) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a jóváhagyott dokumentumokból származó információk vagy azok bármely módosítása megfelelően tükröződjön az üzemeltetési utasításban. Ez nem akadályozza meg az üzemeltetőt abban, hogy az üzemeltetési utasításban ezeknél korlátozóbb adatokat és eljárásokat tegyen közzé.
 - (k) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a személyzet valamennyi tagja értse azt a nyelvet, amelyen az üzemeltetési utasításnak a feladataikra és kötelezettségeikre vonatkozó részeit írták. Az üzemeltetési utasítás tartalmát olyan formában kell megjeleníteni, amely nehézség nélkül használható, és elkészítésekor figyelembe vették az emberi tényezőkre vonatkozó elveket.

ORO.MLR.101 Üzemeltetési utasítás – felépítése kereskedelmi célú repülések és hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett egyedi nem kereskedelmi célú repülések esetében

Az üzemeltetési utasítás fő felépítése az alábbi elveket kövesse:

- (a) A rész: Általános rész, amely a nem típusfüggő üzemeltetési irányelveket, utasításokat és eljárásokat tartalmazza;
- (b) B rész: A légi jármű üzemeltetésére vonatkozó rész, amely tartalmazza a típussal összefüggő valamennyi utasítást és eljárást, figyelembe véve a légi járműtípusok/~osztályok, változatok és az üzemeltető által használt konkrét légi járműpéldányok közötti különbségeket;
- (c) C rész, az adott esetre vonatkozóan:
 - (1) Kereskedelmi célú repülések esetén az útvonalakra/szerepekre/területekre, valamint a repülőterekre/műveleti helyszínekre vonatkozó utasításokat és információkat tartalmaz;
 - (2) Hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett egyedi nem kereskedelmi célú repülések, illetve egyedi kereskedelmi célú repülések esetén a feladatokra és az üzemeltetési területre vonatkozó információkat és utasításokat tartalmazza;
- (d) D rész: Képzés, amely tartalmazza a személyzet biztonságos üzemeltetéséhez szükséges képzésére vonatkozó valamennyi utasítást.

ORO.MLR.105 Minimálisan szükséges berendezések listája

- (a) A 216/2008/EK rendelet IV. függelék 8.a.3 pontja szerint létre kell hozni a minimálisan szükséges berendezések listáját [*minimum equipment list (MEL)*] a vonatkozó minimálisan

szükséges berendezések alaplístája [*master minimum equipment list (MMEL)*] alapján, amelyet az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel¹⁸ összhangban összeállított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok alapján határoztak meg.

- (b) A minimálisan szükséges berendezések listáját és annak bármely módosítását jóvá kell hagynia az illetékes hatóságnak. Harmadik országban lajstromozott, hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett nem kereskedelmi célú repülés esetén az üzemeltetőnek a légi járművet lajstromozó államtól kell beszereznie a MEL jóváhagyását.
- (c) Az MMEL bármely vonatkozó változása esetén az üzemeltetőnek elfogadható időtartamon belül módosítania kell a MEL-t.
- (d) A berendezések listáján kívül a MEL-nek tartalmaznia kell a következőket:
 - (1) egy előszót, amely a MEL-t használó hajózó és karbantartó személyzetnek szóló útmutatót és meghatározásokat tartalmaz;
 - (2) annak a MMEL-nek a változatszámát, amelyen a MEL alapszik, valamint a MEL változatszámát; és
 - (3) a MEL hatálya, kiterjedése és célja.
- (e) Az üzemeltető feladatai:
 - (1) javítási határidőket határoz meg a MEL-ben szereplő minden működésképtelen műszerre, berendezésrészre vagy használhatatlan funkcióra. A MEL-ben megadott javítási határidő nem lehet kevésbé korlátozó, mint az MMEL-ben ugyanerre az elemre meghatározott javítási határidő;
 - (2) hatékony javítási programot alakít ki; valamint
 - (3) a MEL-ben megadott javítási határidő lejártát követően csak akkor üzemelteti a légi járművet, ha:
 - (i) a meghibásodást kijavították; vagy
 - (ii) a javítási határidőt az (f) pont szerint meghosszabbították.
- (f) Az illetékes hatóság vagy a légi járművet lajstromozó állam – amelyik a kettő közül a (b) pont szerint illetékes – jóváhagyásától függően az üzemeltető alkalmazhat valamilyen eljárást a B, C vagy D kategóriájú javítási határidő egyszeri meghosszabbítására, feltéve, hogy:
 - (1) a meghosszabbított javítási határidő az adott légi járműtípusra érvényes MMEL hatályán belül marad;
 - (2) a meghosszabbított javítási határidő nem hosszabb, mint a MEL-ben megadott javítási határidő;
 - (3) a javítási határidő meghosszabbítása nem a MEL-tételek javításának rendes eljárása, hanem kizárólag akkor alkalmazzák, ha a javítást az üzemeltető ellenőrzésén kívül álló körülmények akadályozzák;
 - (4) az üzemeltető meghatározza a meghosszabbítások ellenőrzése során esedékes egyedi feladatokat és kötelezettségeket;
 - (5) az illetékes hatóságot értesítették az alkalmazandó javítási határidő meghosszabbításáról; és
 - (6) készült valamilyen terv a javításnak a lehető legkorábbi időpontban történő elvégzésére.

¹⁸ A Bizottság 1702/2003/EK (2003. szeptember 24.) rendelete a légi járművek és a kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról, *HL L 243, 2003. 09. 27., 6. o.*

- (g) Az üzemeltetőnek az MMEL-ben említett üzemeltetési és karbantartási eljárások figyelembevételével ki kell dolgoznia a MEL-ben említett üzemeltetési és karbantartási eljárásokat. Ezeknek az eljárásoknak szerepelniük kell az üzemeltető kézikönyveiben vagy a MEL-ben.
- (h) Az üzemeltetőnek az MMEL-ben említett minden alkalmazandó üzemeltetési és karbantartási eljárás változása esetén módosítania kell a MEL-ben említett üzemeltetési és karbantartási eljárásokat.
- (i) Amennyiben arról a MEL másként nem rendelkezik, az üzemeltetőnek végre kell hajtania az alábbiakat:
 - (1) a MEL-ben említett üzemeltetési eljárásokat a listán szereplő valamelyik egység üzemképtelen állapota esetére készülő terv készítése vagy az egység üzemképtelen állapotában történő repülés esetén; valamint
 - (2) a MEL-ben említett karbantartási eljárásokat a listán szereplő valamelyik egység üzemképtelen állapotában történő repülés előtt.
- (j) Az illetékes hatóság vagy a légi járművet lajstromozó állam – amelyik a kettő közül a (b) pont szerint illetékes – egyedi jóváhagyásától függően az üzemeltető üzemeltetheti a légi járművet a MEL korlátozásain kívül, de az MMEL korlátozásain belül eső üzemképtelen műszerekkel, berendezésrészekkel vagy használhatatlan funkciókkal, feltéve, hogy:
 - (1) az érintett műszerek, berendezésrészek vagy funkciók az 1702/2003/EK bizottsági rendelet alapján összeállított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok szerint az MMEL körén belül esnek;
 - (2) a jóváhagyást nem szokványos eljárásként alkalmazzák a jóváhagyott MEL korlátozásainak megkerülésével történő üzemeltetésre, és kizárólag akkor veszik igénybe, ha az üzemeltető ellenőrzésén kívül álló körülmények akadályozzák a MEL-nek történő megfelelést;
 - (3) az üzemeltető meghatározza a légi jármű ilyen jóváhagyás alapján történő üzemeltetésének ellenőrzésével kapcsolatos egyedi feladatokat és kötelezettségeket; és
 - (4) készült valamilyen terv az üzemképtelen műszerek, berendezésrészek vagy funkciók javítására vagy a légi jármű a MEL korlátain belül történő üzemeltetésének lehető legkorábbi visszaállítására.

ORO.MLR.110 Repülési napló

Az egyes repülések vagy repülések sorozata során a légi járműre, annak személyzetére és a repülésre vonatkozó részleteket repülési naplóban vagy azzal egyenértékű dokumentumban kell feljegyezni.

ORO.MLR.115 Nyilvántartás

- (a) Az alábbi nyilvántartásokat legalább 5 évig meg kell őrizni:
 - (1) az ORO.GEN.200 bekezdésben említett tevékenységekre vonatkozó feljegyzések; valamint
 - (2) hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett nem kereskedelmi célú repülések esetén az üzemeltető nyilatkozatában említett tevékenységek nyilvántartása.

III. függelék – ORO rész

- (b) Az alábbi, a repülésekre történő felkészülés és a repülések végrehajtása során felhasznált információkat és a kapcsolódó jelentéseket 3 hónapig meg kell őrizni:
- (1) operatív repülési terv, ha van;
 - (2) az útvonalra vonatkozó, a hajózó személyzetnek szóló közlemények [*notice to airmen (NOTAM)*] és a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok [*aeronautical information services (AIS)*] által kiadott tájékoztató dokumentáció, amennyiben az üzemeltető szerkesztette;
 - (3) súly- és súlypontszámítási dokumentáció;
 - (4) a különleges rakományra vonatkozó feljegyzések, a légi jármű-parancsnoknak adott, veszélyes árukra vonatkozó írásos tájékoztatásokkal együtt;
 - (5) a repülési napló vagy azzal egyenértékű dokumentum; valamint
 - (6) a repülésről készített jelentések az események részleteinek és minden olyan esetnek a nyilvántartására, amelyet a légi jármű-parancsnok szükségesnek tart jelenteni vagy feljegyezni;
- (c) A szakszemélyzetre vonatkozó nyilvántartásokat az alábbi ideig kell megőrizni:

| | |
|---|--|
| A hajózók és a légiutas-kísérők szakszolgálati engedélye | Ameddig a személyzet adott tagja a légi jármű üzemeltetőjénél gyakorolja a szakszolgálati engedélyből eredő jogosultságokat. |
| A személyzet tagjainak képzése, ellenőrzése és képesítései | 3 év |
| A személyzet tagjainak közelmúltbeli gyakorlatára vonatkozó feljegyzések | 15 hónap |
| A személyzet tagjainak útvonalakra és repülőterekre vagy feladatokra, valamint területekre vonatkozó ismeretei, ha vannak | 3 év |
| Veszélyes árukra vonatkozó képzés, ha volt | 3 év |
| Olyan egyéb személyzeti tagok képzésére és képesítésére vonatkozó nyilvántartások, akik részére képzési programot írtak elő | Az utolsó 2 képzésre vonatkozó nyilvántartás |

- (d) Az üzemeltető feladatai:
- (1) nyilvántartást vezet az egyes személyzeti tagok valamennyi képzéséről, ellenőrzéséről és képesítéséről az ORO részben előírtak szerint; valamint
 - (2) ezeket a nyilvántartásokat kérésre az érintett személyzeti tag rendelkezésére bocsátja.
- (e) Az üzemeltetőnek akkor is meg kell őriznie a repülésekre történő felkészülés és a repülések végrehajtása során használt információkat és a személyzet képzésére vonatkozó nyilvántartásokat a (c) bekezdésben előírt ideig, ha megszűnik a kérdéses légi jármű üzemeltetője vagy az adott személyzeti tag munkáltatója lenni.
- (f) Amennyiben a személyzet valamelyik tagja egy másik üzemeltető személyzetének tagja lesz, az üzemeltetőnek a (c) bekezdésben előírt időn belül az új üzemeltető rendelkezésére kell bocsátania az adott személyzeti tagra vonatkozó nyilvántartásokat.

SEC alfejezet – Biztonság

ORO.SEC.100.A A pilótafülke biztonsága

- (a) Amennyiben egy légi jármű pilótafülkéjét ajtó választja el az utastértől, legyen lehetőség az ajtó bezárására, és meg kell teremteni a lehetőséget arra, hogy a légi utas-kísérők gyanús cselekmények vagy az utastér biztonságának sérülése esetén tájékoztathassák a hajózó személyzetet.
- (b) Valamennyi 45 500 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 60-at meghaladó üzemi utasülésszámú, kereskedelmi utasszállításban részt vevő repülőgépet olyan jóváhagyott pilótafülke-ajtóval kell felszerelni, amely bármely pilótaülésből nyitható és zárható, és amelyet a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően terveztek.
- (c) A (b) bekezdés szerinti pilótafülke-ajtóval szerelt valamennyi repülőgépen:
 - (1) az ajtót a felszállás előtti hajtóműindítás előtt be kell csukni, és a biztonsági eljárásoknak megfelelően vagy a légi jármű-parancsnok utasítására be kell zárni, és zárva kell tartani a leszállás utáni hajtómű-leállításig, kivéve, ha az erre felhatalmazott személyek be- vagy kilépését – a nemzeti polgári repülésbiztonsági programok betartása mellett – szükségesnek ítélik; valamint
 - (2) meg kell teremteni a teljes pilótafülke-ajtó előtti tér valamennyi pilótaülésből történő megfigyelésének lehetőségét a belépést kérő személyek azonosítása és a gyanús viselkedés vagy lehetséges fenyegetés kiszűrése érdekében.

ORO.SEC.100.H A pilótafülke biztonsága

Az utasszállításra használt helikoptereken található pilótafülke-ajtónak – ha van – az engedély nélküli belépés megelőzése érdekében a pilótafülke belsejéből zárhatónak kell lennie.

FC alfejezet – Hajózó személyzet

ORO.FC.005 Hatály

- (a) Jelen alfejezet azokat a követelményeket szabja meg, amelyeket az üzemeltetőnek a hajózók képzésével, gyakorlatával és képesítésével kapcsolatban teljesítenie kell, és az alábbi szakaszokból áll:
 - (1) Az 1. szakasz a hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett nem kereskedelmi célú repülésekre és minden kereskedelmi célú repülésre vonatkozó általános előírásokat határozza meg;
 - (2) A 2. szakasz a kereskedelmi célú repülésekre vonatkozó további előírásokat szabja meg a (b) bekezdésben felsoroltak kivételével; valamint
 - (3) A 3. szakasz a kereskedelmi célú repülésen kívüli kereskedelmi tevékenységekre vonatkozó kiegészítő előírásokat tartalmazza.
- (b) Az alábbi kereskedelmi célú repüléseket végző üzemeltetőknek meg kell felelniük az (a)(1) és (3) pontban foglaltaknak:

- (1) vitorlázó repülőgéppel vagy ballonnal végzett kereskedelmi célú repülések; vagy
- (2) az alábbi légijárművekkel nappal, látva repülési szabályok [*visual flight rules (VFR)*] szerint, érkező és induló repülőterként/műveleti helyszínként ugyanazt a repülőteret/műveleti helyszínt használó, 30 percet meg nem haladó repült idejű vagy az illetékes hatóság által meghatározott helyi légtérben végzett kereskedelmi utasszállító repülések:
 - (i) egy hajtóműves légcsavaros repülőgép, melynek legnagyobb engedélyezett felszállótömege nem haladja meg a 5700 kg-ot, és a pilótával együtt legfeljebb hat személyt szállíthat; vagy
 - (ii) egy hajtóműves helikopter, amely a pilótával együtt legfeljebb 6 személyt szállíthat.

1. szakasz – Általános előírások

ORO.FC.100 A hajózó személyzet összetétele

- (a) A hajózó személyzet összetétele és létszáma a meghatározott munkahelyeken nem lehet kevesebb, mint a légijármű légiüzemeltetési utasításában, illetve a légijárműre előírt üzemeltetési korlátokban meghatározott legkisebb létszám.
- (b) Amennyiben a tevékenység típusa megköveteli, a hajózó személyzetet további tagokkal kell kiegészíteni, és létszámuk nem csökkenthető az üzemeltetési utasításban meghatározott létszám alá.
- (c) A hajózó személyzet valamennyi tagjának érvényes, az xxx/xxxx/EK bizottsági rendelet¹⁹ alapján kiállított vagy elfogadott és a rájuk osztott feladatnak megfelelő szakszolgálati engedéllyel és jogosításokkal kell rendelkeznie.
- (d) A hajózó személyzet valamely tagját repülés közben a kormány szerveknél csak a hajózó személyzet egy másik megfelelően képzett tagja válthatja.
- (e) Szabadúszó vagy részmunkaidős beosztásban dolgozó hajózó szolgáltatásainak igénybevétele esetén az üzemeltetőnek ellenőriznie kell, hogy teljesül-e jelen alfejezet és az FCL rész minden vonatkozó előírása, beleértve a közelmúltbeli gyakorlatra vonatkozó követelményeket is, figyelembe véve a hajózó által más üzemeltetőknek nyújtott valamennyi szolgáltatást az alábbiak megállapítása végett:
 - (1) a repült légijárműtípusok és -változatok teljes száma; valamint
 - (2) a vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

ORO.FC.105 Légijármű-parancsnok kijelölése

- (a) A 216/2008/EK rendelet IV. függelék 8. bekezdés (e) pontja értelmében a hajózó személyzet egyik, az FCL rész szerint légijármű-parancsnok minősítéssel rendelkező tagját az üzemeltető légijármű-parancsnoknak kell kijelölnie.
- (b) Az üzemeltető csak akkor jelölhet egy hajózót légijármű-parancsnoknak, ha az illető:
 - (1) rendelkezik az üzemeltetési utasításban meghatározott minimális gyakorlattal;
 - (2) a ballonnal repülés eseteit kivéve megfelelően ismeri a lerepülő út vonalat vagy átrepülni kívánt területet és a használni kívánt repülőtereket (beleértve a kitérő repülőtereket is), létesítményeket és eljárásokat; valamint

¹⁹ A hajózó személyzetről szóló xxx/xxxx/EK bizottsági rendelet.

- (3) többpilótás repülés esetén az másodpilóta (első tiszt) beosztásból légijármű-parancsnokká/kapitánnyá való előléptetéshez elvégezte az üzemeltető légijármű-parancsnoki képzését.
- (c) Repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi célú repülések esetén a légijármű-parancsnok vagy a repülés lebonyolítására kijelölt pilóta részére előzetes ismertető képzést kell tartani a lerepülendő útvonalról vagy átrepülendő területről és a használni kívánt repülőterekről, létesítményekről és eljárásokról. Az útvonalra/területre és repülőterre vonatkozó ismereteket 12 havonta legalább egyszer az adott útvonalon vagy területen, illetve az adott repülőterre teljesített repüléssel fenn kell tartani.
- (d) A nappal, látva repülési szabályok (VFR) szerint végzett kereskedelmi célú repülésekre használt B teljesítményosztályú repülőgépek esetében a (c) bekezdést nem kell alkalmazni.

ORO.FC.110 Fedélzeti mérnök

Amennyiben a légijármű kialakításában önálló fedélzeti mérnök munkahely található, a hajózó személyzet egyik tagjának rendelkeznie kell a vonatkozó nemzeti szabályok szerinti megfelelő fedélzeti mérnöki képesítéssel.

ORO.FC.115 Személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyam

- (a) Szolgálatra történő beosztás előtt a hajózót a feladatának megfelelő személyzeti erőforrás-gazdálkodás [*Crew resource management (CRM)*] képzésben kell részesíteni az üzemeltetési utasítás rendelkezései szerint.
- (b) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás képzés elemeit bele kell illeszteni a légijármű típus- vagy osztálytanfolyamának és időszakos képzésének, valamint a parancsnoki tanfolyamának tantervébe.

ORO.FC.120 Üzemeltetői átképzés

- (a) Repülőgéppel vagy helikopterrel végzett repülés esetén a felügyelet nélküli forgalmi repülést megelőzően a hajózónak az alábbi esetekben el kell végeznie az üzemeltető átképző tanfolyamát:
- (1) olyan légijárműre történő áttéréskor, amihez új típus- vagy osztályjogosítás szükséges; vagy
 - (2) amikor az üzemeltető alkalmazásába kerül.
- (b) Az üzemeltetői átképző tanfolyamnak részét kell, hogy képezze a hajózó feladataihoz kapcsolódó fedélzeti berendezéseken történő képzés.

ORO.FC.125 A különbségeket ismertető és szoktató képzés

- (a) A hajózóknak a különbségeket ismertető vagy szoktató képzést kell kapniuk, ha azt az FCL rész előírja, és amikor a jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon további ismereteket igénylő berendezésekre vagy eljárásokra cserélik a megszokottakat.
- (b) Azokat az eseteket, amikor a különbségeket ismertető vagy szoktató képzésre van szükség, az üzemeltetési utasításban kell meghatározni.

ORO.FC.130 Időszakos képzés és ellenőrzés

- (a) A hajózó személyzet valamennyi tagjának évente részt kell vennie az általa repült légijárműtípusra vagy -változatra vonatkozó repülési és földi időszakos képzésben, beleértve a fedélzeten található valamennyi vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyét és használatát ismertető tanfolyamot.
- (b) Meghatározott időközönként ellenőrizni kell a hajózó személyzet valamennyi tagját, hogy bizonyítsák jártasságukat a normál, rendellenes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában.

ORO.FC.135 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés

A hajózó személyzet bármely pilótaülésben történő munkavégzésre beosztható tagjainak teljesíteniük kell az üzemeltetési utasításban meghatározott képzést és ellenőrzéseket.

ORO.FC.140 Több típus vagy változat repülése

- (a) A több légijárműtípust vagy -változatot repülő hajózóknak minden egyes légijárműtípus vagy -változat esetében teljesíteniük kell a jelen alfejezetben előírt követelményeket, kivéve, ha az érintett légijárműtípusokra vagy -változatokra vonatkozóan az 1702/2003/EK bizottsági rendelet alapján összeállított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok engedményeket adnak a képzésre, ellenőrzésre és közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményekből.
- (b) Az üzemeltetési utasításban megfelelő eljárásokat vagy üzemeltetési korlátozásokat kell meghatározni a több típus vagy változat repülésére vonatkozóan.

ORO.FC.145 Képzés nyújtása

- (a) A jelen alfejezetben előírt valamennyi képzést:
 - (1) az üzemeltető által az üzemeltetési utasításban előírt tanfolyamok és tantervek alapján;
 - (2) és megfelelően képzett oktatókkal kell nyújtani. Repülőgépes vagy repülőgép-szimulátoros képzés és ellenőrzés esetében az oktatónak és a vizsgáztatónak az FCL rész szerinti képesítéssel kell rendelkeznie.
- (b) A tanfolyamok és tantervek elkészítése során az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie az 1702/2003/EK bizottsági rendeletben az egyes légijárműtípusokkal kapcsolatban meghatározott, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok jelentette normákat.
- (c) Kereskedelmi célú repülések esetén a tanfolyamokat és ellenőrzéseket a tantervekkel és az egyes használandó repülésszimulációs oktatóeszközökkel (FSTD) együtt jóvá kell hagynia az illetékes hatóságnak.
- (d) A repülésszimulációs oktatóeszköznek az üzemeltető által használt légijármű lehető legpontosabb másának kell lennie. A repülésszimulációs oktatóeszköz és a légijármű közötti eltéréseket – amennyiben vannak – eligazítás vagy a képzés során kell ismertetni.
- (e) Az üzemeltetőnek létre kell hoznia egy rendszert a repülésszimulációs oktatóeszközön végzett változtatások megfelelő nyomon követése és annak biztosítása érdekében, hogy ezek a változtatások nem befolyásolják a tanfolyamok helytállóságát.

2. szakasz – A kereskedelmi célú repülésekre vonatkozó további előírások

ORO.FC.200 A hajózó személyzet összetétele

- (a) Egyetlen hajózó személyzetben sem lehet egynél több tapasztalatlan hajózó.
- (b) A légijármű-parancsnok a repülés lebonyolítását átruházhatja egy az FCL rész alapján megfelelően képesített másik pilótára, feltéve, hogy teljesülnek az ORO.FC.105 (b)(1), (b)(2) és (c) pont előírásai.
- (c) Repülőgépek műszer szerinti repülési szabályok [*instrument flight rules (IFR)*] szerinti vagy éjjeli repülésére vonatkozó különleges előírások.
 - (1) A hajózó személyzetnek minden kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légszűrős gázturbinás repülőgépen és valamennyi sugárhajtású repülőgépen legalább két pilótából kell állnia.
 - (2) A (c)(1) bekezdésbe nem tartozó repülőgépeket legalább két pilótából álló hajózó személyzettel kell repülni, kivéve, ha teljesülnek az ORO.FC.202 bekezdés előírásai, amely esetekben a repülőgépek egy pilótával is repülhetnek.
- (d) Helikopteres repülésekre vonatkozó egyedi előírások.
 - (1) A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopterek valamennyi repülése és a 9-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopterek IFR szerint történő repülése esetén:
 - (i) a hajózó személyzetnek legalább két pilótából kell állnia; és
 - (ii) a légijármű-parancsnoknak rendelkeznie kell az FCL rész szerint kiállított (helikopteres) kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel [*airline transport pilot license (ATPL(H))*] és műszeres repülési jogosítással.
 - (2) A (d)(1) pontba nem tartozó repülések éjjel és IFR szerint is lebonyolíthatók egy pilótával, amennyiben teljesülnek az ORO.FC.202 bekezdés előírásai.

ORO.FC.A.201 A hajózó személyzet repülés közbeni felváltása

- (a) A légijármű-parancsnok a repülés lefolytatását átruházhatja:
 - (1) egy másik képzett légijármű-parancsnokra; vagy
 - (2) kizárólag 200-as repülési szint [*flight level 200 (FL200)*] fölötti üzemelés esetén legalább az alábbi képesítésekkel rendelkező pilótára:
 - (i) ATPL (kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, *airline transport pilot licence*);
 - (ii) az ORO.FC.220 bekezdés szerinti átképzés és ellenőrzés a típusjogosító képzéssel együtt;
 - (iii) az ORO.FC.230 és ORO.FC.240 bekezdés szerinti minden időszakos képzés és ellenőrzés; valamint
 - (iv) az ORO.FC.105 bekezdésben előírt, az útvonalra/területre és a repülőterekre vonatkozó ismeretek.
- (b) A másodpilótát felválthatja:
 - (1) egy másik megfelelően képzett pilóta;

- (2) kizárólag FL200 fölötti repülés esetén az utazórepülés során tehermentesítő másodpilóta, aki legalább az alábbi képzettséggel rendelkezik:
- (i) érvényes kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély [*commercial pilot license (CPL)*] műszeres repülési jogosítással;
 - (ii) az ORO.FC.220 bekezdés szerinti átképzés és ellenőrzés a típusjogosító képzéssel együtt, a fel- és leszállási kiképzésre vonatkozó előírások kivételével; és
 - (iii) az ORO.FC.230 pont szerinti időszakos képzés és ellenőrzés a fel- és leszállási kiképzésre vonatkozó előírások kivételével.
- (c) A fedélzeti mérnököt repülés közben a hajózó személyzetnek a vonatkozó nemzeti szabályok szerint megfelelő képesítéssel rendelkező tagja válthatja fel.

ORO.FC.202 Egy pilótával végzett IFR szerinti vagy éjszakai repülés

Az ORO.FC.200 (c)(2) és (d)(2) pontban említett esetekben annak érdekében, hogy az IFR szerinti vagy éjjeli repülést a legkisebb, egy pilótából álló hajózó személyzettel is végre lehessen hajtani, az alábbi előírásoknak kell megfelelni:

- (a) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban pilótaátképző és időszakos tanfolyamokat kell előírnia, amelyek tartalmazzák az egypilótás repülésre vonatkozó kiegészítő követelményeket. A pilótának el kell elvégeznie az üzemeltető eljárásait oktató tanfolyamot, különös tekintettel az alábbiakra:
- (1) a hajtóművek vezérlése és vészhelyzetek során történő kezelése;
 - (2) a normál, rendkívüli és vészhelyzetekben használandó ellenőrzőlisták használata;
 - (3) a légiforgalmi irányítással [*air traffic control (ATC)*] folytatott kommunikáció;
 - (4) indulási és érkezési eljárások;
 - (5) a robotpilóta kezelése (ha van);
 - (6) egyszerűsített repülési dokumentáció használata; valamint
 - (7) személyzeti erőforrás-gazdálkodás egypilótás repülések esetén.
- (b) Az ORO.FC.230 bekezdésben előírt időszakos képzéseket egypilótás üzemmód esetén a repülőgépi légijárműtípuson vagy -osztályon, a repülés végrehajtására jellemző környezetben kell végrehajtani.
- (c) Repülőgéppel végzett IFR szerinti repüléshez a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:
- (1) legalább 50 óra IFR szerinti repülési tapasztalat az adott légijárműtípuson vagy -osztályon, amiből legalább 10 órát légijármű-parancsnokként teljesített; valamint
 - (2) a megelőző 90 napban az adott légijárműtípuson vagy -osztályon elvégzett:
 - (i) öt IFR szerinti repülés, melynek során legalább háromszor műszeres megközelítést végzett egypilótás üzemmódban; vagy
 - (ii) ellenőrzött sikeres IFR szerinti megközelítés.
- (d) Repülőgéppel végzett éjszakai repüléshez a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:
- (1) legalább 15 óra éjszakai repülés, amely képezheti a (c)(1) bekezdésben előírt 50 órányi IFR szerinti repülés részét; és
 - (2) a megelőző 90 napban az adott légijárműtípuson vagy -osztályon elvégzett:
 - (i) három éjszakai fel- és leszállás egypilótás üzemmódban; vagy

- (ii) ellenőrzött sikeres éjszakai fel- és leszállás.
- (e) IFR szerinti helikopteres repüléshez a pilótának rendelkeznie kell a következőkkel:
 - (1) összesen 25 óra IFR repülési tapasztalat a vonatkozó repülési környezetben; valamint
 - (2) az egypilótás IFR repülésre engedélyezett adott helikoptertípuson szerzett 25 órás repülési tapasztalat, amelyből 10 óra repülhető felügyelettel, beleértve öt szakasznyi IFR szerinti, az egypilótás repülési eljárások szerint, felügyelettel végrehajtott útvonalrepülést; valamint
 - (3) a megelőző 90 napban elvégzett:
 - (i) ilyen célra engedélyezett helikopteren végzett öt IFR szerinti repülés egypilótás repülés során, melyeknek része volt három műszeres megközelítés; vagy
 - (ii) ellenőrzött műszeres (*IFR*) megközelítés egypilótás repülés során az adott helikoptertípuson, illetve valamilyen repülésoktató eszközön [*flight training device (FTD)*] vagy teljes helikopterszimulátoron [*full flight simulator (FFS)*].

ORO.FC.205 Légijármű-parancsnoki tanfolyam

- (a) Repülőgépes és helikopteres repülések esetén a légijármű-parancsnoki tanfolyamnak legalább az alábbi elemeket kell tartalmaznia:
 - (1) repülésszimulációs oktatóeszközben végzett képzés, amely tartalmaz útvonal-orientált repülésoktatást [*line-oriented flight training (LOFT)*] vagy repüléstechnikai oktatást;
 - (2) a légijármű-kezelési jártasság ellenőrzése a légijármű-parancsnoki feladatok ellátása során;
 - (3) a légijármű-parancsnoki felelősségi köreinek oktatása;
 - (4) felügyelet melletti forgalmi képzés légijármű-parancsnoki feladatokra legalább:
 - (i) repülőgépek esetében 10 repülési szakaszon; illetve
 - (ii) helikopterek esetében 10 repült óra időtartamban, amelynek során teljesíteni kell legalább 10 repülési szakaszt;
 - (5) forgalmi ellenőrzés teljesítése légijármű-parancsnokként, valamint a lerepülendő útvonal vagy átrepülendő terület és a használandó repülőterek (a kitérő repülőterekkel együtt), létesítmények és eljárások megfelelő ismeretének bemutatása; valamint
 - (6) személyzeti *erőforrás-gazdálkodás* tanfolyam.

ORO.FC.215 Üzemeltetői személyzeti erőforrás-gazdálkodás alaptanfolyam

- (a) A felügyelet nélküli forgalmi repülés megkezdése előtt a hajózónak el kell végeznie egy személyzeti erőforrás-gazdálkodás (*CRM*) alaptanfolyamot.
- (b) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás alaptanfolyamot legalább egy megfelelően képzett személyzetimunkamegosztás-oktatónak kell vezetnie, akit az egyes területek részletes ismertetése érdekében szakértők segíthetnek.
- (c) Amennyiben a hajózó korábban nem részesült az emberi tényezőket ismertető elméleti oktatásban a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez elvégzett ATPL-tanfolyam során, a személyzeti erőforrás-gazdálkodás alaptanfolyam előtt vagy

azzal összevontan el kell végeznie az üzemeltetőnek az FCL rész alapján az ATPL-tanfolyamhoz kidolgozott, az emberi tényezőket és teljesítménykorlátokat ismertető tantervén alapuló tanfolyamát.

ORO.FC.220 Az üzemeltető által nyújtott átképzés és ellenőrzés

- (a) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás alaptanfolyamot be kell illeszteni az üzemeltető átképző tanfolyamába.
- (b) Az üzemeltető átképző tanfolyamának megkezdését követően a hajózó a tanfolyam vége vagy megszüntetése előtt nem osztható be másik légi járműtípuson vagy -osztályon történő repülésre. A kizárólag B teljesítményosztályú repülőgépeken szolgáló hajózók a működés fenntartásához szükséges mértékben az átképzés ideje alatt is beoszthatók más B teljesítményosztályú repülőgépekkel teljesítendő repülésekre.
- (c) A hajózó üzemeltetői átképző tanfolyamon történő képzésének szükséges mértékét az üzemeltetési utasításban meghatározott képesítési és tapasztalati szintek alapján kell meghatározni, korábbi képzéseinek és gyakorlatának figyelembevételével.
- (d) A hajózónak teljesítenie kell az alábbiakat:
 - (1) a felügyelettel történő forgalmi repülést [*line flying under supervision (LIFUS)*] megelőzően megfelel az üzemeltető jártasságellenőrzésén, valamint elvégzi a vészhelyzeti és biztonsági berendezésekről szóló képzést és vizsgát; valamint
 - (2) a felügyelettel történő forgalmi repülés befejezését követően megfelel a forgalmi ellenőrzésen. B teljesítményosztályú repülőgépek esetében a felügyelettel történő forgalmi repülés az adott osztályba tartozó bármely repülőgépen elvégezhető.
- (e) Repülőgépek esetében a nulla repült idő képzéssel [*zero flight-time training (ZFTT)*] típusjogosítást szerzett pilóta köteles:
 - (1) a gyakorlati vizsgát vagy az üzemeltető által nyújtott megfelelő képzés elvégzését követően legkésőbb 21 napon belül elkezdeni a felügyelettel történő forgalmi repüléseket. Az ilyen képzés tartalmát az üzemeltetési utasításban kell leírni.
 - (2) a gyakorlati vizsga letételétől számított 21 napon belül hat fel- és leszállást végrehajtani repülésszimulációs oktatóeszközben a pilótafülkében helyet foglaló repülőgépes típusminősítő oktató [*type rating instructor for aeroplanes (TRI(A))*] felügyelete mellett. A fel- és leszállások száma csökkenthető, ha az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban összeállított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok valamilyen engedményt tesznek lehetővé. Amennyiben ezen fel- és leszállásokat 21 napon belül nem végzik el, az üzemeltetőnek ismeretfrissítő képzést kell tartania. Az ilyen képzés tartalmát az üzemeltetési utasításban kell leírni.
 - (3) a felügyelettel történő forgalmi repülés során az első négy fel- és leszállást a pilótafülkében helyet foglaló típusminősítő oktató felügyelete mellett végrehajtani. A fel- és leszállások száma csökkenthető, ha az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban összeállított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok valamilyen engedményt tesznek lehetővé.

ORO.FC.230 Időszakos oktatás és ellenőrzés

- (a) A hajózó személyzet minden tagjának időszakos képzésen és ellenőrzésen kell átesnie arra a légi járműtípusra vagy -változatra vonatkozóan, amelyen szolgálatot teljesít.
- (b) *A légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzése*

III. függelék – ORO rész

- (1) A hajózó személyzet minden tagjának meg kell felelnie a légi jármű-kezelési jártasságnak a normál személyzet tagjaként végrehajtott ellenőrzésén, hogy bemutassa jártasságát a normál, rendkívüli és vészhelyzetekben végrehajtandó eljárásokban.
 - (2) Amennyiben a hajózó személyzet tagjaként IFR szerint kell repülnie, a légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzését a kívülág láthatósága nélkül kell végrehajtani.
 - (3) A légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzésének érvényességi időszaka 6 naptári hónap. B teljesítményosztályú repülőgépekkel nappal, VFR szerint végzett, 8 egymás utáni hónapnál nem hosszabb időtartamú idényjellegű repülések esetén elegendő egy légi jármű-kezelési jártassági ellenőrzés. A jártasságellenőrzést a kereskedelmi célú repülések megkezdése előtt le kell folytatni.
 - (4) A nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő helikopterekkel végzett repülésekben részt vevő hajózó légi jármű-kezelési jártasságának ellenőrzését elegendő az érvényes típusok közül csak egyen lefolytatni. A légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzését minden alkalommal az ilyen célra legrégebben használt típuson kell végezni. A légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzése céljából összevonható helikoptertípusokat az üzemeltetési utasításban kell feltüntetni.
 - (5) Nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő helikopterekkel és B teljesítményosztályú repülőgépekkel végzett repülések esetén az ellenőrzést – az ORO.FC.145 (a)(2) pont ellenére – az üzemeltető által kinevezett, a személyzeti munkamegosztás fogalmait ismerő és a személyzeti erőforrás-gazdálkodás képességek értékelésében jártas, megfelelően képesített légi jármű-parancsnok is végezheti. Az üzemeltetőnek tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot a kinevezett személyekről.
- (c) *Forgalmi ellenőrzés*
- (1) A hajózó személyzet minden tagjának teljesítenie kell a légi járművön végzett forgalmi ellenőrzést, hogy bemutassa az üzemeltetési utasításban meghatározott normál forgalmi repülések végrehajtásában való jártasságát. A forgalmi ellenőrzés érvényességi ideje 12 naptári hónap.
 - (2) A forgalmi ellenőrzést – az ORO.FC.145 (a)(2) pont ellenére – üzemeltető által kinevezett, a személyzeti munkamegosztás fogalmait ismerő és a személyzeti erőforrás-gazdálkodás képességek értékelésében jártas, megfelelően képesített légi jármű-parancsnok is végezheti.
- (d) *Vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésének oktatása és ellenőrzése*
- A hajózó személyzet minden tagjának el kell végeznie a fedélzeten található valamennyi vészhelyzeti és biztonsági berendezés helyét és használatát ismertető tanfolyamot, és meg kell felelnie a vizsgán. A vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelését ellenőrző vizsga érvényességi ideje 12 naptári hónap.
- (e) *Személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyam*
- (1) Az időszakos képzés valamennyi megfelelő szakaszába be kell illeszteni a személyzeti munkamegosztás elemeit.
 - (2) A hajózó személyzet valamennyi tagjának el kell végeznie az egyedi, moduláris felépítésű személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyamot. A személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyam valamennyi fő témáját le kell adni úgy, hogy a moduláris

felépítésű tanfolyam egyes részei az egyes hároméves időszakokban a lehető legegyszerűsebben legyenek elosztva.

- (f) A hajózó személyzet minden tagjának legalább 12 naptári hónaponként egyszer földi, valamint repülésszimulációs oktatóeszközben vagy légi járművön, vagy e két lehetőség ötvözésével végrehajtott repülési oktatáson kell részt vennie.
- (g) A (b)(3), (c) és (d) pontban megadott érvényességi időszakok annak a hónapnak a végétől számítandók, amikor az ellenőrzést lefolytatták.
- (h) Amennyiben a fent előírt képzést vagy ellenőrzést az érvényességi időszak utolsó 3 hónapjában hajtották végre, az új érvényességi idő az eredeti lejárat dátumától számítandó.

ORO.FC.235 Bármely pilótaülésben történő munkavégzésre jogosító pilótaképesítés

- (a) Azoknak a légi jármű-parancsnokoknak, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy mindkét pilótaülésben dolgozzanak, és ellássák a másodpilóta feladatait is, illetve a képzési vagy ellenőrzési feladatokkal megbízott légi jármű-parancsnokoknak az üzemeltetési utasításban meghatározott kiegészítő képzésen kell átessenük, és vizsgát kell abból tenniük. A vizsga az ORO.FC.230 (b) pontban előírt légi jármű-kezelési jártassági ellenőrzés részeként is lefolytatható.
- (b) A kiegészítő képzés és vizsga legalább az alábbiakat tartalmazza:
 - (1) egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;
 - (2) megközelítés és megszakított megközelítés egy üzemképtelen hajtóművel; valamint
 - (3) leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.
- (c) A légi jármű-parancsnokoknak helikopterek esetén el kell végezniük a légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzését a bal és jobb oldali ülésben is (a váltakozó jártasság-ellenőrzéseken), feltéve, hogy amikor a típusjogosító jártasság-ellenőrzést összevonják a légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzésével, a légi jármű-parancsnok a normál körülmények között elfoglalt ülésében teljesíti a képzést vagy ellenőrzést.
- (d) Amennyiben a légi járművel hajtómű-meghibásodás esetére előírt manővereket végeznek, szimulálni kell a hajtómű meghibásodását.
- (e) Az ORO.FC.230 bekezdésben a légi jármű-parancsnoki ülésben történő repülésre előírt ellenőrzéseknek is érvényeseknek és aktuálisaknak kell lenniük a másodpilóta-ülésben repülő pilóta esetében is.
- (f) A légi jármű-parancsnokot váltó pilótának az ORO.FC.230 (b) pontban előírt légi jármű-kezelési jártassági ellenőrzésekkel egyidejűleg be kell mutatnia azt is, hogy képes olyan begyakorolt feladatok és eljárások végrehajtására, amelyekért normál körülmények között nem ő a felelős. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.
- (g) A légi jármű-parancsnoki ülésben helyet foglaló, nem légi jármű-parancsnoki beosztású pilótának az ORO.FC.230 (b) pontban előírt légi jármű-kezelési jártassági ellenőrzésekkel egyidejűleg az is be kell mutatnia, hogy képes olyan begyakorolt feladatok és eljárások végrehajtására, amelyek egyébként a megfigyelő pilóta szerepét betöltő légi jármű-parancsnok felelősségi körébe tartoznak. Amennyiben a bal és jobb oldali ülésben történő repülés közötti eltérés nem jelentős, a gyakorlat bármelyik ülésben elvégezhető.

ORO.FC.240 Több típus vagy változat repülése

- (a) A több típus vagy változat repülésére vonatkozó, az üzemeltetési utasításban meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásoknak vagy üzemeltetési korlátoknak tartalmazniuk kell az alábbiakat:
- (1) a hajózók megkövetelt minimális gyakorlata;
 - (2) az egyik típuson vagy változaton szerzett gyakorlat minimális szintje másik típusra vagy változatra történő átképzés és azon való repülés megkezdése előtt;
 - (3) azok az eljárások, amelyek alapján az egyik típuson vagy változaton képesített hajózókat átképzik másik légi járműtípusra vagy –változatra, és arra érvényes képesítést adnak nekik; valamint
 - (4) valamennyi típus vagy változat esetében minden vonatkozó közelmúltbeli gyakorlatra vonatkozó előírás.
- (b) Amennyiben a hajózó egyszerre repül helikopteren és repülőgépen, a jogosítását egy repülőgép- és egy helikoptertípuson történő repülésre kell korlátozni.
- (c) Az (a) bekezdés nem vonatkozik a B teljesítményszintű repülőgépekkel történő repülésekre, amennyiben azok kizárólag dugattyús motoros, egypilótás repülőgéposztályokkal VFR szerint, nappal végzett repülésekre korlátozódnak. Az (b) bekezdés nem vonatkozik a B teljesítményszintű repülőgépekkel történő repülésekre, amennyiben azok kizárólag dugattyús motoros, egypilótás repülőgéposztályokkal végzett repülésekre korlátozódnak.

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

- (a) A megfelelő tapasztalattal rendelkező repülőgép-üzemeltető a hajózó személyzet képzésére és ellenőrzésére vonatkozó alábbi előírások közül egyet vagy többet felválthat az illetékes hatóság által jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal [*alternative training and qualification program (ATQP)*]:
- (1) SPA.LVO.120 a hajózó személyzet képzéséről és képesítéséről;
 - (2) átképzés és ellenőrzés;
 - (3) a különbségeket ismertető és szoktató képzés;
 - (4) légi jármű-parancsnoki tanfolyam;
 - (5) időszakos képzés és ellenőrzés; valamint
 - (6) több típus vagy változat repülése.
- (b) Az alternatív képzési és képesítési programnak olyan képzést és ellenőrzést kell tartalmaznia, amely legalább az ORO.FC.220 és ORO.FC.230 bekezdés előírásainak betartásával elért szintnek megfelelő jártasságot biztosít. Az alternatív képzési és képesítési programnak az illetékes hatóság általi jóváhagyása előtt bizonyítani kell a hajózó személyzet képzésével és képesítésével elért jártasság szintjét.
- (c) Az alternatív képzési és képesítési program jóváhagyását kérvényező üzemeltetőnek be kell mutatnia az illetékes hatóságnak a végrehajtási tervet, amely tartalmazza a hajózó személyzet képzése és képesítése során elérendő jártasság szintjét.
- (d) Az ORO.FC.230 és FCL.060 bekezdésben előírt ellenőrzéseken felül a hajózó személyzet minden tagjának részt kell vennie egy repülésszimulációs oktatóeszközben végrehajtott útvonal-orientált értékelésen [*line-oriented evaluation (LOE)*]. Az útvonal-orientált értékelés érvényességi időtartama 12 naptári hónap. Az érvényességi időszak annak a

hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrzést lefolytatták. Amennyiben az útvonal-orientált értékelést az érvényességi időszak utolsó 3 hónapjában végezték, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejáratától számítandó.

- (e) Két év jóváhagyott alternatív képzési és képesítési programmal történő üzemelést követően az üzemeltető az illetékes hatóság jóváhagyásával meghosszabbíthatja az ellenőrzéseknek az ORO.FC.230 bekezdésben előírt érvényességi időszakát az alábbiak szerint:
- (1) A légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzését 12 naptári hónapra. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrzést lefolytatták. Amennyiben az ellenőrzést az érvényességi időszak utolsó 3 hónapjában végezték, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejáratától számítandó.
 - (2) A forgalmi ellenőrzést 24 naptári hónapra. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrzést lefolytatták. Amennyiben az ellenőrzést az érvényességi időszak utolsó 6 hónapjában végezték, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejáratától számítandó.
 - (3) A vészhelyzeti és biztonsági berendezések kezelésének ellenőrzését 24 naptári hónapra. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrzést lefolytatták. Amennyiben az ellenőrzést az érvényességi időszak utolsó 6 hónapjában végezték, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejáratától számítandó.

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

- (a) CPL(A) (repülőgépes kereskedelmi pilóta) szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta kereskedelmi célú repülések során csak akkor teljesíthet légi jármű-parancsnoki feladatokat egypilótás repülőgépen, ha:
- (1) VFR szerint repülve szállít utasokat a kiindulási repülőtér 50 NM-es (93 km) körzetén kívül, legalább 500 repült órája van repülőgépen, vagy érvényes műszeres repülési jogosítással rendelkezik; vagy
 - (2) több hajtóműves típus IFR szerinti repülése esetén legalább 700 repült órája van, ebből 400 óra légi jármű-parancsnokként. Ebből az időből legalább 100 órát IFR szerint és 40 órát több hajtóműves repülőgépen repülve kell megszerezni. A 400 óra légi jármű-parancsnokként szerzett repült idő az üzemeltetési utasításban előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható olyan alapon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légi jármű-parancsnoki repült időnek felel meg.
 - (3) A B teljesítményosztályú repülőgéppel nappal, VFR szerint végzett repülésekre az (a)(1) pont rendelkezései nem vonatkoznak.

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

- (a) CPL(H) (helikopteres kereskedelmi pilóta) szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta kereskedelmi célú repülések során csak akkor teljesíthet légi jármű-parancsnoki feladatokat egypilótás helikopteren, ha:
- (1) IFR szerinti repülés esetén legalább 700 repült órája van helikopteren, ebből 300 óra légi jármű-parancsnokként. Ebből az időből legalább 100 órát IFR szerint repülve

kell megszerezni. A 300 óra légi jármű-parancsnokként szerzett repült idő az üzemeltetési utasításban előírt többpilótás személyzeti rendszerben másodpilótaként végzett repüléssel is kiváltható olyan alapon, hogy minden másodpilótaként teljesített két repült óra egy óra légi jármű-parancsnoki repült időnek felel meg;

- (2) éjszakai látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között történő repülés esetén rendelkezik:
 - (i) érvényes műszeres repülési jogosítással; vagy
 - (ii) 300 óra repült idővel helikopteren, amelyből 100 órát légi jármű-parancsnokként, 10 órát éjjeli repülés során szerzett.

3. szakasz – Kereskedelmi célú repülésen és az ORO.FC.005 bekezdés szerinti kereskedelmi célú repülésen kívüli kereskedelmi tevékenységekre vonatkozó kiegészítő előírások

ORO.FC.330 Időszakos képzés és ellenőrzés – légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzése

- (a) A hajózó személyzet valamennyi tagjának át kell esnie a légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzésen a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában való jártasság bemutatása érdekében. Az ellenőrzés kiterjed az üzemeltetési utasításban meghatározott egyedi feladatokkal kapcsolatos szempontokra is.
- (b) Megfelelő súllyal kell kezelni az éjszakai és az IFR szerinti műveleteket.
- (c) A légi jármű-kezelési jártasság ellenőrzésének érvényességi időszaka 12 naptári hónap. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor az ellenőrzést lefolytatták. Amennyiben az ellenőrzést az érvényességi időszak utolsó három hónapjában végezték, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejárat dátumától számítandó

CC alfejezet – Légi utas-kísérők

ORO.CC.005 Hatály

Jelen alfejezet a légi utas-kísérőkkel repülő légi járműveket működtető üzemeltetők által teljesítendő követelményeket határozza meg, és az alábbiakat tartalmazza:

- (a) Az 1. szakasz a hajtóművel rendelkező összetett légi járművel végzett nem kereskedelmi célú repülésekre és a kereskedelmi célú repülésekre egyaránt vonatkozó előírásokat határozza meg; és
- (b) A 2. szakasz a kizárólag a kereskedelmi célú repülésekre vonatkozó kiegészítő előírásokat tartalmazza.

1. szakasz – Általános előírások

ORO.CC.100 A légiutas-kísérők száma és összetétele

- (a) A légiutas-kísérők számát és összetételét a 216/20008/EK rendelet IV. függelék 7.a. pontja alapján kell meghatározni, figyelembe véve a végrehajtandó repülés üzemeltetési tényezőit és körülményeit. A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légijárműre egy vagy több utas szállítása esetén legalább egy légiutas-kísérőt kell kijelölni.
- (b) A légiutas-kísérők szükséges legkisebb száma az alábbiak közül a nagyobb szám:
 - (1) a légiutas-kísérőknek a vonatkozó üzemeltetési előírások alapján az üzemeltetni kívánt légijármű utastér-elrendezésének elemzése vagy kiürítési bemutatója során meghatározott száma; vagy
 - (2) egy légiutas-kísérő az üzemeltetni kívánt légijármű azonos fedélzeti szintjén beszerelt minden megkezdett 50 utasülés után.
- (c) Olyan repülés esetén, amelyre több légiutas-kísérőt osztanak be, az üzemeltetőnek az egyik légiutas-kísérőt ki kell jelölnie vezető légiutas-kísérőnek, aki a légijármű-parancsnok felé tartozik felelősséggel.

ORO.CC.110 Feladatok átruházásának feltételei

- (a) Légiutas-kísérők csak akkor oszthatók be légijárművön teljesítendő szolgálatra, ha:
 - (1) betöltötték 18. (Magyarországon az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelet 4. sz. melléklete értelmében 19.) életévüket;
 - (2) a MED rész vonatkozó rendelkezései szerinti repülőorvosi vizsgálaton estek át, amelyen megállapították, hogy fizikailag és mentálisan alkalmasak feladataik biztonságos ellátására és kötelezettségeik teljesítésére; és
 - (3) sikeresen teljesítették a jelen alfejezetben előírt valamennyi vonatkozó képzést és vizsgát, és alkalmasak a kijelölt feladatoknak az üzemeltetési utasításban meghatározott eljárások szerinti elvégzésére.
- (b) Szabadúszó vagy részmunkaidős alapon dolgozó légiutas-kísérők kijelölése előtt az üzemeltetőnek ellenőriznie kell, hogy teljesül-e jelen alfejezet valamennyi előírása, figyelembe véve a légiutas-kísérő más üzemeltetőknek végzett minden szolgáltatását, különösen az alábbiak meghatározása érdekében:
 - (1) az összes légijárműtípus és -változat száma, amelyen a légiutas-kísérő szolgálatot teljesít; és
 - (2) a vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.
- (c) A szolgálatban álló légiutas-kísérőket, valamint az utasok és a repülés biztonságában játszott szerepüket világosan be kell mutatni az utasoknak.

ORO.CC.115 Tanfolyamok és kapcsolódó ellenőrzések lebonyolítása

- (a) Az üzemeltetőnek minden egyes tanfolyamhoz részletes programot és tantervet kell készítenie jelen alfejezet és vonatkozó esetben a CC rész követelményei alapján. A tantervnek a légiutas-kísérők valamennyi feladatára és kötelezettségére ki kell terjednie.

- (b) Minden tanfolyamoknak tartalmaznia kell elméleti és gyakorlati képzést, valamint az egyes tantárgyaknak megfelelő egyéni vagy csoportos gyakorlást annak érdekében, hogy a légiutas-kísérők elérjék és fenntartsák a jelen alfejezetben meghatározott jártassági szintet.
- (c) Követelmények valamennyi tanfolyammal szemben:
 - (1) legyen jól felépített és valóságos; és
 - (2) az adott tárgy oktatásához megfelelően képzett személyek tartsák.
- (d) A jelen alfejezetben előírt összes képzés elvégzése során vagy után a légiutas-kísérőknek – a személyzeti erőforrás-gazdálkodás (CRM) képzés kivételével – a vonatkozó tanfolyamrész valamennyi témakörét felölelő vizsgát kell tenniük. A vizsgáztatást olyan személyek végezzék, akik megfelelő képesítéssel rendelkeznek annak ellenőrzésére, hogy a légiutas-kísérő elérte-e, illetve tartja-e az előírt jártassági szintet
- (e) A személyzeti erőforrás-gazdálkodás tanfolyamokat, illetve a személyzeti erőforrás-gazdálkodás modulokat egy légiutas-kísérő személyzetimunkamegosztás-oktatónak kell tartania. Amennyiben a személyzeti munkamegosztás elemeit más képzés keretébe illesztik be, egy légiutas-kísérő személyzetimunkamegosztás-oktató felügyelje a tanterv ezen részének elkészítését és végrehajtását.

ORO.CC.120 Kezdő tanfolyam

- (a) Minden új belépőnek, aki nem rendelkezik a CC rész alapján kiállított légiutas-kísérő szakszolgálati engedéllyel:
 - (1) el kell végeznie egy kezdő tanfolyamot a CC.TRA.220 bekezdésben előírtak szerint; valamint
 - (2) meg kell felelnie a tanfolyamhoz kapcsolódó vizsgán, mielőtt a jelen alfejezetben előírt bármely egyéb képzésen részt venne.
- (b) A kezdő tanfolyam egyes elemei összevonhatók az első típusanfolyammal, illetve az üzemeltetői átképzéssel, feltéve, hogy teljesülnek a CC.TRA.220 bekezdés előírásai, és ezeket az elemeket az érintett légiutas-kísérők képzésére vonatkozó nyilvántartásokba a kezdő tanfolyam részeként jegyzik be.

ORO.CC.125 Légijármű-típustanfolyam és üzemeltetői átképzés

- (a) Minden légiutas-kísérőnek el kell végeznie a légijármű-típustanfolyamot, illetve üzemeltetői átképzést arra a típusra, amelyen repülni fog, és meg kell felelnie az azokhoz kapcsolódó vizsgákon, mielőtt:
 - (1) az üzemeltető először kijelölhetné légiutas-kísérői feladatokat ellátására; vagy
 - (2) az üzemeltető egy másik légijárműtípuson való szolgálatra oszthatná be.
- (b) A légijármű-típustanfolyam és az üzemeltetői átképzés programjának és tantervének létrehozása során az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie az adott légijárműtípusra az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban összeállított, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok jelentette kapcsolódó normákat (ha vannak).
- (c) A légijármű-típustanfolyam programja:
 - (1) tartalmazzon az adott légijárműtípust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légijárművön folytatott képzést és gyakorlatot; és
 - (2) tartalmazzon legalább az alábbi, a légijárműtípusra jellemző tananyagot:
 - (i) a légijármű bemutatása a légiutas-kísérők feladataihoz kapcsolódóan;

- (ii) a légiutas-kísérők feladataihoz kapcsolódó minden beépített biztonsági berendezés és rendszer;
 - (iii) minden rendes és vészkijáratú ajtó- és kijárat típus és -változat működése és minden egyes légiutas-kísérő általi tényleges kinyitása rendes és vészhelyzeti körülmények között is;
 - (iv) a többi kijárat működésének bemutatása, beleértve a pilótafülke ablakait is;
 - (v) a tűzvédelmi és füst elleni védőberendezések, ha vannak;
 - (vi) a vészkiürítő csúszda működtetése és használata (ha van); és
 - (vii) az ülések, a biztonsági övek, a rögzítőhevederek és az oxigénrendszer működtetése a pilóták cselekvésképtelensége esetén.
- (d) Az üzemeltetni kívánt légi jármű típusokra történő üzemeltetői átképzés:
- (1) tartalmazza az adott légi jármű típusú hűtő tükröző oktatóeszközt vagy magán a légi járművön folytatott képzést és gyakorlatot;
 - (2) üzemeltető által szolgálatra először beosztott légiutas-kísérők részére tartalmazza az üzemeltető szokványos üzemeltetési eljárásait ismertető oktatást; valamint
 - (3) tartalmazza legalább az alábbi, az üzemeltetni kívánt légi jármű típusra vonatkozó és az üzemeltető által kidolgozott tananyagot:
 - (i) az utastér elrendezésének leírása;
 - (ii) a fedélzeten található valamennyi hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezés helye, levétele és használata;
 - (iii) valamennyi rendes és vészhelyzeti eljárás;
 - (iv) az utasok kezelése és tömegirányítás;
 - (v) tűz- és füstismereti oktatás, beleértve a fedélzeten található valamennyi tűzoltó és védőfelszerelés használatának oktatását;
 - (vi) kiürítési eljárások;
 - (vii) a pilóták cselekvésképtelenségének esetére vonatkozó eljárások;
 - (viii) vonatkozó biztonsági előírások és eljárások; és
 - (ix) személyzeti munkamegosztás.

ORO.CC.130 A különbségeket ismertető oktatás

- (a) Az ORO.CC.125 bekezdésben előírt képzésen felül a légiutas-kísérőnek teljesítenie kell az esetleges különbségeket ismertető oktatást és vizsgát, mielőtt beoszthatnák az alábbiakra:
- (1) egy jelenleg üzemeltetett légi jármű típus másik változata; vagy
 - (2) egy jelenleg üzemeltetett légi jármű típus vagy változat, amelyen a jelenlegitől eltérő(ek):
 - (i) a biztonsági berendezés;
 - (ii) a biztonsági és vészhelyzeti berendezések elhelyezése; vagy
 - (iii) a rendes és vészhelyzeti eljárások.
- (b) A különbségeket ismertető program:
- (1) szükség szerint határozandó meg az adott légi jármű típusra a légiutas-kísérők által az ORO.CC.125 (c) és (d) pont alapján elvégzendő tanfolyammal történő összehasonlítás alapján; és

- (2) tartalmazzon az adott légijárműtípust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légijárművön folytatott képzést és gyakorlatot az oktatni kívánt különbségek vonatkozásában.
- (c) Egy jelenleg üzemeltetett légijárműtípus másik változatának különbségeit ismertető tanfolyam és tanterv összeállításakor az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban összeállított, a légijárműtípusnak és változatainak a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatai jelentette kapcsolódó normákat (ha vannak).

ORO.CC.135 Szoktató képzés

A légijármű-típustanfolyam, illetve üzemeltetői átképzés elvégzését követően minden légiutas-kísérőnek – megfelelő felügyelet mellett – szoktató képzésen kell részt vennie az adott típuson, mielőtt be lehetne osztani a légiutas-kísérőknek az ORO.CC.100 pontban előírt minimális személyzeti létszámába beszámítható légiutas-kísérőként.

ORO.CC.140 Időszakos képzés

- (a) Minden légiutas-kísérőnek évente részt kell vennie időszakos képzésen, és teljesítenie kell az azt követő vizsgát.
- (b) Az időszakos képzés tartalmazza az egyes légiutas-kísérők által a rendes és vészhelyzeti eljárások során elvégzendő feladatokat, valamint minden üzemeltetni kívánt légijárműtípus vagy -változat esetében a megfelelő gyakorlati teendőket.
- (c) A légijárműtípusra vonatkozó tananyag:
 - (1) Az időszakos képzésnek évente tartalmaznia kell az utasok vészkiürítése esetén használandó minden rendes és vészkijáratú ajtó- és kijárat típus és -változat működtetésének kipróbálását és gyakorlását.
 - (2) Az időszakos képzésnek ezenfelül 3 évet meg nem haladó időközönként tartalmaznia kell a következőket:
 - (i) minden rendes és vészkijáratú ajtó- és kijárat típus és -változat működése és minden egyes légiutas-kísérő általi tényleges kinyitása az adott légijárműtípust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légijárművön, rendes és vészhelyzeti körülmények között is;
 - (ii) a pilótafülke biztonsági ajtaja kinyitásának minden légiutas-kísérő általi gyakorlása rendes és vészhelyzeti körülmények között, valamint az ülések, a biztonsági övek, a rögzítőhevederek és a pilóták cselekvésképtelensége esetén az oxigénrendszer működtetésének bemutatása az adott légijárműtípust hűen tükröző oktatóeszközön vagy magán a légijárművön;
 - (iii) a többi kijárat működésének bemutatása, beleértve a pilótafülke ablakait is; és
 - (iv) a mentőtutaj és csúszda-mentőtutaj működésének bemutatása, ha van a légijárműtípuson.
- (d) Az üzemeltetőre jellemző tananyag:
 - (1) Az időszakos képzésnek évente tartalmaznia kell a következőket:
 - (i) minden egyes légiutas-kísérő esetében:
 - (A) a fedélzeten lévő valamennyi beépített és hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezés helye és kezelése; és

III. függelék – ORO rész

- (B) a mentőmellények felvétele, valamint a hordozható oxigénberendezések és egyéni füstvédelmi légzőkészülékek [*protective breathing equipment (PBE)*] használata;
 - (ii) tárgyak tárolását az utastérben;
 - (iii) a légijármű felületi szennyeződésével kapcsolatos eljárások;
 - (iv) vészhelyzeti eljárások;
 - (v) kiürítési eljárások;
 - (vi) események és balesetek áttekintése;
 - (vii) személyzeti munkamegosztás;
 - (viii) repülőorvosi szempontok és elsősegély a kapcsolódó berendezésekkel együtt; valamint
 - (ix) a biztonsággal kapcsolatos eljárások.
- (2) Az időszakos képzésnek ezenfelül 3 évet meg nem haladó időközönként tartalmaznia kell a következőket:
- (i) a pirotechnikai eszközök (tényleges vagy élethű eszközök) használata;
 - (ii) gyakorlati bemutató a hajózó személyzet ellenőrzőlistáinak használatából;
 - (iii) élethű gyakorlati képzés a fedélzeten található valamennyi tűzoltó berendezés és védőruházat használatából; valamint
 - (iv) minden egyes légiutas-kísérő esetében:
 - (A) az utastérben keletkezett tűz jellemzőivel bíró tűz eloltása; és
 - (B) egyéni füstvédelmi légzőkészülék felvétele és használata zárt, szimulált füsttel teli környezetben.
- (e) Érvényességi időtartamok:
- (1) Az éves időszakos képzés érvényességi ideje 12 naptári hónap, annak a hónapnak a végétől számítva, amikor a vizsga történt.
 - (2) Amennyiben az (a) bekezdésben előírt időszakos képzésre és vizsgára az érvényességi időszak utolsó 3 hónapjában került sor, az új érvényességi időszak az eredeti lejáratú időtől számítandó.
 - (3) A (c)(2) és (d)(2) pontban előírt hároméves kiegészítő képzés érvényességi időtartama 36 hónap, annak a hónapnak a végétől számítva, amikor a vizsgák történtek.

ORO.CC.145 Ismeretfrissítő képzés

- (a) Amennyiben egy légiutas-kísérő az utolsó vonatkozó időszakos képzés és vizsga érvényességi idejének utolsó 6 hónapja során:
 - (1) nem végzett repülési feladatot, az ilyen feladatra történő újbóli beosztása előtt teljes ismeretfrissítő képzésen kell részt vennie minden üzemeltetni kívánt légijárműtípuson; vagy
 - (2) egy adott légijárműtípuson nem teljesített repülési feladatot, az újbóli beosztást megelőzően el kell végeznie az adott légijárműtípuson a következőt:
 - (i) ismeretfrissítő képzés és ellenőrzés; vagy
 - (ii) két szoktató repülés az ORO.CC.135 bekezdés szerint.

- (b) Az ismeretfrissítő tanfolyamnak minden légijárműtípus esetében tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:
- (1) vészhelyzeti eljárások;
 - (2) kiürítési eljárások;
 - (3) minden rendes és vészkijáratú ajtó- és kijárat típusnak és -változatnak, valamint a pilótafülke biztonsági ajtajának működése és minden egyes légiutas-kísérő általi tényleges kinyitása rendes és vészhelyzeti körülmények között is által;
 - (4) a többi kijárat működésének bemutatása, beleértve a pilótafülke ablakait is; és
 - (5) a fedélzeten lévő valamennyi beépített és hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezés helye és kezelése.
- (c) Amennyiben a légiutas-kísérő repülési feladatokra történő újbóli beosztására az utolsó időszakos képzés és vizsga érvényességi időszakán belül kerül sor, az üzemeltető dönthet úgy, hogy az ismeretfrissítő képzést időszakos képzéssel helyettesíti. Amennyiben az érvényességi idő letelt, az ismeretfrissítő képzés csak az ORO.CC.125 bekezdésben meghatározott légijármű-típus tanfolyammal és üzemeltetői átképzéssel helyettesíthető.

2. szakasz – A kereskedelmi célú repülésekre vonatkozó további előírások

ORO.CC.200 A légiutas-kísérők száma és összetétele

Amennyiben a repüléshez több légiutas-kísérő szükséges, a személyzetnek tartalmaznia kell egy az üzemeltető által kinevezett és az ORO.CC.260 pont szerint képesített vezető légiutas-kísérőt.

ORO.CC.205 Rendes földi tevékenység és előre nem látott körülmények

- (a) Minden esetben, amikor a fedélzeten utas tartózkodik, legalább az ORO.CC.100 pontban előírt legkisebb számú légiutas-kísérőnek az utastérben lennie.
- (b) A (c) pontban meghatározott feltételek függvényében ez a szám csökkenthető:
- (1) tüzelőanyag-feltöltéssel/leeresztéssel nem járó rendes földi tevékenység során, ha a légijármű az állóhelyen tartózkodik; vagy
 - (2) előre nem látott körülmények között, ha a szállított utasok száma csökken. Ilyen esetben a repülést követően jelentést kell benyújtani az illetékes hatóság részére.
- (c) Feltételek:
- (1) az üzemeltetési utasítás tartalmaz a megegyező szintű repülésbiztonság csökkentett számú légiutas-kísérővel történő biztosítására vonatkozó eljárásokat, különös tekintettel az utasok kiürítésére;
 - (2) a csökkentett létszámú légiutas-kísérő személyzetnek tagja egy az ORO.CC.260 pont előírásainak megfelelő vezető légiutas-kísérő;
 - (3) a légijármű azonos fedélzetén tartózkodó minden megkezdett 50 utasonként legalább egy légiutas-kísérő szükséges
 - (4) azon légijárművek esetében, amelyekre egynél több légiutas-kísérő szükséges, a rendes földi tevékenység során a (c)(3) pont alapján meghatározott számot meg kell emelni úgy, hogy minden padlószinten kezdődő vészkijáratpár mellé is jusson egy légiutas-kísérő.

ORO.CC.210 A szolgálatra történő beosztás feltételei

A légiutas-kísérők csak akkor oszthatók be egy légijárműtípuson vagy -változaton történő szolgálatra és munkavégzésre, ha:

- (a) rendelkeznek a CC rész szerint kiállított szakszolgálati engedéllyel;
- (b) rendelkeznek a jelen alfejezet előírásai szerinti képesítéssel az adott típusra vagy változatra;
- (c) megfelelnek a jelen alfejezet és a CAT rész egyéb vonatkozó előírásainak; valamint
- (d) az üzemeltető légiutas-kísérő egyenruháját viselik.

ORO.CC.215 Tanfolyamok és az azokhoz kapcsolódó vizsgák lebonyolítása

- (a) A jelen alfejezetben előírt tanfolyamok és vizsgák programját a tantervekkel együtt jóvá kell hagyatni az illetékes hatósággal, és fel kell tüntetni az üzemeltetési utasításban.
- (b) Miután a légiutas-kísérő sikeresen elvégezte a tanfolyamot, és megfelelt a kapcsolódó vizsgán, az üzemeltető feladatai a következők:
 - (1) az ORO.MLR.115 bekezdés szerint frissíti a légiutas-kísérő képzési nyilvántartását; és
 - (2) átadja a légiutas-kísérő részére a frissített érvényességi időszakok listáját azokra a légijárműtípusokra és -változatokra vonatkozóan, amelyeken a légiutas-kísérő a képesítése szerint dolgozhat.

ORO.CC.250 Munka több légijárműtípuson vagy -változaton

- (a) Egy légiutas-kísérő nem teljesíthet szolgálatot háromnál több légijárműtípuson. Kivételes esetben a légiutas-kísérő az illetékes hatóság jóváhagyásával négy légijárműtípusra is beosztható, feltéve, ha legalább két légijárműtípus esetében:
 - (1) hasonlóak a biztonsági és vészhelyzeti berendezések, valamint a típusra jellemző rendes és vészhelyzeti eljárások; és
 - (2) a nem a típusra jellemző rendes és vészhelyzeti eljárások megegyeznek.
- (b) Az (a) bekezdés céljából, valamint és a légiutas-kísérő képzés és képesítések esetében az üzemeltetőnek meg kell határoznia az alábbiakat:
 - (1) minden légijárművet típusként vagy változatként, figyelembe véve az 1702/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban összeállított, a légijárműtípusnak vagy változatnak a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatai jelentette kapcsolódó normákat; és
 - (2) egy légijárműtípus változatait eltérő típusként, ha az alábbi tekintetben nem hasonlóak:
 - (i) a vészkijáratok működtetése;
 - (ii) a hordozható biztonsági és vészhelyzeti berendezések helye és típusa;
 - (iii) a típusra jellemző vészhelyzeti eljárások.

ORO.CC.255 Repülés egy légiutas-kísérővel

- (a) Az üzemeltetőnek az egy légiutas-kísérővel végzett repülésekre az ilyen jellegű műveleteknek megfelelő feltételek szerint kell kiválasztania, toboroznia, képeznie és vizsgáztatnia a légiutas-kísérőket.
- (b) Olyan légiutas-kísérők, akiknek nincs egy légiutas-kísérővel végzett repülésben szerzett korábbi tapasztalatuk, csak akkor oszthatók be ilyen munkára, ha:
 - (1) a jelen alfejezetben előírt képzéseken és vizsgákon felül elvégezték a (c) pontban előírt képzést;
 - (2) megfeleltek az üzemeltetési utasításban meghatározott eljárások szerinti feladatok és kötelezettségek ellátását ellenőrző jártassági vizsgán; valamint
 - (3) legalább 20 órányi és 15 útszakaszon megtett szoktató repülést teljesítettek a vonatkozó légijárműtípuson egy megfelelő tapasztalattal rendelkező légiutas-kísérő felügyelete mellett.
- (c) A képzést illetően az alábbi kiegészítő előírásoknak kell megfelelni, különös hangsúlyt fektetve az egy légiutas-kísérővel végzett repülés jellemzőire:
 - (1) felelősség a légijármű-parancsnok felé a rendes és a vészhelyzeti eljárások végrehajtása során;
 - (2) a hajózó személyzettel történő kommunikáció és együttműködés fontossága, különösen a fegyelmetlen és a repülést zavaró utasok kezelésében;
 - (3) üzemeltetői követelmények és jogi előírások áttekintése;
 - (4) dokumentáció;
 - (5) balesetek és események jelentése; valamint
 - (6) repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

ORO.CC.260 Vezető légiutas-kísérő

- (a) Az üzemeltető csak akkor nevezhet ki egy légiutas-kísérőt vezető légiutas-kísérő beosztásba, ha az illető:
 - (1) legalább 1 év aktív légiutas-kísérő tapasztalattal rendelkezik; és
 - (2) sikeresen elvégezte a vezető légiutas-kísérő tanfolyamot, és megfelelt az ahhoz kapcsolódó vizsgán.
- (b) A vezető légiutas-kísérő tanfolyamnak ki kell térnie a vezető légiutas-kísérők valamennyi feladatára és kötelezettségére, és tartalmaznia kell legalább az alábbi tananyagokat:
 - (1) repülés előtti eligazítás;
 - (2) együttműködés a személyzettel;
 - (3) üzemeltetői követelmények és jogi előírások áttekintése;
 - (4) balesetek és események jelentése;
 - (5) emberi tényezők és személyzeti munkamegosztás (CRM); és
 - (6) repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.
- (c) A vezető légiutas-kísérő a légijármű-parancsnoknak felel az üzemeltetési utasításban meghatározott rendes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásáért és koordinálásáért, beleértve a nem a repülésbiztonsággal összefüggő feladatok repülésbiztonsági vagy biztonsági céllal történő megszakítását.

- (d) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat arra, hogy abban az esetben, ha a kinevezett vezető légiutas-kísérő képtelenné válik a munkavégzésre, a legmegfelelőbb képesítésű légiutas-kísérőt válasszák vezető légiutas-kísérőnek. Ezen eljárások módosításairól értesíteni kell az illetékes hatóságot.

TC alfejezet – Helikopteres légimentő repülések, Helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelés és éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések műszaki személyzete

ORO.TC.100 Hatály

Jelen alfejezet a kereskedelmi célú repülés keretében, műszaki személyzettel ellátott légijárművel végzett helikopteres légimentő repülések [*helicopter emergency medical service (HEMS)*], éjjellátó képalkotó rendszerrel [*night vision imaging system (NVIS)*] végzett repülések és helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelés [*helicopter hoist operations (HHO)*] során az üzemeltető által teljesítendő előírásokat határozza meg.

ORO.TC.105 A szolgálatra történő beosztás feltételei

- (a) A műszaki szakember csak akkor jelölhető ki kereskedelmi helikopteres légimentő repülésre, éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülésre vagy helikopteres függesztve szállításra, ha:
- (1) betöltötte 18. életévét;
 - (2) egészségügyileg és szellemileg alkalmas a kijelölt feladatok és kötelezettségek biztonságos ellátására;
 - (3) sikeresen elvégezte a kijelölt feladatok elvégzéséhez a jelen alfejezetben előírt valamennyi képzést; valamint
 - (4) a vizsga során jártasnak bizonyult az üzemeltetési utasításban meghatározott eljárásokhoz kapcsolódó valamennyi feladat ellátásában.
- (b) Egyéni vállalkozó, illetve szabadúszó vagy részmunkaidős alapon dolgozó műszaki szakember kijelölése előtt az üzemeltetőnek ellenőriznie kell, hogy teljesül-e jelen alfejezet valamennyi előírása, figyelembe véve az adott műszaki szakember más üzemeltetőknek végzett minden szolgáltatását, különösen az alábbiak meghatározása érdekében:
- (1) az összes légijárműtípus és -változat száma, amelyet üzemeltetett; és
 - (2) a vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidő-előírások.

ORO.TC.110 Képzés és vizsga

- (a) Az üzemeltetőnek a jelen alfejezet vonatkozó előírásai alapján a műszaki személyzet által elvégzendő feladatokra és kötelezettségekre kiterjedő képzési programot kell készítenie.
- (b) A kezdő képzés, az üzemeltetői átképzés, a különbségek oktatása és az időszakos képzés elvégzését követően a műszaki személyzet valamennyi tagjának vizsgáznia kell, hogy bemutassa jártasságát a rendes és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában.

- (c) Az oktatást és a vizsgáztatást minden tanfolyamon az adott szakterületen megfelelően képzett és tapasztalt szakember végezze. Az üzemeltetőnek a vizsgáztató szakemberek kilétéről tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot.

ORO.TC.115 Alapképzés

Az üzemeltetői átképzést megelőzően a műszaki személyzet valamennyi tagja köteles elvégezni az alapképzést, amely az alábbiakat tartalmazza:

- (a) általános elméleti oktatás a repülésről és a repülésre vonatkozó előírásokról, külön kitérve a műszaki személyzet által ellátandó feladatok és kötelezettségek valamennyi elemére;
- (b) tűz- és füstvédelmi oktatás;
- (c) a repülés típusának és az átrepült területnek megfelelő túlélőkiképzés szárazföldön és vízben;
- (d) repülőorvosi szempontok és elsősegélynyújtás; valamint
- (e) kommunikáció, valamint az ORO.FC.115 és ORO.FC.215 bekezdésben található, a személyzeti munkamegosztással kapcsolatos előírások vonatkozó részei.

ORO.TC.120 Üzemeltetői átképzés

A műszaki személyzet minden tagjának el kell végeznie a következőket:

- (a) üzemeltetői átképzés a vonatkozó személyzeti erőforrás-gazdálkodás elemekkel együtt:
 - (1) mielőtt az üzemeltető először osztja be műszaki személyzeti feladatokra; vagy
 - (2) légi járműtípus- vagy -osztályváltást megelőzően, ha a (b) bekezdésben felsorolt berendezések vagy eljárások bármelyike eltérő.
- (b) Az üzemeltetői átképzésnek tartalmaznia kell az alábbiakat:
 - (1) a légi járművön található valamennyi biztonsági és túlélőberendezés helye és használata;
 - (2) valamennyi rendes és vészhelyzeti eljárás; valamint
 - (3) helikopteres légimentő repülések, helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelés és éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések során a pilóta segítése érdekében elvégzett fedélzeti vagy földi feladatok ellátáshoz szükséges fedélzeti berendezések.

ORO.TC.125 A különbségeket ismertető oktatás

- (a) A jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon alkalmazott berendezések vagy eljárások megváltozásakor a műszaki személyzet minden tagjának részt kell vennie a különbségeket ismertető oktatáson.
- (b) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban kell meghatároznia azokat az eseteket, amikor a különbségek oktatása szükséges.

ORO.TC.130 Szoktató repülések

Az üzemeltetői átképzés elvégzését követően a műszaki személyzet minden tagjának szoktató repüléseken kell részt vennie, mielőtt műszaki személyzeti feladatokat láthatna el helikopteres

légimentő repülések, helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelés és éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések során.

ORO.TC.135 Időszakos képzés

- (a) A műszaki személyzet minden tagjának 12 havonta részt kell vennie az általa üzemeltetett légi jármű- vagy berendezéstípusra vagy -osztályra vonatkozó időszakos képzésen. Az időszakos képzés valamennyi megfelelő szakaszába be kell illeszteni a személyzeti munkamegosztás elemeit.
- (b) Az időszakos képzésnek tartalmaznia kell elméleti és gyakorlati oktatást, valamint gyakorlást.

ORO.TC.140 Ismeretfrissítő képzés

- (a) A műszaki személyzet minden tagjának, aki a megelőző 6 hónapban nem látott el szolgálatot, az üzemeltetési utasításban meghatározott ismeretfrissítő képzésen kell részt vennie.
- (b) A műszaki személyzet azon tagjának, aki a megelőző 6 hónapban nem teljesített repülési feladatot egy bizonyos légi járműtípuson vagy -osztályon, az adott típusra vagy osztályra történő beosztást megelőzően részt kell vennie az alábbiak valamelyikén:
 - (1) az adott típusra vagy osztályra vonatkozó ismeretfrissítő képzés; vagy
 - (2) szoktató repülés két repülési szakaszon az adott légi járműtípuson vagy -osztályon.

III. függelék I. melléklet

| NYILATKOZAT | |
|---|--|
| A légi üzemeltetésről szóló XXX/XXXX/EK bizottsági rendelet alapján | |
| Üzemeltető | |
| Név: | |
| Az üzemeltető székhelye vagy telephelye: | |
| A felelős vezető neve és elérhetősége: | |
| Légijármű üzemeltetése | |
| Az üzemeltetés kezdő dátuma/a változás hatálybalépésének dátuma: | |
| Üzemeltetési típus(ok): | |
| <input type="checkbox"/> NCC rész: (adja meg, hogy utas- vagy teherszállítás, vagy mindkettő) | |
| <input type="checkbox"/> SPO rész: (sorolja fel az egyedi feladatokat) | |
| Légijárművek típusa, lajstromjele és bázisa: | |
| Birtokolt jóváhagyások adatai (kérjük az egyedi jóváhagyások listáját is a nyilatkozathoz csatolni, ha vannak) | |
| Az alternatív megfelelési módzatok listája, hivatkozással a kiváltott elfogadható megfelelési módzatokra (kérjük a nyilatkozathoz csatolni) | |
| Nyilatkozatok | |
| <input type="checkbox"/> A felügyeleti rendszer dokumentációja – az üzemeltetési utasítást is beleértve – megfelel az NCC részben, az SPO részben és az SPA részben lefektetett vonatkozó előírásoknak. Valamennyi repülés az üzemeltetési utasításban meghatározott eljárások és utasítások szerint lesz végrehajtva. | |
| <input type="checkbox"/> Valamennyi üzemeltetett légijárműnek van érvényes légialkalmassági bizonyítványa, és mindegyik megfelel a 2042/2003/EK bizottsági rendelet előírásainak. | |
| <input type="checkbox"/> A hajózó, a légiutas-kísérő és amennyiben van, a műszaki személyzet valamennyi tagja a vonatkozó előírásoknak megfelelő képésben részesült. | |
| <input type="checkbox"/> (Vonatkozó esetben) | |
| Az üzemeltető bevezetett egy hivatalosan elismert iparági szabványt, és bizonyította, hogy megfelel az adott szabvány előírásainak. | |
| Hivatkozás a szabványra: | |

III. függelék – ORO rész

| |
|---|
| Tanúsító testület: |
| Az utolsó megfeleléségi vizsgálat dátuma: |
| <input type="checkbox"/> A műveletekben bekövetkezett, a jelen nyilatkozatban található tájékoztatás bármely részét érintő változtatásokról értesítik az illetékes hatóságot. |
| <input type="checkbox"/> Az üzemeltető megerősíti, hogy a jelen nyilatkozatban megjelölt tájékoztatás helytálló. |
| Dátum és a felelős vezető neve és aláírása |

IV. FÜGGELÉK

CAT rész

A alfejezet – Általános előírások

CAT.GEN.100 Illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemeltető székhelye található.

1. szakasz – Hajtóművel rendelkező légi járművek

CAT.GEN.MPA.100 A személyzet kötelezettségei

- (a) A személyzet tagjai felelősek olyan feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:
- (1) a légi jármű és a benne tartózkodók biztonságával kapcsolatosak; valamint
 - (2) az üzemeltetési utasítás előírásaiban és eljárásaiban meg vannak határozva.
- (b) A személyzet tagjainak kötelezései:
- (1) jelent a légi jármű-parancsnoknak minden olyan hibát, üzemképtelenséget, működési hibát vagy meghibásodást, amely a személyzet tagjának megítélése szerint befolyásolhatja a légi jármű légialkalmasságát vagy biztonságos üzemeltetését – a vészhelyzeti rendszereket is beleértve –, amennyiben azt a személyzet más tagja még nem jelentette;
 - (2) jelent a légi jármű-parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a repülés biztonságát, amennyiben azt a személyzet más tagja még nem jelentette;
 - (3) betartja az üzemeltető eseményjelentő rendszereinek vonatkozó előírásait;
 - (4) betartja a tevékenységére vonatkozó valamennyi repülési és szolgálati időkorlátra [*flight and duty time limitations (FTL)*] és pihenőidőre vonatkozó előírást; valamint
 - (5) amennyiben egynél több üzemeltetőnél teljesít szolgálatot:
 - (i) naprakészen tartja az ORO.OPS.FTL részben található repült, szolgálati és pihenőidőre vonatkozó egyéni nyilvántartását;
 - (ii) az egyes üzemeltetők rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.

- (c) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:
- (1) amennyiben pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7.g. bekezdésében felsorolt egyéb okból;
 - (2) mélyvízi búvárkodást vagy véradást követően egy ésszerű idő elteltéig;
 - (3) amennyiben nem felel meg a vonatkozó repülőorvosi előírásoknak;
 - (4) amennyiben bármi kétely merül fel benne arra vonatkozóan, hogy képes feladatai ellátására; vagy
 - (5) 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, hogy az a repülést veszélyeztetheti.

CAT.GEN.MPA.105 A légi jármű-parancsnok kötelezettségei

- (a) A CAT.GEN.MPA.100 bekezdés előírásainak betartásán felül a légi jármű-parancsnok:
- (1) felelős a fedélzeten tartózkodó személyzet, utasok és teheráru biztonságáért attól a pillanattól fogva, hogy a légi jármű-parancsnok a légi jármű fedélzetére lép, egészen addig, amíg a repülés végén elhagyja a légi járművet;
 - (2) felelős a légi jármű üzemeltetéséért és biztonságáért:
 - (i) repülőgépek esetében attól a pillanattól fogva, hogy a repülőgép képessé válik a felszállás előtti guruláshoz, addig a pillanatig, amikor a repülés végén megáll, és az elsődleges meghajtásra szolgáló hajtóműveket leállítják;
 - (ii) helikopterek esetében amikor a rotorok forognak;
 - (3) a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7.c bekezdése alapján jogosult utasítások kiadására és megfelelő cselekvésre a légi jármű és a fedélzeten található személyek és tulajdon biztonságának megőrzése érdekében;
 - (4) jogosult eltávolítani a fedélzetről bármely személyt vagy a rakomány bármely részét, aki vagy amely veszélyt jelenthet a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságára;
 - (5) megtiltja olyan személy szállítását a fedélzeten, aki oly mértékben alkohol vagy kábítószer befolyása alatt állónak tűnik, ami valószínűleg veszélyeztetné a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságát;
 - (6) jogosult megtagadni a célállomáson nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levők szállítását, amennyiben szállításuk veszélyezteti a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságát;

IV. függelék – CAT rész

- (7) gondoskodik arról, hogy minden utast tájékoztassanak a vészkijáratok helyéről, valamint a megfelelő biztonsági és vészhelyzeti berendezések helyéről és használatáról;
 - (8) biztosítja, hogy valamennyi üzemeltetési eljárást és ellenőrzőlistát az üzemeltetési utasítás előírásainak megfelelően betartanak;
 - (9) megtiltja, hogy a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet bármely tagja a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges feladatok kivételével bármilyen tevékenységet végezzen;
 - (10) biztosítja, hogy a repülési adatrögzítők:
 - (i) repülés közben nincsenek letiltva vagy kikapcsolva; és
 - (ii) kötelezően jelentendő baleset vagy esemény bekövetkeztekor:
 - (A) nem törlik azokat szándékosan;
 - (B) közvetlenül a repülés befejezése után kikapcsolják őket; és
 - (C) kizárólag a kivizsgáló hatóság beleegyezésével kapcsolják be őket újból;
 - (11) dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista [*configuration deviation list (CDL)*] vagy a minimálisan szükséges berendezések listája [*minimum equipment list (MEL)*] alapján;
 - (12) biztosítja, hogy a repülés előtti ellenőrzés az M rész előírásai szerint lett elvégezve;
 - (13) megbizonyosodik arról, hogy a szükséges vészhelyzeti berendezések azonnali használatra könnyen hozzáférhetőek.
- (b) A légi jármű-parancsnoknak vagy a repülés lebonyolításával megbízott pilótának azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetben meg kell hoznia minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7.d bekezdésével összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében eltérhet az előírásoktól, üzemeltetési eljárásoktól és módszerektől.
- (c) Amennyiben a légi jármű repülés közben a légi ütközés-elkerülő rendszer [*airborne collision avoidance system (ACAS)*] által adott megoldási tanács [*resolution advisory (RA)*] miatt végzett manővert, a légi jármű-parancsnoknak ACAS-jelentést kell benyújtania az illetékes hatóságnak.
- (d) Madarak jelentette veszélyek és ütközés madarakkal
- (1) Madarak jelentette veszély észlelésekor a légi jármű-parancsnoknak azonnal tájékoztatnia kell a légiforgalmi szolgálat [*air traffic service (ATS)*] illetékes egységét, amint a hajózó személyzet munkaterhelése ezt lehetővé teszi.
 - (2) Amennyiben a légi jármű-parancsnok felelőssége alá tartozó légi jármű madárral ütközik, és annak eredményeképpen a légi jármű jelentős sérülést szenved, illetve

bármely létfontosságú rendszere kiesik vagy meghibásodik, a légi jármű-parancsnoknak a leszállást követően írásbeli jelentést kell benyújtania az illetékes hatóságnak a madárral történt ütközésről.

CAT.GEN.MPA.110 A légi jármű-parancsnok fennhatósága

Az üzemeltetőnek meg kell hoznia minden ésszerűen elvárható lépést annak biztosítására, hogy a légi járművön szállított valamennyi személy engedelmességen a légi jármű-parancsnok a légi jármű, valamint a fedélzetén szállított személyek vagy rakomány biztonságának megőrzése érdekében adott minden törvényes utasításának.

CAT.GEN.MPA.115 A légi utas-kísérőkön kívüli személyzeti tagok az utastérben

Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a személyzetnek az utastérben feladatukat végző, a szolgálatot teljesítő légi utas-kísérőkön kívüli tagjai megfelelnek az alábbi előírásoknak:

- (a) az utasok nem keverik össze őket a szolgálatot teljesítő légi utas-kísérőkkel;
- (b) nem foglalnak el a légi utas-kísérők munkájához szükséges munkahelyeket; és
- (c) nem akadályozzák munkájuk végzésében a szolgálatot teljesítő légi utas-kísérőket.

CAT.GEN.MPA.120 Közös nyelv

Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a személyzet valamennyi tagja képes legyen egymással egy közös nyelven kommunikálni.

CAT.GEN.MPA.125 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a repülőgép csak akkor kezd gurulásba a repülőtéren mozgási területén, ha a kormány szerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

- (a) megfelelően képezett pilóta; vagy
- (b) az üzemeltető jelölte ki a feladatra, és:
 - (1) ki van képezve a repülőgép gurulásának végrehajtására;
 - (2) ki van képezve a rádiótelefon használatára;
 - (3) eligazítást kapott a repülőtér elrendezésére, az útvonalakra, jelekre, jelzésekre, fényekre, légiforgalmi irányítói [*air traffic control (ATC)*] jelzésekre és utasításokra, az általuk használt eljárásokra és a rádiózás során használt nyelvezetre vonatkozóan; valamint
 - (4) képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges üzemeltetési szabványokat.

CAT.GEN.MPA.130 Rotor bekapcsolása – helikopterek

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad bekapcsolni, és csak akkor, ha a kormányoknál megfelelően képzett pilóta tartózkodik.

CAT.GEN.MPA.135 Belépés a pilótafülkébe

- (a) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a hajózó személyzet repülésre kijelölt tagjai kivételével egyetlen személy se léphessen be a pilótafülkébe, illetve tartózkodhasson ott, kivéve, ha az illető:
- (1) a szolgálatot teljesítő személyzet tagja;
 - (2) az illetékes vagy ellenőrzést végző hatóság képviselője, amennyiben jelenléte feladatai ellátásához szükséges; vagy
 - (3) az üzemeltetési utasításban meghatározott utasításoknak megfelelően engedélyezett a belépése és ott-tartózkodása.
- (b) A légi jármű-parancsnoknak biztosítania kell az alábbiakat:
- (1) a pilótafülkébe adott belépési engedély nem zavarja meg a repülés lebonyolítását, és nem vonja el attól a figyelmet; és
 - (2) a pilótafülkében tartózkodó valamennyi személyt tájékoztatták a vonatkozó biztonsági eljárásokról.
- (c) A pilótafülkébe történő belépésről a végső döntést a légi jármű-parancsnok hozza meg.

CAT.GEN.MPA.140 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemeltető senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését, és meg kell hoznia minden indokolt intézkedést az ilyen használat megakadályozására.

CAT.GEN.MPA.145 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemeltetőnek mindenkor elérhetően kell tartania a valamennyi légi járműve fedélzetén található vészhelyzeti és túlélőfelszerelések listáját a mentést koordináló központtal [*rescue coordination center (RCC)*] való azonnali kommunikációhoz.

CAT.GEN.MPA.150 Vízre szállás – repülőgépek

Az üzemeltető csak akkor repülhet 30-at meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgéppel víz felett, kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről utazósebességen 120 perc alatt megtettnél vagy 400 NM-nél (tengeri mérföld) nagyobb távolságban (a kisebb érték

alkalmazandó), ha a repülőgép teljesíti a megfelelő légialkalmassági előírás vízre szállásra vonatkozó követelményeit.

CAT.GEN.MPA.155 Harceszközök és hadianyagok szállítása

- (a) Az üzemeltető csak abban az esetben szállíthat légi úton harceszközöket és hadianyagokat, ha valamennyi olyan állam hozzájárulását beszerezte, amelyek légterét a repülés és az esetleges kitérések során igénybe kívánja venni.
- (b) Jóváhagyás esetén az üzemeltető biztosítja, hogy a harceszközök és hadianyagok:
 - (1) a légi járművön olyan helyen lesznek elhelyezve, ahol repülés közben az utasok nem férhetnek hozzá; és
 - (2) ha lőfegyverek, nincsenek megtöltve.
- (c) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a légi jármű-parancsnokot a repülés megkezdése előtt részletesen tájékoztassák a szállítani kívánt harceszközök és hadianyagok adatairól és a légi jármű fedélzetén történő elhelyezéséről.

CAT.GEN.MPA.160 Sportfegyverek és lőszer szállítása

- (a) Az üzemeltetőnek minden elvárható intézkedést meg kell tennie annak biztosítására, hogy a légi úton szállítani kívánt sportfegyverekről és lőszerkekről tájékoztassák a légi jármű-parancsnokot.
- (b) A sportfegyverek szállítását elvállaló üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a fegyverek:
 - (1) a légi járművön olyan helyen lesznek elhelyezve, ahol repülés közben az utasok nem férhetnek hozzá; és
 - (2) ha lőfegyverek vagy lőszerrel feltölthető egyéb fegyverek, nincsenek megtöltve.
- (c) Sportfegyverekbe való lőszer bizonyos korlátozások mellett és a Műszaki utasítás betartásával szállíthatók az utasok feladott, ellenőrzött poggyászában.

CAT.GEN.MPA.161 Sportfegyverek és lőszer szállítása – könnyítések

A CAT.GEN.MPA.160(b) pont ellenére a 3175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon repülő helikopterek esetében sportfegyverek szállíthatók repülés közben elérhető helyen is, amennyiben az üzemeltető megfelelő eljárásokat dolgozott ki erre, és nem oldható meg a fegyverek repülés közben el nem érhető helyen történő tárolása.

CAT.GEN.MPA.165 Személyek szállítása

Az üzemeltetőnek meg kell tennie minden intézkedést annak biztosítására, hogy repülés közben a légi jármű egyetlen olyan részén se tartózkodjon senki, amelyet nem személyek elhelyezésére alakítottak ki, kivéve, ha a légi jármű-parancsnok ideiglenes belépést engedélyez oda:

- (a) a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodó bármely személy, állat vagy teheráru biztonsága érdekében történő intézkedés céljából; vagy
- (b) a légi jármű azon részébe, ahol teherárut vagy ellátmányt szállítanak, amennyiben azt úgy tervezték, hogy oda személyek repülés közben beléphessenek.

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

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

CAT.GEN.MPA.175 A repülésbiztonság veszélyeztetése

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

- (a) amely veszélyezteti a légi jármű vagy a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát; vagy
- (b) amely miatt a légi jármű bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztet vagy veszélyeztethet.

CAT.GEN.MPA.180 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

- (a) Amennyiben nincs erre vonatkozóan más rendelkezés, az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során a repülőgépen kell tartani eredeti formában vagy másolatként:
 - (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasítása [*aircraft flight manual (AFM)*] vagy azzal egyenértékű dokumentum(ok);
 - (2) eredeti lajtromozási bizonyítvány;
 - (3) eredeti légi alkalmassági bizonyítvány [*certificate of airworthiness (CofA)*];
 - (4) zajbizonyítvány egy angol nyelvű fordítással együtt, amennyiben a zajbizonyítványok kiállításáért felelős hatóság kiállított ilyet;
 - (5) a légi jármű-üzembentartási engedély [*air operator certificate (AOC)*] hiteles másolata;

IV. függelék – CAT rész

- (6) a légi jármű típusra vonatkozó, légi jármű-üzembentartási engedéllyel együtt kiállított üzemeltetési előírások;
 - (7) a légi jármű eredeti rádióengedélye (ha van);
 - (8) a harmadik feles felelősségbiztosítás igazolásai;
 - (9) a légi jármű repülési naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;
 - (10) a légi jármű az M résznek megfelelő műszaki naplója;
 - (11) a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv részletes adatai;
 - (12) a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozó naprakész és megfelelő repülési térkép, ahova ésszerűen esetleges kitérés várható;
 - (13) elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
 - (14) az átrepülni tervezett területen működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó információk, amelyeket a pilótafülkében könnyen hozzáférhető helyen kell tartani;
 - (15) az üzemeltetési utasításnak a személyzet feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;
 - (16) a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL);
 - (17) a hajózó személyzetek részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) a repülendő útvonalra vonatkozóan és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat [*aeronautical information service (AIS)*] által kiadott eligazító dokumentumok;
 - (18) a repülendő útvonalra vonatkozó meteorológiai tájékoztatások;
 - (19) a teherárura és az utasokra vonatkozó jegyzékek (ha vannak);
 - (20) súly- és súlypontszámítási dokumentáció;
 - (21) operatív repülési terv, ha van;
 - (22) a különleges kategóriájú utasokra [*special categories of passenger (SCP)*] és különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások (ha vannak); valamint
 - (23) a repüléssel kapcsolatos vagy a repüléssel érintett állam által előírt minden egyéb dokumentáció.
- (b) Az (a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére a látva repülési szabályok [*visual flight rules (VFR)*] szerint nappal, nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő, 24 órán belül ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti helyszínen fel- és leszálló vagy az üzemeltetési utasításban meghatározott helyi légtéren belül maradó légi járművel végzett repülések esetében az alábbi dokumentumok és tájékoztatók a repülőtéren vagy műveleti helyszínen is tarthatók:
- (1) zajbizonyítvány;

- (2) a légi jármű rádióengedélye;
 - (3) a repülési napló vagy azzal egyenértékű dokumentum;
 - (4) a légi jármű műszaki naplója;
 - (5) NOTAM-ok és AIS eligazító dokumentáció;
 - (6) meteorológiai tájékoztatás;
 - (7) a különleges kategóriájú utasokra és különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások (ha vannak); valamint
 - (8) súly- és súlypontszámítási dokumentáció.
- (c) Az (a) bekezdés ellenére az (a)(2) – (a)(8) pontban meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemeltetés folytatható mindaddig, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

CAT.GEN.MPA.185 A földön tartandó tájékoztatók

- (a) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy legalább egy repülés vagy repülések sorozata időtartamáig:
- (1) a földön rendelkezésre áll a repülésre, valamint a tevékenységtípusra vonatkozó információ;
 - (2) az információt mindaddig megőrzik, ameddig tárolási helyén le nem másolják; vagy, amennyiben ez nem oldható meg
 - (3) ugyanezt az információt a légi járművön, tűzálló tárolóban tárolják.
- (b) Az (a) pontban meghatározott információ tartalmazza a következőket:
- (1) az operatív repülési terv másolata (ha van);
 - (2) a légi jármű műszaki naplója vonatkozó részeinek másolata;
 - (3) az útvonalra vonatkozó NOTAM-dokumentáció, amennyiben azt az üzemeltető egyedileg állította össze;
 - (4) szükség esetén a súly- és súlypontszámítási dokumentáció; valamint
 - (5) a különleges rakományra vonatkozó tájékoztatások.

CAT.GEN.MPA.190 Dokumentációk és nyilvántartások átadása

A légi jármű-parancsnoknak az erre a célra hatóság által felhatalmazott személy kérésére ésszerű időn belül át kell adnia a fedélzeten tartandó dokumentációt.

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

- (a) Ha a kivizsgálást végző hatóság másként nem rendelkezik, balesetet vagy kötelezően jelentendő eseményt követően a légi jármű üzemeltetőjének 60 napig meg kell őriznie az adatokról készült eredeti felvételeket.
- (b) Az adatrögzítők folyamatos üzembiztosságának biztosítása érdekében az üzemeltetőnek el kell végeznie a repülési adatrögzítő [*flight data recorder (FDR)*], a pilótafülke-hangrögzítő [*cockpit voice recorder (CVR)*], valamint az adatkapcsolatok üzemképesség-ellenőrzését és felvételeinek értékelését.
- (c) Az üzemeltetőnek a repülési adatrögzítőnek a CAT.IDE.A.190 bekezdésben meghatározott üzemideje alatt rögzített felvételeket meg kell őriznie, annyi kivétellel, hogy ellenőrzés és karbantartás céljából az ellenőrzés során a legrégebbi felvételek legfeljebb 1 óra hosszúságban törölhetők.
- (d) Az üzemeltetőnek naprakész dokumentációt kell készítenie és fenntartania, amely megadja a szükséges tájékoztatást a repülési adatrögzítő nyers adatainak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához.
- (e) Amennyiben az illetékes hatóság kéri, az üzemeltető köteles a rendelkezésére bocsátani a repülési adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.
- (f) A vonatkozó büntetőjogi törvények rendelkezéseinek sérelme nélkül:
 - (1) A pilótafülke-hangrögzítő felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha ahhoz a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárul.
 - (2) A repülési adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:
 - (i) a felvételeket az üzemeltető kizárólag légi alkalmassági vagy karbantartási célokra használja; vagy
 - (ii) a felvételek azonosíthatóságát megszüntetik; vagy
 - (iii) a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

CAT.GEN.MPA.200 Veszélyes áruk szállítása

- (a) Amennyiben jelen rész másképp nem engedélyezi, a veszélyes anyagok légi úton történő szállítása a Chicagói Egyezmény a *Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához* (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. függelékének rendelkezései szerint történhet.

IV. függelék – CAT rész

- (b) Veszélyes anyagokat csak az SPA.DG bekezdés rendelkezései szerint engedélyezett üzemeltető szállíthat, kivéve:
 - (1) nem esnek a Műszaki utasítás hatálya alá annak 1. része szerint; vagy
 - (2) a Műszaki utasítás 8. része alapján azokat utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy poggyászban vannak.
- (c) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.
- (d) Az üzemeltetőnek el kell látnia a személyzetet a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a Műszaki utasításban előírt feladataik ellátására.
- (e) Az üzemeltetőnek a Műszaki utasítás alapján haladéktalanul jelentenie kell az alábbi eseteket az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, ahol az eset történt:
 - (1) veszélyes árukkal kapcsolatos bármilyen baleset vagy esemény;
 - (2) be nem vallott vagy hibásan bevallott veszélyes áru felfedezése a rakományban vagy a szállított postai küldemények között; vagy
 - (3) az utasok vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt vagy a poggyászban tárolt veszélyes áru felfedezése, amennyiben az nem felel meg a Műszaki utasítás 8. része előírásainak.
- (f) Az üzemeltetőnek a Műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes árukról.
- (g) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a veszélyes áruk szállítására vonatkozó tájékoztatás a teheráru fogadóállomásán a Műszaki utasítás szerint megtörténjen.

B alfejezet – Üzemeltetési eljárások

1. szakasz – Hajtóművel rendelkező légi járművek

CAT.OP.MPA.100 A légiforgalmi szolgálatok igénybevétele

- (a) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy:
- (1) amennyiben rendelkezésre állnak, valamennyi repülés során igénybe veszik a légtérnek és a vonatkozó repülési szabályoknak megfelelő légiforgalmi szolgálatokat [*air traffic services (ATS)*];
 - (2) az ATS-nek átadott repülési terv változásával járó repülés közbeni műveleti utasításokat, ha csak lehetséges, a légi járműnek történő átadás előtt egyeztetik a megfelelő ATS-egységgel.
- (b) Az (a) bekezdés ellenére az ATS igénybevétele – amennyiben a légtérre vonatkozó követelmények nem írják elő – nem kötelező az alábbi esetekben:
- (1) nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő repülőgéppel VFR szerint, nappal végzett repülések során;
 - (2) 3175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterrel nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon; és
 - (3) helyi helikopteres repülések esetén,
- feltéve, hogy a kutató-mentő szolgálatra vonatkozó előírások betarthatók.

CAT.OP.MPA.105 Repülőterek és műveleti helyszínek igénybevétele

- (a) Az üzemeltető csak az érintett légi jármű- és üzemeltetési típusoknak megfelelő repülőtereket és műveleti helyszíneket veheti igénybe.
- (b) A műveleti helyszíneket csak az alábbi légi járművek vehetik igénybe:
- (1) nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő repülőgépek; és
 - (2) helikopterek.

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

- (a) Elszigetelt repülőterek repülőgéppel, célrepülőterként történő igénybevételéhez az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.

- (b) Az elszigetelt repülőtér olyan repülőtér, amelynél a legközelebbi megfelelő kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges kitérési tartalék tüzelőanyag és végső tartalék tüzelőanyag meghaladja az alábbi mennyiséget:
- (1) dugattyús motoros repülőgépek esetében 45 percig plusz az utazómagasságon történő repülés tervezett idejének 15%-áig, illetve 2 óráig történő repüléshez elegendő tüzelőanyag-mennyiség (amelyik kevesebb); vagy
 - (2) gázturbinás repülőgépek esetében a rendes utazófogyasztással a célrepülőtér fölött 2 óra hosszúra történő repüléshez elegendő tüzelőanyag-mennyiség a végső tartalékkal együtt.

CAT.OP.MPA.107 Alkalmas repülőtér

Az üzemeltető akkor tekinthet egy repülőtérrel alkalmasnak, ha az igénybevétel várható idejében a repülőtér rendelkezésre áll, és rendelkezik a szükséges kiegészítő szolgáltatásokkal, úgymint légiforgalmi szolgálatok, megfelelő világítás, kommunikáció, időjárás-jelentés, navigációs eszközök és vészhelyzeti szolgálatok.

CAT.OP.MPA.110 Repülőtér-használati minimumok

- (a) Az üzemeltetőnek minden igénybe venni kívánt induló, cél- és kitérő repülőtérre repülőtér-használati minimumokat kell meghatároznia. Ezen minimumok nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, ahol a repülőtér található, kivéve, ha azokat az érintett állam kifejezetten jóváhagyta. Az illetékes hatóság által meghatározott bármely növelést hozzá kell adni a minimumokhoz.
- (b) Szem elé vetített kijelző [*head-up display (HUD)*], szem elé vetítő leszállásirányító rendszer, [*head-up guidance landing system (HUDLS)*] vagy látásjavító rendszer [*enhanced vision system (EVS)*] használatával lehetőség van a meghatározott repülőtér-használati minimumoknál rosszabb látótávolság melletti le- és felszállásra, amennyiben ezt az illetékes hatóság az SPA.LVO bekezdés szerint jóváhagyta.
- (c) A repülőtér-használati minimumok megállapításakor az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie a következőket:
 - (1) a légi jármű típusa, teljesítménye és repülési tulajdonságai;
 - (2) a hajózó személyzet összetétele, szakértelme és gyakorlata;
 - (3) a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és tulajdonságai;
 - (4) a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelősége és tulajdonságai;
 - (5) a légi járművön a navigáláshoz, valamint a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni kigurulás és megszakított megközelítés során a repülési profil vezérléséhez rendelkezésre álló berendezések;

IV. függelék – CAT rész

- (6) a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, megszakított megközelítési és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályok az akadálymentesség meghatározásához;
 - (7) az akadálymentesség tengerszint és felszín feletti magassága műszeres megközelítési eljárásokhoz;
 - (8) az időjárási viszonyok meghatározásának és jelentésének módja; valamint
 - (9) a végső megközelítés során alkalmazandó repülési technika.
- (d) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban elő kell írnia a repülőtér-használati minimumok meghatározásának módját.
- (e) Egyedi megközelítési és leszállási eljárási minimumokat csak az alábbi feltételek teljesülése esetén lehet alkalmazni:
- (1) a térképen feltüntetett, a végrehajtani szándékozott eljáráshoz szükséges földi berendezések működnek;
 - (2) a légijárműnek a megközelítés típusához szükséges berendezései működnek;
 - (3) teljesülnek a légijármű szükséges teljesítményével szembeni követelmények; és
 - (4) a személyzet megfelelő képesítéssel rendelkezik.

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

- (a) Minden megközelítést stabilizált megközelítésként kell végrehajtani, kivéve, ha az illetékes hatóság egy meghatározott futópálya meghatározott megközelítése esetében ennek ellenkezőjét jóváhagyta.
- (b) Nem precíziós megközelítések
- (1) Minden nem precíziós megközelítéshez folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési [*continuous descent final approach (CDFA)*] technikát kell alkalmazni.
 - (2) Amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyta, meghatározott megközelítés/futópálya kombináció esetében az (1) pont ellenére használható ettől eltérő megközelítési repülési technika. Ilyen esetekben az alkalmazandó legkisebb futópálya menti látástávolság-értékekre [*runway visual range (RVR)*] az alábbi előírások vonatkoznak:
 - (i) A és B kategóriájú megközelítéseknél 200 m-rel, C és D kategóriájú megközelítéseknél 400 m-rel meg kell növelni a legkisebb futópálya menti látástávolság értékét; illetve
 - (ii) olyan repülőterek esetében, ahol a jelenlegi repülések fenntartása közérdeket szolgál, de a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési technika nem használható, az értékeket az illetékes hatóságnak kell meghatároznia, és

rendszeres időközönként felül kell vizsgálnia, figyelembe véve az üzemeltető tapasztalatát, képzési programját és a hajzó személyzet képesítéseit.

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

- (a) Fedélzeti radaros megközelítés [*airborne radar approach (ARA)*] csak akkor hajtható végre, ha:
 - (1) a radar iránytartást nyújt az akadálymentesség biztosításához; és
 - (2) az alábbiak egyike teljesül:
 - (i) a legkisebb felszín feletti süllyedési magasság [*minimum descent height (MDH)*] meghatározása rádió-magasságmérővel történik; vagy
 - (ii) a legkisebb tengerszint feletti süllyedési magasságot [*minimum descent altitude (MDA)*] használják megfelelő biztonsági ráhagyással.
- (b) Olajfűró toronyra vagy nyílt vízen tartózkodó hajóra történő leszállás esetében fedélzeti radaros megközelítést csak többfős személyzettel végzett repülés során lehet végrehajtani.
- (c) Az elhatározási távolságnak megszakított megközelítés esetén megfelelő akadálymentességet kell biztosítani minden olyan célállomáson, ahova fedélzeti radaros megközelítést terveznek.
- (d) Az elhatározási távolságon belül vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság (MDA/H) alatt csak akkor folytatható a megközelítés, ha a célállomással fennáll a látás szerinti kapcsolat.
- (e) Egy pilótával végzett repülések esetén a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságot (MDA/H) és az elhatározási távolságot a megfelelő értékkel meg kell növelni.

CAT.OP.MPA.125 Műszeres felszállási és megközelítési eljárások

- (a) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy az azon állam által előírt műszeres felszállási és megközelítési eljárásokat alkalmazzák, ahol a repülőtér található.
- (b) Az (a) bekezdés ellenére a légi jármű-parancsnok elfogadhat olyan légiforgalmi irányítói (ATC) engedélyt, amellyel eltér a kiadott indulási vagy érkezési útvonaltól, feltéve, hogy ez az engedély figyelembe veszi az akadálymentességre vonatkozó körülményeket, és maradéktalanul felméri az üzemelési körülményeket. A végső megközelítést minden esetben látás szerint vagy az előírt műszeres megközelítési eljárás szerint kell végrehajtani.
- (c) Az üzemeltető az (a) pont ellenére alkalmazhat az (a) pontban említettektől eltérő eljárásokat, feltéve, hogy azt jóváhagyta az az állam, ahol a repülőtér található, és szerepel az üzemeltetési utasításban.

CAT.OP.MPA.130 Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek

- (a) A nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő repülőgéppel végzett VFR szerinti repülések kivételével az üzemeltetőnek megfelelő felszállási és érkezési/megközelítési eljárásokat kell meghatározni minden egyes légi járműtípusra, figyelembe véve a légi járművek által keltett zaj minimálisra csökkentésének igényét.
- (b) Az eljárásokkal szembeni elvárások:
 - (1) biztosítsák, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvez a zajcsökkentéssel szemben; és
 - (2) legyenek egyszerűek és biztonságosak, hogy használatuk ne okozza a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet munkaterhelésének jelentős növekedését.

CAT.OP.MPA.131 Zajcsökkentő eljárások – helikopterek

- (a) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a fel- és leszállási eljárások figyelembe veszik a helikopterek által keltett zaj minimálisra csökkentésének igényét.
- (b) Az eljárásokkal szembeni elvárások:
 - (1) biztosítsák, hogy a repülésbiztonság elsőbbséget élvez a zajcsökkentéssel szemben; és
 - (2) legyenek egyszerűek és biztonságosak, hogy használatuk ne okozza a repülés kritikus szakaszaiban a személyzet munkaterhelésének jelentős növekedését.

CAT.OP.MPA.135 Repülési útvonalak és átrepült területek – általános rendelkezések

- (a) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a repüléseket kizárólag olyan útvonalakon, illetve területeken hajtsák végre, amelyek esetében:
 - (1) rendelkezésre állnak a tervezett repülésnek megfelelő földi létesítmények és szolgáltatások, a meteorológiai szolgáltatásokat is beleértve;
 - (2) a légi jármű teljesítménye megfelelő a legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságra vonatkozó előírások teljesítéséhez;
 - (3) a légi jármű berendezései megfelelnek a tervezett repülésre előírt minimumkövetelményeknek; és
 - (4) rendelkezésre állnak a megfelelő térképek.
- (b) Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy a repülést a repült útvonalon vagy átrepült területen illetékes hatóság által meghatározott korlátozásoknak megfelelően hajtsák végre.
- (c) Az (a)(1) pont nem vonatkozik a nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő légi járművekkel nappal, VFR szerint végrehajtott olyan repülésekre, amelyek esetében az induló és érkező repülőter, illetve művelési helyszín megegyezik.

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

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

CAT.OP.MPA.137 Repülési útvonalak és átrepült területek – helikopterek

Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy:

- (a) 3. teljesítménysztyában üzemeltetett helikopterek esetében elérhető olyan felületek, amelyek lehetővé teszik biztonságos kényszerleszállás végrehajtását, kivéve, ha a helikopter engedéllyel rendelkezik a CAT.POL.H.420 bekezdés szerinti üzemeltetésre;
- (b) 3. teljesítménysztyában üzemeltetett, part menti repülést végző helikopterek esetében az üzemeltetési utasítás eljárásokat tartalmaz annak biztosítására, hogy a tengerparti sáv szélessége, valamint a fedélzeten található berendezések megfelelnek az adott időpontban fennálló repülési körülményeknek.

CAT.OP.MPA.140 Megnövelt két hajtóműves hatótávolsági (ETOPS) jóváhagyás nélküli két hajtóműves repülőgépek legnagyobb távolsága az alkalmas repülőterektől

- (a) Amennyiben nem rendelkezik az illetékes hatóságnak az SPA.ETOPS rész szerinti ettől eltérő jóváhagyásával, az üzemeltető nem üzemeltethet két hajtóműves repülőgépet olyan útvonalon, amelynek bármely pontja mozdulatlan levegőben, normál légköri viszonyok között távolabb van minden megfelelő repülőterétől, mint:

- (1) az alábbi meghatározások valamelyikébe tartozó A teljesítménysztyájú repülőgépek esetében:

- (i) 20-at meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszám; vagy
- (ii) 45 360 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömeg,

az egy üzemképtelen hajtóművel [*one-engine-inoperative (OEI)*] tartható, a (b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 60 perc alatt lerepülhető távolság;

- (2) az alábbi meghatározásoknak egyaránt megfelelő A teljesítménysztyájú repülőgépek esetében:

- (i) 19-et meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszám; és
- (ii) 45 360 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömeg,

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

- (3) B vagy C teljesítménysztyájú repülőgépek esetén:

IV. függelék – CAT rész

- (i) az egy üzemképtelen hajtóművel tartható, a (b) pont alapján meghatározott utazósebességgel 120 perc alatt lerepülhető távolság; vagy
 - (ii) 300 NM, amelyik kevesebb.
- (b) Az üzemeltetőnek minden két hajtóműves repülőgéptípusra vagy -változatra meg kell határoznia a megfelelő repülőtértől való legnagyobb megengedett távolság kiszámításához szükséges sebességet a repülőgéppel egy üzemképtelen hajtóművel folyamatosan tartható valós sebesség [*true airspeed, (TAS)*] alapján. Ez nem haladja meg a maximális műszer szerinti sebességet [*maximum operating speed (V_{MO})*].
- (c) Az üzemeltetőnek minden típus és változat esetében fel kell tüntetnie az alábbi adatokat az üzemeltetési utasításban:
- (1) a meghatározott, egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebesség; valamint
 - (2) a megfelelő repülőtértől meghatározott legnagyobb megengedett távolság.
- (d) Az (a)(2) pontban feltüntetett jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell az alábbiakat:
- (1) a repülőgép–hajtómű kombináció a tervezett repülésekre rendelkezik megnövelt két hajtóműves hatótávolságú üzemeltetésre szóló [*extended range operations with two-engined aeroplanes (ETOPS)*] tervezői és megbízhatósági jóváhagyással;
 - (2) bevezették azokat a feltételeket, amelyek biztosítják, hogy a repülőgépnek és hajtóműveinek karbantartása a szükséges megbízhatósági előírásoknak megfelelően történjen; valamint
 - (3) a hajózó és az üzemeltetésben érintett minden egyéb személyzet megfelelő képzésben részesült a tervezett repülések végrehajtásához, és rendelkezik a szükséges képesítéssel.

CAT.OP.MPA.145 Legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározása

- (a) Az üzemeltetőnek minden lerepülendő útvonalszakaszra meg kell határoznia a következőket:
- (1) a terep felett a szükséges akadálymentességet biztosító legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságokat, figyelembe véve a CAT.POL alfejezet előírásait; valamint
 - (2) azt a módszert, amelynek segítségével a hajózó személyzet meghatározza ezeket a tengerszint feletti magasságokat.
- (b) A legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásának módszerét az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.
- (c) Amennyiben az üzemeltető és az átrepült állam által meghatározott legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok eltérnek, a magasabb értéket kell alkalmazni.

CAT.OP.MPA.150 A tüzelőanyagra vonatkozó irányelvek

- (a) Az üzemeltetőnek a tüzelőanyagra vonatkozó irányelveket kell kidolgoznia a repülés tervezése és repülés közbeni újratervezés céljából annak érdekében, hogy minden repülés során a tervezett feladat végrehajtásához elegendő, valamint a tervezett feladattól való eltérés esetére megfelelő tartalék tüzelőanyag álljon rendelkezésre. A tüzelőanyagra vonatkozó irányelveket és azok bármilyen változtatását az illetékes hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.
- (b) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a repülések tervezése legalább az alábbiak alapján történjen:
- (1) az üzemeltetési utasításban szereplő eljárások, valamint:
 - (i) a légi jármű gyártója által megadott adatok; vagy
 - (ii) a tüzelőanyag-fogyasztást figyelő rendszerből származó, a légi járműre vonatkozó aktuális adatok;valamint
 - (2) a repülés végrehajtása során várható üzemeltetési körülmények, beleértve:
 - (i) a légi jármű tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozó adatait;
 - (ii) a várt tömegeket;
 - (iii) a várt időjárási viszonyokat; valamint
 - (iv) a légi navigációs szolgáltatók eljárásait és korlátozásait.
- (c) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:
- (1) guruláshoz szükséges tüzelőanyag;
 - (2) az úthoz szükséges tüzelőanyag;
 - (3) tartalék tüzelőanyag, amely az alábbiakból áll össze:
 - (i) váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag;
 - (ii) kitérésre tartalék tüzelőanyag az esetleg szükséges kitérő célrepülőtér eléréséhez;
 - (iii) végső tartalék tüzelőanyag; valamint
 - (iv) kiegészítő tüzelőanyag, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi;valamint
 - (4) további tüzelőanyag, amennyiben a légi jármű-parancsnok azt szükségesnek ítéli.

IV. függelék – CAT rész

- (d) Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a szükséges felhasználható tüzelőanyag mennyiségének kiszámítása céljából repülés közben végzett újratervezési eljárások olyan esetekben, amikor a légi járműnek tovább kell repülnie az útvonalon, vagy nem az eredetileg tervezett célrepülőtérré kell leszállnia, magában foglalja a következőket:
- (1) a hátralevő repüléshez szükséges tüzelőanyag; valamint
 - (2) tartalék tüzelőanyag, amely az alábbiakból áll össze:
 - (i) váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag;
 - (ii) kitérésű tartalék tüzelőanyag az esetleg szükséges kitérő célrepülőtérré eléréséhez;
 - (iii) végső tartalék tüzelőanyag; valamint
 - (iv) kiegészítő tüzelőanyag, amennyiben a repülés típusa szükségessé teszi;valamint
 - (3) további tüzelőanyag, amennyiben a légi jármű-parancsnok azt szükségesnek ítéli.

CAT.OP.MPA.151 A tüzelőanyagra vonatkozó irányelvek – könnyítések

- (a) A CAT.OP.MPA.150 (b) – (d) pontok ellenére B teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetése esetén:
- (1) az azonos induló és érkező repülőteret vagy műveleti helyszínt használó repülések esetében az üzemeltetőnek meg kell határoznia azt a minimális tüzelőanyag-mennyiséget, amelynek az egyes repülések végén meg kell maradnia. Ez a legkisebb végső tartalék tüzelőanyag-mennyiség nem lehet kevesebb, mint 45 percnyi repüléshez szükséges mennyiségű tüzelőanyag.
 - (2) egyéb repüléseknél az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy a repüléshez szükséges felhasználható tüzelőanyag repülés előtti kiszámításában szerepeljenek az alábbi értékek is:
 - (i) guruláshoz szükséges tüzelőanyag, ha jelentős mennyiség;
 - (ii) az úthoz szükséges tüzelőanyag;
 - (iii) tartalék tüzelőanyag, amely az alábbiakból áll össze:
 - (A) váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag, amely nem lehet kevesebb, mint az utazásra tervezett tüzelőanyag-mennyiség 5%-a, illetve repülés közbeni újratervezés esetén a repülés hátralevő részéhez szükséges tüzelőanyag-mennyiség 5%-a; valamint
 - (B) dugattyús motoros repülőgépeknél 45 percre, gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél 30 percre elegendő végső tartalék tüzelőanyag;

IV. függelék – CAT rész

- (iv) ha kitérő célrepülőtér használatára van szükség, a kitérő célrepülőtérnek a célrepülőtérrel történő eléréséhez szükséges kitérési tartalék tüzelőanyag; valamint
 - (v) további tüzelőanyag, amennyiben a légi jármű-parancsnok szükségesnek ítéli.
- (b) A CAT.OP.MPA.150 (b) – (d) pontok ellenére a 3175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterrel nappal, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon történő repülések, illetve helyi helikopteres repülések esetében a tüzelőanyagra vonatkozó irányelveknek biztosítaniuk kell, hogy a repülésnek vagy repülések sorozatának befejezésekor a végső tartalék tüzelőanyag nem lesz kevesebb, mint az alábbiak alapján meghatározott mennyiségek:
- (1) 30 percig tartó repülés normál utazósebességen; vagy
 - (2) 20 percnyi repülés normál utazósebességen, amennyiben a repülés olyan területen történik, ahol folyamatosan rendelkezésre áll megfelelő kényszerleszállóhely.

CAT.OP.MPA.155 Különleges kategóriájú utasok szállítása

- (a) A légi szállítás során különleges körülményeket, segítséget vagy eszközöket igénylő utasok különleges kategóriájú utasoknak [*special categories of passengers (SCP)*] minősülnek legalább az alábbi esetekben:
- (1) csökkent mozgásképességű személyek [*persons with reduced mobility (PRM)*], azaz – az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül – olyan személyek, akiknek a mozgásképessége valamilyen érzék- vagy mozgásszervi, múlt vagy maradandó fizikai fogyatékoság, szellemi fogyatékoság vagy károsodás vagy bármely egyéb fogyatékoság vagy öregkor miatt csökkent;
 - (2) csecsemők vagy kísérő nélküli gyermekek; valamint
 - (3) kitoloncoltak, nem befogadható utasok vagy őrizetben levő rabok.
- (b) A különleges kategóriájú utasokat olyan körülmények között kell szállítani, amelyek – az üzemeltető által kidolgozott eljárásokkal összhangban – biztosítják a légi jármű és a fedélzeten tartózkodók biztonságát.
- (c) A különleges kategóriájú utasok nem ültethetők olyan ülésekbe és nem foglalhatnak el olyan üléseket, amelyekből közvetlenül elérhetők a vészkijáratok, illetve ahol jelenlétük:
- (1) akadályozhatja a személyzetet feladatainak ellátásában;
 - (2) akadályozhatja a vészhelyzeti berendezésekhez történő hozzáférést; vagy
 - (3) akadályozhatja a légi jármű vészkiürítését.
- (d) A légi jármű-parancsnokot előzetesen tájékoztatni kell, ha különleges kategóriájú utasokat terveznek a fedélzetre szállítani.

CAT.OP.MPA.160 Poggyász és teheráru tárolása

Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia az alábbiak biztosítására:

- (a) csak biztonságosan rögzíthető és megfelelően tárolható kézipoggyászt lehessen az utastérbe vinni; valamint
- (b) a fedélzeten minden olyan poggyászt és teherárut, amely elmozdulása esetén sérülést vagy kárt okozhat vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy kijáratokat, úgy rögzítsenek, hogy ne mozdulhasson el.

CAT.OP.MPA.165 Az utasok ültetése

Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy az utasokat olyan helyre ültessék, hogy amennyiben vészkiürítés válik szükségessé, képesek legyenek segíteni, és ne akadályozzák a légi jármű kiürítését.

CAT.OP.MPA.170 Az utasok eligazítása

Az üzemeltetőnek biztosítani kell, hogy az utasok:

- (a) olyan repülésbiztonsági tájékoztatásban és bemutatóban részesülnek, amely elősegíti a vészhelyzet során alkalmazandó eljárások végrehajtását; valamint
- (b) kapnak olyan repülésbiztonsági eligazító lapokat, amelyen képes utasítások szemléltetik az utasok által használható vészhelyzeti berendezések működtetését és a vészkijáratokat.

CAT.OP.MPA.175 A repülés előkészítése

- (a) Minden tervezett repülésre operatív repülési tervet kell benyújtani a légi jármű teljesítménye, az egyéb üzemeltetési korlátok, valamint a lerepülni kívánt útvonalon és az érintett repülőtereken vagy műveleti helyszíneken várt mérvadó körülmények figyelembe vételével.
- (b) A repülés csak akkor kezdhető meg, ha a légi jármű-parancsnok meggyőződött az alábbiakról:
 - (1) teljesülhet a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 2.a.3 bekezdésben előírt, a légi jármű légi alkalmasságára és lajstromozására, műszereire és berendezéseire, súly- és súlyponthelyzetére, a poggyászra és a teherárura, valamint a légi jármű üzemeltetési korlátozásaira vonatkozó minden követelmény;
 - (2) a légi járművet nem a konfigurációeltérési lista [*configuration deviation list (CDL)*] rendelkezéseitől eltérően üzemeltetik;
 - (3) rendelkezésre állnak az üzemeltetési utasításnak a repülés lebonyolításához szükséges részei;

IV. függelék – CAT rész

- (4) a CAT.GEN.MPA.180 bekezdésben előírt dokumentumok, kiegészítő információk és nyomtatványok a fedélzeten vannak;
 - (5) rendelkezésre állnak a légi jármű tervezett repüléséhez – az ésszerűen várható kitérésekkel együtt – szükséges naprakész térképek és kapcsolódó dokumentumok vagy azokkal egyenértékű adatok;
 - (6) rendelkezésre állnak és megfelelőek a tervezett repüléshez szükséges földi létesítmények és szolgáltatások;
 - (7) a tervezett repüléssel kapcsolatban teljesíthetők az üzemeltetési utasításban a tüzelőanyagra, olajra, oxigénre, legkisebb biztonságos tengersizint feletti magasságokra, repülőtér-használati minimumokra és szükség esetén a kitérő repülőtér elérhetőségére vonatkozó előírások; és
 - (8) teljesíthető minden kiegészítő üzemeltetési korlátozás.
- (c) Az (a) bekezdés ellenére nem szükséges operatív repülési tervet benyújtani az alábbi légi járművekkel végzett VFR szerinti repülések esetében:
- (1) ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti helyszínen fel- és leszálló, nem hajtóművel rendelkező összetett légi járműnek minősülő repülőgépek; vagy
 - (2) 3175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, nappal, az üzemeltetési utasításban meghatározott helyi légtérben, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon repülő helikopterek.

CAT.OP.MPA.180 Repülőtér kiválasztása – repülőgépek

- (a) Amennyiben időjárási vagy teljesítménybeli okok miatt nem lehet az induló repülőtér felszálló kitérő repülőtérként igénybe venni, az üzemeltetőnek egy másik megfelelő felszálló kitérő repülőtérrel kell választania, amely az induló repülőtértől nem esik messzebb, mint:
- (1) két hajtóműves repülőgépek esetében:
 - (i) 1 órányi repült időnek megfelelő távolság a légi jármű légi üzemeltetési utasítása (AFM) szerint mozdulatlan levegőben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel; vagy
 - (ii) az SPA.ETOPS alfejezet alapján jóváhagyott, a megnövelt két hajtóműves hatótávolságú üzemeltetésnek megfelelő kitérő idő az esetleges MEL-korlátozások figyelembe vételével, legfeljebb 2 óra időtartamig, a légi jármű légi üzemeltetési utasítása szerint mozdulatlan levegőben, normál légköri viszonyok között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel;
 - (2) három és négy hajtóműves repülőgépek esetében 2 órányi repült idő a légi jármű légi üzemeltetési utasítása szerint mozdulatlan levegőben, normál légköri viszonyok

között, a tényleges felszállótömeg alapján egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességgel.

Amennyiben a légi jármű légi üzemeltetési utasítása nem határoz meg egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességet, a számításához az a sebességet kell használni, amely a fennmaradó hajtóművek maximális üzemi teljesítményre állításával elérhető.

- (b) Az üzemeltetőnek minden műszer szerinti repülési szabályok [*instrument flight rules (IFR)*] szerint végrehajtott repüléshez meg kell határoznia legalább egy kitérő célrepülőteret, kivéve, ha a célrepülőter elszigetelt repülőter, vagy ha:
- (1) a repülés tervezett ideje felszállástól leszállásig, illetve a CAT.OP.MPA.150(d) pont szerinti repülés közbeni újratervezés esetében a célrepülőtérrig fennmaradó repülési idő nem haladja meg a 6 órát; valamint
 - (2) a célrepülőtéren két különálló futópálya található és használható, és a célrepülőtérré vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőterre érkezés várható ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban a felhőalap legalább 2000 láb vagy a körözéses eljáráshoz szükséges felszín feletti magasság +500 láb – amelyik magasabb – és a földön mért látástávolság várhatóan legalább 5 km lesz.
- (c) Az üzemeltetőnek két kitérő repülőteret kell kiválasztania, amennyiben:
- (1) a célrepülőtérré vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőterre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok a vonatkozó tervezési minimumok alatt lesznek; vagy
 - (2) nem áll rendelkezésre semmilyen időjárásra vonatkozó információ.
- (d) Az üzemeltetőnek az operatív repülési tervben kell meghatároznia a szükséges kitérő repülőtereket.

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

- (a) Műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok [*instrument meteorological conditions (IMC)*] közötti repülések esetében, amennyiben időjárási okokból nem lenne lehetséges az indulási helyszínre történő visszatérés, a légi jármű-parancsnoknak olyan felszálló kitérő repülőteret kell választania, amely normál utazósebességen történő repüléssel 1 óra repülési időn belüli távolságra esik.
- (b) IFR szerinti vagy nem látható tereptárgyak alapján végrehajtott VFR szerinti repülések esetén a légi jármű-parancsnoknak legalább egy kitérő célrepülőteret meg kell határoznia az operatív repülési tervben, kivéve, ha:
- (1) a célrepülőter tengerparti repülőter, és a helikopter a tenger felől érkezik;
 - (2) bármely más földi célállomásra történő repülés esetén a repülés időtartama és az uralkodó időjárási viszonyok olyanok, hogy a leszállás tervezett helyszínére történő érkezés becsült idejében lehetséges a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok

IV. függelék – CAT rész

[*visual meteorological conditions (VMC)*] között végzett megközelítés és leszállás;
vagy

- (3) a leszállás tervezett helye elszigetelt, és nincs lehetőség kitérő hely kijelölésére; ebben az esetben elhatározási pontot [*point of no return (PNR)*] kell kijelölni.
- (c) Az üzemeltetőnek két kitérő repülőteret kell kiválasztania, amennyiben:
- (1) a célrepülőterre vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőterre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok a vonatkozó tervezési minimumok alatt lesznek; vagy
 - (2) a célrepülőteret illetően nem áll rendelkezésre semmilyen időjárásra vonatkozó információ.
- (d) Az üzemeltető választhat tengeri kitérő repülőtereket is, amennyiben az alábbi feltételeket alkalmazza:
- (1) tengeri kitérő célrepülőteret kizárólag az elhatározási pontot (PNR) túllépve szabad használni. az elhatározási pont elérése előtt szárazföldi kitérő célrepülőteret kell használni;
 - (2) a kitérő repülőter legyen alkalmas az egy üzemképtelen hajtóművel való leszállásra;
 - (3) a lehetséges mértékig garantálni kell a leszállóplatform rendelkezésre állását. Annak érdekében, hogy megállapítható legyen, alkalmasak-e az egyes helikopter-leszállóhelyek vagy egyéb helyszínek kitérő repülőternek, minden egyes helikoptertípusra nézve, amely igénybe kívánja azt venni, fel kell mérni a helikopter-leszállóhely vagy egyéb helyszín méreteit, konfigurációját és akadálymentességét;
 - (4) meg kell határozni az időjárási minimumokat, figyelembe véve a meteorológiai információk pontosságát és megbízhatóságát;
 - (5) a MEL-nek külön rendelkezéseket kell tartalmaznia az ilyen típusú műveletekre; és
 - (6) tengeri kitérő repülőter csak akkor választható, ha erre az üzemeltető az üzemeltetési utasításban meghatároz valamilyen eljárást.
- (e) Az üzemeltetőnek az operatív repülési tervben kell meghatároznia a szükséges kitérő repülőtereket.

CAT.OP.MPA.185 IFR szerinti repülések tervezési minimumai – repülőgépek

- (a) Felszálló kitérő repülőterre vonatkozó tervezési minimumok

Az üzemeltető csak akkor választhat egy repülőteret felszálló kitérő repülőternek, ha a repülőterre vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülőterre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok elérik a CAT.OP.MPA.110 bekezdésben meghatározott leszállási minimumokat, vagy azok felett lesznek. Amennyiben kizárólag csak nem precíziós megközelítések [*non-*

IV. függelék – CAT rész

precision approaches (NPA)] és körözéses műveletek használhatók a megközelítéshez, figyelembe kell venni a felhőalapot. Az egy üzemképtelen hajtóművel végzett műveletekre vonatkozó összes korlátozást figyelembe kell venni.

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

Az üzemeltető csak akkor választhatja ki a célrepülőteret, ha:

- (1) a célrepülőtérre vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a célrepülőtérre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok elérik a vonatkozó tervezési minimumokat, vagy azok felett lesznek, az alábbiak szerint:

- (i) a CAT.OP.MPA.110 bekezdés alapján meghatározott futópálya menti látótávolság (RVR)/látótávolság [*visibility (VIS)*]; valamint
- (ii) nem precíziós megközelítés vagy körözéses művelet esetén a legkisebb süllyedési magassággal (MDH) egyenlő vagy azt meghaladó felhőalap;

vagy

- (2) két kitérő célrepülőtér lett kiválasztva.

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

Az üzemeltető csak akkor választhat ki egy repülőteret a fenti célok egyikére, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülőtérre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok elérik az 1. táblázatban meghatározott tervezési minimumokat, vagy azok felett lesznek.

1. táblázat: Tervezési minimumok

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

| Megközelítés típusa | Tervezési minimumok |
|----------------------------------|---|
| CAT II és III | CAT I RVR (futópálya menti látótávolság) |
| CAT I | NPA RVR/VIS (látótávolság) A felhőalap nem lehet alacsonyabb, mint a legkisebb süllyedési magasság (MDH) |
| nem precíziós megközelítés (NPA) | NPA RVR/VIS + 1000 m A felhőalap nem lehet alacsonyabb, mint az MDH + 200 láb |
| Körözés | Körözés |

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

(a) Felszálló kitérő repülőtérre vonatkozó tervezési minimumok

Az üzemeltető csak akkor választhat egy repülőtérre vagy leszállóhelyet felszálló kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a felszálló kitérő repülőtérre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok elérik a CAT.OP.MPA.110 pontban meghatározott leszállási minimumokat, vagy azok felett lesznek. Amennyiben kizárólag nem precíziós megközelítési műveletek állnak rendelkezésre a megközelítéshez, figyelembe kell venni a felhőalapot. Az egy üzemképtelen hajtóművel végzett műveletekre vonatkozó összes korlátozást figyelembe kell venni.

(b) Célrepülőtérre és kitérő célrepülőtérre vonatkozó tervezési minimumok

Az üzemeltető csak akkor választhatja ki a célrepülőtérre és/vagy a kitérő célrepülőtérre(ke)t, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülőtérre vagy műveleti helyszínre érkezés becsült ideje előtti és utáni 1 óra közti időszakban az időjárási viszonyok elérik a vonatkozó tervezési minimumokat, vagy azok felett lesznek, az alábbiak szerint:

(1) a CAT.OP.MPA.181 (d) pontban előírtak kivételével a célrepülőtérre vonatkozó tervezési minimumok:

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

(ii) nem precíziós megközelítési műveletek esetében a legkisebb süllyedési magasságnál nem alacsonyabb felhőalap;

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

1. táblázat: Tervezési minimumok kitérő célrepülőtérhez

| Megközelítés típusa | Tervezési minimumok |
|----------------------------------|---|
| CAT II és III | CAT I RVR (futópálya menti látótávolság) |
| CAT I | CAT I + 200 láb / 400 m látástávolság |
| nem precíziós megközelítés (NPA) | NPA RVR/VIS + 400 m A felhőalap nem lehet alacsonyabb, mint az MDH + 200 láb |

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

- (a) Amennyiben nem nyújtanak be repülési tervet a légiforgalmi szolgálatnak (ATS), mert a repülési szabályok ezt nem teszik szükségessé, megfelelő információt kell letétbe helyezni, hogy szükség esetén működésbe lehessen hozni a riasztó szolgálatot.
- (b) Amennyiben olyan helyről üzemeltetik a légi járművet, ahonnan lehetetlen repülési tervet benyújtani a légiforgalmi szolgálatnak, repülési tervet a légi jármű-parancsnoknak vagy az üzemeltetőnek a felszállást követően a lehető leghamarabb továbbítania kell a légiforgalmi szolgálatnak.

CAT.OP.MPA.195 Tüzelőanyag-feltöltés és –leeresztés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

- (a) A légi jármű nem vehet fel vagy eresztethet le repülőbenzint (*AvGas*) vagy kerozint (*wide-cut type fuel*) vagy ezen tüzelőanyagok valamilyen keverékét, miközben az utasok be- vagy kiszállítása zajlik, vagy az utasok a fedélzeten tartózkodnak.
- (b) Minden egyéb tüzelőanyag esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képesített személyzetnek kell tartózkodnia, akik készek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

CAT.OP.MPA.200 Kerozin feltöltése és leeresztése

Kerozin (*wide-cut type fuel*) csak akkor tölthető fel/ereszthető le, ha az üzemeltető megfelelő eljárásokat dolgozott ki erre, figyelembe véve a kerozin használatából eredő magas kockázatot.

CAT.OP.MPA.205 Hátratólás és vontatás – repülőgépek

Az üzemeltető által kidolgozott hátratólási és vontatási eljárásokat a bevezetett repülési normák és eljárások szerint kell végrehajtani.

CAT.OP.MPA.210 A személyzet tagjai a munkahelyükön

(a) A hajózó személyzet tagjai

- (1) Fel- és leszállás közben a hajózó személyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles a számára kijelölt munkahelyen tartózkodni.
- (2) A repülés minden egyéb szakaszában a hajózó személyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles a számára kijelölt munkahelyen tartózkodni, kivéve, ha távollétük a művelet végrehajtásával kapcsolatos feladatok ellátásához vagy élettani szempontból szükséges, feltéve, hogy a kormányzerveknél mindig tartózkodik legalább egy megfelelően képzett pilóta.
- (3) A hajózó személyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles éber maradni a repülés valamennyi szakaszában. Az éberség lankadásának felfedezésekor megfelelő ellenintézkedéseket kell tenni. Ha nem várt kimerültség jelentkezik, a légijármű-parancsnok szervezésében ellenőrzött pihenés tartható, amennyiben azt a munkaterhelés lehetővé teszi. Az ilyen ellenőrzött pihenés a repülési időkorlátok kiszámításánál nem számítható bele a pihenőidőbe, és nem használható a szolgálati idő semmiféle meghosszabbításának indoklásaként sem.

(b) Légiutas-kísérők

A repülés kritikus szakaszai során minden légiutas-kísérő köteles a számára kijelölt munkahelyen ülni, és a légijármű biztonságos üzemeltetéséhez szükségeseken kívül semmilyen tevékenységet nem folytathat.

CAT.OP.MPA.215 Fejhallgató használata – repülőgépek

(a) A hajózó személyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles állítható karra szerelt mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy ezzel egyenértékű szerkezetet viselni. A fejhallgatót kell a légiforgalmi szolgálattal történő beszédcélú kommunikáció elsődleges eszközeként használni:

(1) a földön:

- (i) a légiforgalmi irányítástól kapott indulási engedély beszédcélú kommunikációval történő fogadásánál; valamint
- (ii) amikor a hajtóművek működnek;

(2) repülés közben:

- (i) az átváltási magasság alatt; vagy
 - (ii) 10 000 láb alatt, amelyik érték magasabb;
- valamint

- (3) amikor a légi jármű-parancsnok szükségesnek ítéli.
- (b) Az (a) bekezdésben meghatározott esetekben az állítható karra szerelt mikrofon vagy ezzel egyenértékű szerkezet olyan helyzetben legyen, amely lehetővé teszi annak kétirányú kommunikációra történő használatát.

CAT.OP.MPA.216 Fejhallgató használata – helikopterek

A hajózó személyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles állítható karra szerelt mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy ezzel egyenértékű szerkezetet viselni, és azt használni az légi forgalmi szolgálattal történő beszéd célú kommunikáció elsődleges eszközeként.

CAT.OP.MPA.220 Vészkiürítést segítő eszközök

Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint amikor ez biztonságos és megvalósítható, a vészkiürítést segítő, automatikusan bekapcsoló összes eszköz készenléti állapotban legyen.

CAT.OP.MPA.225 Ülések, biztonsági övek és rögzítőhevederek

- (a) A személyzet tagjai
 - (1) Fel- és leszállás során, valamint amikor a légi jármű-parancsnok a repülésbiztonság érdekében úgy határoz, a személyzet valamennyi tagjának megfelelően rögzítenie kell magát a rendelkezésre álló valamennyi biztonsági övvel vagy rögzítőhevederrel.
 - (2) A repülés egyéb szakaszaiban a pilótafülkében a hajózó személyzet valamennyi tagja köteles a kijelölt munkahelyhez tartozó biztonsági övet becsatolni, amikor a munkahelyén tartózkodik.
- (b) Utasok
 - (1) Fel- és leszállás előtt, valamint gurulás során és amikor a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítélik, a légi jármű-parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy a fedélzeten minden utas ülésben ül vagy fekhelyen fekszik, és a biztonsági öve vagy rögzítőhevedere megfelelően be van csatolva.
 - (2) Az üzemeltetőnek rendelkezéseket kell hoznia a légi jármű üléseinek egyszerre több személy általi használatáról, amely csak különleges üléseken engedélyezhető. A légi jármű-parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy egy ülést nem foglal el több személy, kivéve, amikor egy felnőtt és egy csecsemő osztozik az ülésen, és a csecsemőt megfelelően rögzítik kiegészítő biztonsági övvel vagy egyéb rögzítőeszközzel.

CAT.OP.MPA.230 Az utastér és a konyhák biztosítása

- (a) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy gurulás, felszállás és leszállás előtt minden kijárat és menekülési útvonal akadálymentes legyen.
- (b) A légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint amikor a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, minden berendezést és poggyászt megfelelően rögzítsenek.

CAT.OP.MPA.235 Mentőmellények – helikopterek

Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a 3. teljesítményosztályba tartozó helikopterek víz feletti üzemeltetése során figyelembe vegyék a repülés időtartamát és várható körülményeit annak eldöntése során, hogy valamennyi fedélzeten tartózkodó viseljen-e mentőmellényt.

CAT.OP.MPA.240 Dohányzás a fedélzeten

A légi jármű-parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten:

- (a) amikor a repülésbiztonság érdekében úgy ítéli szükségesnek;
- (b) a légi jármű tüzelőanyag-feltöltése és -leeresztése során;
- (c) amikor a légi jármű a földön vagy vízfelszínen tartózkodik, kivéve, ha az üzemeltető eljárásokat dolgozott ki a földi tevékenység kockázatainak csökkentésére;
- (d) a kijelölt dohányzóhelyeken kívül, valamint a folyosókon és a mellékhelyiségekben;
- (e) a tehertérben és olyan helyeken, ahol nem tűzálló konténerekben vagy tűzálló vászon alatt tárolt rakomány van elhelyezve; valamint
- (f) az utastér azon területein, ahol oxigénbetáplálás folyik.

CAT.OP.MPA.245 Időjárási viszonyok – minden légi jármű

- (a) IFR szerinti repülések esetén a légi jármű-parancsnok csak akkor:
 - (1) kezdheti meg a felszállást; vagy
 - (2) hagyhatja el azt a pontot repülés közbeni újratervezésnél, ami után a légiforgalmi szolgáltatnak leadott frissített repülési tervet kell alkalmazni,ha információ áll rendelkezésére arról, hogy a célrepülőtérre vagy a szükséges kitérő repülőtérre érkezés idején ott a várható időjárási viszonyok elérik a tervezési minimumokat, vagy fölöttük lesznek.
- (b) IFR szerinti repülések esetén a légi jármű-parancsnok csak akkor folytathatja a repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésére álló legfrissebb információ azt mutatja,

hogy a célrepülőtérre vagy legalább az egyik kitérő repülőtérre érkezés idején ott a várható időjárási viszonyok elérik a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat, vagy fölöttük lesznek.

- (c) VFR szerinti repüléseken a légi jármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok a VFR szerint repülendő útszakaszon az adott időben elérik a VFR szerinti repüléshez szükséges határokat, vagy fölöttük lesznek.

CAT.OP.MPA.246 Időjárási viszonyok – repülőgépek

Repülőgéppel végzett IFR szerinti repülések esetén a CAT.OP.MPA.245 pont rendelkezésein felül a légi jármű-parancsnok csak akkor hagyhatja el:

- (a) a csökkentett mennyiségű váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagra [*reduced contingency fuel (RCF)*] vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az elhatározási pontot; illetve
- (b) az előre meghatározott pontra [*pre-determined point (PDP)*] vonatkozó eljárás alkalmazása esetén az előre meghatározott pontot,

ha információ áll rendelkezésére arról, hogy a célrepülőtérre vagy a szükséges kitérő repülőtérre érkezés idején ott a várható időjárási viszonyok elérik a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat, vagy fölöttük lesznek.

CAT.OP.MPA.247 Időjárási viszonyok – helikopterek

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

- (a) Víz felett, a szárazföld láthatóságán túl helikopterrel végzett VFR szerinti repülések esetén a légi jármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy –előrejelzések azt mutatják, hogy a felhőalap nappal 600 láb, éjjel 1200 láb felett lesz.
- (b) Helikopterleszálló platformok között, G osztályú légtérben végzett repülések esetén, ha a víz feletti útvonalszakasz kevesebb mint 10 NM, a VFR szerinti repülések az (a) pont ellenére lebonyolíthatók, ha a korlátok megegyeznek az alábbi értékekkel vagy meghaladják azokat:

1. táblázat: Minimumok helikopterleszálló platformok között, G osztályú légtérben végzett repülésekhez

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

*: A felhőalapnak olyannak kell lennie, hogy lehetővé tegye a megadott magasságon történő repülést a felhők alatt, azokon kívül.

** : Helikopterek akár 800 m repülés közbeni látótávolság esetén is üzemeltethetők, amennyiben a célállomás vagy egy közbenső tereptárgy folyamatosan látható.

***: Helikopterek akár 1500 m repülés közbeni látótávolság esetén is üzemeltethetők, amennyiben a célállomás vagy egy közbenső tereptárgy folyamatosan látható.

- (c) Helikopterrel helikopterleszálló platformra vagy megemelt végső megközelítési és felszállási területre (FATO) csak akkor végezhető repülés, ha ott a jelentett átlagos szélesebb mint 60 csomó.

CAT.OP.MPA.250 Jég és egyéb szennyeződések – földi eljárások

- (a) Az üzemeltetőnek követendő eljárásokat kell kidolgoznia olyan esetekre, amikor a légijármű biztonságos üzemeltetésének engedélyezéséhez a légijármű földi jégtelenítésére, jégmentesítésére és ezekhez kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.
- (b) A légijármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légijármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légijármű teljesítményét vagy irányíthatóságát, kivéve az (a) szerint, illetve a légijármű légiüzemeltetési utasításával összhangban megengedett eseteket.

CAT.OP.MPA.255 Jég és egyéb szennyeződések – repülés közbeni eljárások

- (a) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési körülmények között történő repülésre.
- (b) A légijármű-parancsnok várható vagy tényleges jegesedési körülmények között csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülhet be szándékosan jegesedési zónába, ha a légijármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva ehhez szükséges felszereléssel.

- (c) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű jegesedésbe kerül, a légi jármű-parancsnoknak a repülési szint vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légi forgalmi irányításnak.

CAT.OP.MPA.260 Tüzelőanyag- és olajellátás

A légi jármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, illetve repülés közbeni újratervezés esetén akkor folytathatja azt, ha megbizonyosodik arról, hogy a légi járművön – a várható repülési körülményeket figyelembe véve – legalább a repülés biztonságos befejezéséhez elegendő felhasználható tüzelőanyag és olaj található.

CAT.OP.MPA.265 Felszállási feltételek

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

- (a) a rendelkezésére álló információk szerint az időjárás a repülőtéren vagy a műveleti helyszínen, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; és
- (b) teljesülnek a meghatározott repülőtér-használati minimumok.

CAT.OP.MPA.270 Legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok

A légi jármű-parancsnok vagy a repülés végrehajtásával megbízott pilóta nem repülhet a megadott legkisebb tengerszint feletti magasságok alatt, kivéve, ha:

- (a) ez a fel- és leszálláshoz szükséges; vagy
- (b) az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárások szerint süllyed.

CAT.OP.MPA.275 Repülés közben szimulált rendkívüli helyzetek

Az üzemeltetőnek biztosítania kell, hogy utas- és teherszállítás során az alábbi eseményeket nem szimulálják:

- (a) a rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő rendkívüli vagy vészhelyzetek; vagy
- (b) műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között, művi eszközök alapján történő repülés.

CAT.OP.MPA.280 Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben – repülőgépek

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

- (a) A tüzelőanyag-mennyiség ellenőrzése repülés közben
 - (1) A légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell a tüzelőanyag mennyiségének repülés közben rendszeres időközönként történő ellenőrzéséről. A fennmaradó felhasználható tüzelőanyag-mennyiséget fel kell jegyezni, és értékelni kell az alábbi célokból:
 - (i) a tényleges és a tervezett fogyasztás összevetése;
 - (ii) annak ellenőrzése, hogy a fennmaradó tüzelőanyag elegendő-e a (b) bekezdés szerint a repülés hátralevő szakaszára; valamint
 - (iii) a célrepülőtérre érkezéskor várható maradék felhasználható tüzelőanyag-mennyiség meghatározása.
 - (2) A tüzelőanyagra vonatkozó adatokról nyilvántartást kell vezetni.
- (b) Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben
 - (1) A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a célrepülőtérre érkezéskor várható maradék felhasználható tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint:
 - (i) a szükséges kitérés tartalék tüzelőanyag plusz a végső tartalék tüzelőanyag; vagy
 - (ii) amennyiben kitérő repülőtérre nincs szükség, a végső tartalék tüzelőanyag.
 - (2) Amennyiben a tüzelőanyag-mennyiség repülés közbeni ellenőrzése azt mutatja, hogy a célrepülőtérre érkezéskor várható maradék felhasználható tüzelőanyag-mennyiség kevesebb lesz az alábbiaknál:
 - (i) a szükséges kitérés tartalék tüzelőanyag plusz a végső tartalék tüzelőanyag, akkor a légi jármű-parancsnoknak figyelembe kell vennie a forgalmi helyzetet és a célrepülőtéren, a kitérő célrepülőtéren vagy bármely egyéb megfelelő repülőtéren fennálló üzemeltetési körülményeket annak eldöntésére, hogy folytassák-e az utat a célrepülőtérre, vagy kitérjenek annak érdekében, hogy biztonságos leszállást lehessen végrehajtani a végső tartaléknál nem kevesebb tüzelőanyaggal; vagy
 - (ii) amennyiben nem szükséges kitérő repülőtér, a végső tartalék tüzelőanyag, akkor a légi jármű-parancsnoknak megfelelő intézkedést kell hoznia, és egy megfelelő repülőtérre kell repülnie annak érdekében, hogy biztonságos leszállást lehessen végrehajtani a végső tartaléknál nem kevesebb tüzelőanyaggal.

IV. függelék – CAT rész

- (3) A légi jármű-parancsnoknak vészhelyzetet kell jelentenie, ha a biztonságos leszállásra alkalmas legközelebbi repülőtéren végzett leszállás esetére számított felhasználható tüzelőanyag kevesebb lesz, mint a végső tartalék tüzelőanyag.
- (4) Kiegészítő rendelkezések egyedi eljárásokhoz
- (i) Csökkentett mennyiségű tartalék tüzelőanyagra (RCF) vonatkozó eljárást alkalmazó repülés esetén annak érdekében, hogy a repülés folytatni lehessen az 1. számú célrepülőtérré, a légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási ponton a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag legalább az alábbiak összege legyen:
- (A) az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag;
- (B) váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag, amelynek mennyisége az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag-mennyiség 5%-a;
- (C) kitérés tartalék tüzelőanyag az 1. számú célrepülőtérré tartozó kitérő repülőtér eléréséhez, amennyiben az 1. számú kitérő repülőtérré kell repülni; valamint
- (D) végső tartalék tüzelőanyag.
- (ii) Előre meghatározott pontra (PDP) vonatkozó eljárást alkalmazó repülés esetén annak érdekében, hogy a repülést folytatni lehessen a célrepülőtérré, a légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy az előre meghatározott ponton a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag legalább az alábbiak összege legyen:
- (A) az előre meghatározott ponttól a célrepülőtérig tartó repüléshez szükséges tüzelőanyag;
- (B) az előre meghatározott ponttól a célrepülőtérig tartó repüléshez szükséges, váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag; valamint
- (C) további tüzelőanyag.

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

- (a) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyagmennyiség-ellenőrzés és a tüzelőanyaggal való gazdálkodás.
- (b) A légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy repülés közben a fennmaradó felhasználható tüzelőanyag-mennyiség nem kevesebb, mint a repüléshez szükséges tüzelőanyag egy olyan repülőtérré vagy műveleti helyszínig, ahol biztonságos leszállás hajtható végre, plusz a végső tartalék tüzelőanyag.

- (c) A légi jármű-parancsnoknak vész helyzetet kell jelentenie, ha a fedélzeten lévő tényleges felhasználható tüzelőanyag-mennyiség kevesebb, mint a végső tartalék tüzelőanyag.

CAT.OP.MPA.285 Kiegészítő oxigén használata

A légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a pilótafülke barometrikus magassága 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja 13 000 lábat.

CAT.OP.MPA.290 Földközelség észlelése

Amennyiben a hajózó személyzet valamelyik tagja vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a pilótának azonnal helyesbítő intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

CAT.OP.MPA.295 Légi ütközés-elkerülő rendszer használata – repülőgépek

- (a) Ha van a repülőgépen légi ütközés-elkerülő rendszer [*airborne collision avoidance system (ACAS)*], és működik is, az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia, amelyek előírják, hogy a rendszert repülés közben olyan üzemmódban kell használni, amely lehetővé teszi a megoldási tanácsadást [*resolution advisories (RA)*] a hajózók részére, amikor a rendszer azt érzékeli, hogy egy másik légi jármű túlzott közelségbe került. Kivételt jelent ez alól, ha valamilyen rendkívüli körülmények miatt alkalmazott eljárás vagy teljesítménykorlátozások miatt a megoldási tanácsadás le van tiltva, és kizárólag forgalmi tanácsadás [*traffic advisory (TA)*] vagy azzal egyenértékű üzemmód alkalmazható.
- (b) Amennyiben a légi ütközés-elkerülő rendszer valamilyen megoldási tanácsot ad:
- (1) a repülőgépet vezető pilótának azonnal követnie kell a megoldási tanácsot még akkor is, ha az ellenkezik a légiforgalmi irányítás valamelyik utasításával, kivéve, ha ez a repülőgép biztonságát kockáztatná;
 - (2) amikor a hajózó személyzet munkaterhelése erre lehetőséget ad, azonnal tájékoztassák a megfelelő légiforgalmi irányító egységet minden olyan megoldási tanácsról, amely miatt el kell térni a légiforgalmi irányítás aktuális utasításától vagy engedélyétől; és
 - (3) az ütközés elkerülése után a repülőgépnek a következőket kell tennie:
 - (i) haladéktalanul térjen vissza a légiforgalmi irányítás nyugtázott utasításának vagy engedélyének végrehajtásához, és a manőverről tájékoztassa a légiforgalmi irányítást; vagy
 - (ii) hajtsa végre a légiforgalmi irányítás esetlegesen kiadott módosított engedélyét vagy utasítását.

CAT.OP.MPA.296 Légiütközés-elkerülő rendszer használata – helikopterek

Ha van a helikopteren légiütközés-elkerülő rendszer (ACAS), és működik is, az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia, amelyek előírják, hogy a rendszert repülés közben olyan üzemmódban kell használni, amely lehetővé teszi a forgalmi tanácsok (TA) megjelenítését.

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

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a légijármű-parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren tapasztalható időjárás és a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota – az üzemeltetési utasításban található teljesítményadatok figyelembevételével – nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

CAT.OP.MPA.305 A megközelítés megkezdése és folytatása

- (a) A légijármű-parancsnok vagy a repüléssel megbízott pilóta a műszeres megközelítést a jelentett futópálya menti látótávolságtól/látótávolságtól (RVR/VIS) függetlenül megkezdheti.
- (b) Amennyiben a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:
 - (1) a repülőtér szintjétől mért 1000 láb alatt; vagy
 - (2) a megközelítés végső szakaszában, amennyiben a (tengerszint/felszín feletti) elhatározási magasság (DA/H) vagy legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság (MDA/H) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1000 láb.
- (c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, kiszámolható a jelentett látótávolság átalakításával.
- (d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1000 láb elhagyása után a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasságig (DA/H) vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságig (MDA/H) folytatható.
- (e) Az elhatározási magasság vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság alatt a megközelítés akkor folytatható és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.
- (f) Mindig a földet érési zónában fennálló futópálya menti látótávolság az irányadó. Amennyiben jelentik és mérvadó, a félpontban és a megállási végpontban fennálló futópálya menti látótávolság szintén irányadó. A legkisebb futópálya menti látótávolság a félponton 125 m vagy – amennyiben az kevesebb – a földet érési zónában előírt futópálya menti látótávolság, a megállási végpontban pedig 75 m. A leszállás utáni kigurulást

ellenőrző és vezérlő rendszerrel felszerelt légi járművek esetében a legkisebb futópálya menti látótávolság a félponton 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Üzemeltetési eljárások – felszín feletti magasság a küszöb átrepülésekor – repülőgépek

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

CAT.OP.MPA.315 Repült órák jelentése – helikopterek

Az üzemeltetőnek jelentenie kell az illetékes hatóságnak az előző naptári évben üzemeltetett valamennyi helikopter repült óráit.

CAT.OP.MPA.320 Légijármű-kategóriák

- (a) A légijármű-kategóriák a küszöbnél mért műszer szerinti sebességen (V_{AT}) alapulnak, amely a leszállási konfiguráció és legnagyobb engedélyezett leszállótömeg melletti átesési sebesség (V_{SO}) 1,3-del szorzott értékeként vagy a leszállási konfiguráció és legnagyobb engedélyezett leszállótömeg mellett 1 G-nél (gravitációs gyorsulásnál) érvényes átesési sebesség (V_{SIG}) 1,23-dal szorzott értékeként számítható ki. Amennyiben mind a V_{SO} , mind a V_{SIG} ismert, a kettő közül a nagyobb alkalmazandó V_{AT} sebességként.
- (b) Az alábbi táblázatban meghatározott légijármű-kategóriák alkalmazandók.

1. táblázat: A V_{AT} -értékeknek megfelelő légijármű-kategóriák

| Légijármű-kategória | V_{AT} |
|----------------------------|----------------------------|
| A | 91 csomónál kevesebb |
| B | 91–120 csomó között |
| C | 121–140 csomó között |
| D | 141–165 csomó között |
| E | 166–210 csomó között |

- (c) A figyelembe veendő leszállási konfigurációt az üzemeltetési utasításban kell meghatározni.
- (d) Amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyja, az üzemeltető a V_{AT} meghatározásához alacsonyabb leszállótömeget is alkalmazhat. Az ilyen alacsonyabb leszállótömegnek a napi szintű üzemeltetés változó körülményeitől független, állandó értéknek kell lennie.

C alfejezet – Légijárművek teljesítmény- és üzemeltetési korlátozásai

1. szakasz – Repülőgépek

1. fejezet – Általános előírások

CAT.POL.A.100 Teljesítményosztályok

- (a) A repülőgépet a vonatkozó teljesítményosztály előírásainak megfelelően kell üzemeltetni.
- (b) Amennyiben a jelen szakasz vonatkozó előírásainak történő teljes megfelelés különleges tervezési jellemzők miatt nem bizonyítható, az üzemeltetőnek a vonatkozó fejezetnek megfelelő szintű repülésbiztonságot biztosító jóváhagyott teljesítménynormákat kell alkalmaznia.

CAT.POL.A.105 Általános előírások

- (a) A repülőgép tömege:
 - (1) a felszállás megkezdésekor; vagy
 - (2) repülés közbeni újratervezés során azon a ponton, ahonnan a módosított operatív repülési tervet kell alkalmazni,

nem lehet több, mint az a tömeg, amellyel a végrehajtani kívánt repülésre vonatkozó fejezet előírásai teljesíthetők. A repülés előrehaladtával, illetve tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenés beszámítható.

- (b) A vonatkozó fejezet előírásainak való megfelelés meghatározásához a légijármű légiüzemeltetési utasításában található jóváhagyott teljesítményadatokat kell használni, szükség esetén kiegészítve a vonatkozó fejezetben előírt egyéb adatokkal. Az üzemeltetőnek az egyéb adatokat az üzemeltetési utasításban kell meghatároznia. A vonatkozó fejezetben előírt tényezők alkalmazása során a tényezők kétszeri alkalmazásának elkerülése érdekében figyelembe kell venni a légijármű légiüzemeltetési utasításában szereplő teljesítményadatokba már belefoglalt minden üzemeltetési tényezőt.
- (c) Megfelelően figyelembe kell venni a repülőgép konfigurációját, a környezeti jellemzőket, valamint a teljesítményt hátrányosan befolyásoló rendszerek működését.
- (d) Teljesítményszámítási célokból a nedves, nem füves futópálya száraznak tekintendő.
- (e) A vonatkozó fejezetek felszállásra vonatkozó előírásainak felmérése során az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie a térképek pontosságát.

2. fejezet – A teljesítményosztály

CAT.POL.A.200 Általános előírások

- (a) A légi jármű légi üzemeltetési utasításában szereplő jóváhagyott teljesítményadatokat szükség esetén ki kell egészíteni egyéb adatokkal, amennyiben elégtelenek olyan esetekre, mint:
- (1) ésszerűen várható kedvezőtlen üzemeltetési körülmények – például szennyezett futópályán történő fel- és leszállás– figyelembe vétele; valamint
 - (2) hajtómű-meghibásodás figyelembe vétele a repülés valamennyi szakaszában.
- (b) Vizes vagy szennyezett futópályák esetében a nagy testű repülőgépek minősítéséhez alkalmazott előírások alapján meghatározott teljesítményadatokat vagy azokkal egyenértékű adatokat kell alkalmazni.
- (c) Az (a) bekezdésben említett egyéb adatok és a (b) bekezdésben használt egyenértékű előírások használatát az üzemeltetési utasításban fel kell tüntetni.

CAT.POL.A.205 Felszállás

- (a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű légi üzemeltetési utasításában az induló repülőtér barometrikus magasságára és külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb felszállótömeget.
- (b) A legnagyobb megengedett felszállótömeg meghatározásakor be kell tartani az alábbi előírásokat:
- (1) a gyorsulás-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságot (*ASDA*);
 - (2) a felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot (*TODA*), és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (*TORA*) fele;
 - (3) a felszállási nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt;
 - (4) azonos V_1 értéket kell használni a megszakított és folytatott felszálláshoz; és
 - (5) vizes vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.
- (c) A (b) pont előírásainak történő megfelelés bizonyításakor figyelembe kell venni az alábbiakat:

- (1) a repülőtéren mért barometrikus magasság;
- (2) a repülőtéren mért külső hőmérséklet;
- (3) a futópálya borításának állapota és típusa;
- (4) a futópálya lejtése a felszállás irányába;
- (5) a jelentett szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150%-a; valamint
- (6) a repülőgép felszállás előtti kigurulásával esetlegesen elvesztegetett futópályahossz.

CAT.POL.A.210 Felszállási akadálymentesség

- (a) A tiszta felszállási repülési profilt úgy kell meghatározni, hogy a repülőgép minden akadályt függőlegesen legalább 35 láb, vízszintesen legalább 90 m plusz $0,125 \times D$ távolságban elkerüljön, ahol D a repülőgép által a rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA) végétől megtett vízszintes távolság, illetve ha a rendelkezésre álló felszállási távolság vége előtt forduló szerepel a repülési tervben, akkor a felszállási távolság vége. A 60 m-nél kisebb szárnyfeszítávolságú repülőgépek esetében a repülőgép szárnyfeszítávolságának fele plusz 60 m plusz $0,125 \times D$ méretű vízszintes akadálymentesség is használható.
- (b) Az (a) pont előírásainak történő megfelelés bizonyításakor:
 - (1) Figyelembe kell venni az alábbiakat:
 - (i) a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;
 - (ii) a repülőtéren mért barometrikus magasság;
 - (iii) a repülőtéren mért külső hőmérséklet; valamint
 - (iv) a jelentett szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150%-a.
 - (2) Addig a pontig, amíg a tiszta felszállási repülési profil el nem éri a szárnyfeszítávolság felének megfelelő – de a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA) végpontjának tengerszint feletti magassága plusz 50 lábnál nem kisebb – magasságot, a nyomvonal nem módosítható. Ezt követően 400 láb felszín feletti magasságig a repülőgéppel 15° -nál nagyobb dőlésszögű bedöntés nem tervezhető. 400 láb felszín feletti magasság felett 15° -nál nagyobb, de 25° -ot meg nem haladó bedöntés is tervezhető.
 - (3) A felszállás utáni tiszta repülési profil bármely olyan részén, ahol a repülőgépet 15° -nál nagyobb szögben döntenek be, az (a), (b)(6) és (b)(7) pontban előírt vízszintes távolságokon belüli akadályokat függőlegesen legalább 50 láb távolságban el kell kerülni.

IV. függelék – CAT rész

- (4) 200 láb és 400 láb közötti magasságban a 20°-ot meg nem haladó, illetve 400 láb fölött a 30°-ot meg nem haladó bedöntéssel végzett manővereket a CAT.POL.A.240 bekezdés előírásai szerint kell végrehajtani.
- (5) Kellő mértékben figyelembe kell venni a dőlésszög hatását a repülési sebességre és a repülési profilra, beleértve a megnövelt repülési sebességből adódó távolságnövekedést is.
- (6) Olyan esetekben, ahol a tervezett repülési profil tartása nem igényel 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást, az üzemeltetőnek nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:
 - (i) 300 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy
 - (ii) 600 m minden más körülmények között végzett repülés esetén.
- (7) Olyan esetekben, ahol a tervezett repülési profil tartása 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást igényel, az üzemeltetőnek nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:
 - (i) 600 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy
 - (ii) 900 m minden más körülmények között végzett repülés esetén.
- (c) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia váratlan helyzetek esetére az (a) és (b) pontban megszabott előírások teljesítésének és a biztonságos útvonal biztosításának, valamint az akadályok elkerülésének és annak érdekében, hogy a repülőgép teljesíteni tudja a CAT.POL.A.215 pontnak az útvonalrepülésre vonatkozó előírásait, vagy le tudjon szállni az induló repülőtéren vagy egy felszálló kitérő repülőtéren.

CAT.POL.A.215 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtóművel

- (a) Az egy üzemképtelen hajtóművel végrehajtott útvonalrepülés tiszta repülési profilját leíró, a repülés során várható időjárási viszonyoknak megfelelő, a légijármű légiüzemeltetési utasításában feltüntetett adatoknak olyanoknak kell lenniük, amelyek segítségével bizonyítható, hogy az útvonal minden pontján teljesülnek a (b) vagy a (c) pont előírásai. A tiszta repülési profil meredekségének a fölött a repülőtér fölött 1500 láb magasságban, ahová a hajtóműleállást követően a leszállást tervezik, pozitívnak (emelkedőnek) kell lennie. A jégtelenítő rendszer üzemeltetését igénylő időjárási viszonyok esetén a használatnak a tiszta repülési profilra kifejtett hatását is figyelembe kell venni.
- (b) A tiszta repülési profil meredekségének pozitívnak (emelkedőnek) kell lennie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgy és akadály fölött legalább 1000 lábbal az útvonal teljes hosszában.
- (c) A tiszta repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép folytathassa útját az utazómagasságról egy olyan repülőtérig, ahol a CAT.POL.A.225 vagy a CAT.POL.A.230 bekezdés szerinti leszállás hajtható végre (értelemszerűen). A tiszta repülési profilnak

IV. függelék – CAT rész

függőlegesen legalább 2000 láb távolságban el kell kerülnie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában, az alábbiakat szem előtt tartva:

- (1) a feltételezett hajtóműleállás az útvonal legkritikusabb pontján következik be;
 - (2) figyelembe veszik a szél hatását a repülési profilra;
 - (3) engedélyezve van a tüzelőanyag-kieresztés olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni; és
 - (4) a repülőtér, ahol a repülőgép a hajtóműleállást követően a tervek szerint leszáll, megfelel az alábbi követelményeknek:
 - (i) teljesülnek a várható leszállótömegre vonatkozó teljesítmény-előírások; és
 - (ii) az időjárás-jelentések vagy -előrejelzések és a repülőtér állapotára vonatkozó jelentések azt mutatják, hogy a leszállás becsült idejében biztonságos leszállást lehet ott végrehajtani.
- (d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az előírt navigációs pontosság [*required navigation performance*] 5-ös szintjét (RNP 5), az üzemeltetőnek a (b) és (c) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.

CAT.POLA.220 Útvonalrepülés – három vagy több hajtóműves repülőgépek két üzemképtelen hajtóművel

- (a) Három vagy több hajtóműves repülőgép tervezett nyomvonalának egyetlen pontja sem lehet messzebb a valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, mozdulatlan levegőben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások, kivéve, ha teljesülnek a (b) – (f) pontban leírt követelmények.
- (b) A két üzemképtelen hajtóművel végrehajtott útvonalrepülés tiszta repülési profilját leíró adatoknak lehetővé kell tenniük, hogy a repülőgép folytassa útját a várt időjárási viszonyok között attól a ponttól, ahol a két hajtómű együttes leállítását feltételezik, egy olyan repülőtérig, ahol a két üzemképtelen hajtóművel végrehajtott leszállásra előírt eljárást alkalmazva lehetséges a leszállás és teljes megállás. A tiszta repülési profilnak függőlegesen legalább 2000 láb távolságban el kell kerülnie a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt az útvonal teljes hosszában. A jégtelenítő rendszer üzemeltetését igénylő magasságokon és időjárási viszonyok esetén a használatnak a tiszta repülési profilra kifejtett hatását is figyelembe kell venni. Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNP 5-ös szintet, az üzemeltetőnek a fent megadott biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelnie.
- (c) A két hajtómű egyidejű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, mozdulatlan levegőben repülve 90

perc alatt megtett távolságnál messzebb van egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömege érvényes teljesítmény-előírások.

- (d) A tiszta repülési profil meredekségének a fölött a repülőtér fölött 1500 láb magasságban, ahová két hajtómű leállítását követően a leszállást tervezik, pozitívnak (emelkedőnek) kell lennie.
- (e) Engedélyezni kell a tüzelőanyag-kieresztést olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni.
- (f) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállításának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely tartalmazza a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, ott közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 1500 lábon történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi szintet tartó repüléshez elegendő tüzelőanyagot.

CAT.POL.A.225 Leszállás – célrepülőterek és kitérő repülőterek

- (a) A repülőgépnek a CAT.POL.A.105 bekezdés (a) pontja alapján meghatározott leszállótömege nem haladhatja meg a célrepülőtér és a kitérő repülőtér tengerszint feletti magasságára és a leszállás becsült időpontjában várt külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

CAT.POL.A.230 Leszállás – száraz futópálya

- (a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 bekezdés (a) pontja alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a küszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást:
 - (1) sugárhajtóműves repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60%-án belül; valamint
 - (2) légcsaváros gázturbinás repülőgépeknél a rendelkezésre álló leszállási úthossz (*LDA*) 70%-án belül.
- (b) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemeltetőnek az (a) pont alapján számított leszállási úthosszat kell alkalmaznia 60 lábnál alacsonyabb, de 35 lábnál nem alacsonyabb ablakmagasságot véve alapul, és be kell tartania a CAT.POL.A.245 bekezdés előírásait.
- (c) Rövid pályás leszállások esetén az üzemeltetőnek az (a) pont alapján kiszámított leszállási úthosszat kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.250 bekezdés előírásait.
- (d) A leszállótömeg meghatározásánál az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie az alábbiakat:
 - (1) a repülőtér tengerszint feletti magassága;
 - (2) a szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a hátszélösszetevő legalább 150%-a; és

IV. függelék – CAT rész

- (3) a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában, amennyiben az a $\pm 2\%$ -ot meghaladja.
- (e) A repülőgép útnak indításakor az alábbiakat kell feltételezni:
- (1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán száll majd le, mozdulatlan levegőben; és
 - (2) a repülőgép a valószínű szélesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.
- (f) Amennyiben az üzemeltető nem képes az (e)(1) pont előírásainak megfelelni egy olyan futópályás repülőtér esetén, ahol a leszállás egy meghatározott szélösszetevőtől függ, a repülőgép akkor indítható útnak, ha két olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amelyek lehetővé teszik az (a) – (e) pont előírásainak maradéktalan teljesítését. A célrepülőtéren történő leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a légi jármű-parancsnoknak ellenőriznie kell, hogy a leszállás végrehajtható-e az (a) – (d) pont és a CAT.POL.A.225 bekezdés előírásainak maradéktalan teljesítésével.
- (g) Amennyiben az üzemeltető nem képes az (e)(2) pontnak a célrepülőtérről vonatkozó előírásait maradéktalanul teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha egy olyan kitérő repülőteret jelölnek ki, amely lehetővé teszi az (a) – (e) pontok előírásainak maradéktalan teljesítését.

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

- (a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben vizes lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább a CAT.POL.A.230 pont alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 115%-ának kell lennie.
- (b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább az (a) bekezdésben meghatározott leszállási úthossznak vagy a szennyezett futópályára való leszállás jóváhagyott úthosszáinak adatai vagy azzal egyenértékű adatok alapján meghatározott leszállási úthossz 115%-ának kell lennie (a nagyobb érték alkalmazandó). Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításba kell foglalnia, ha az egyenértékű leszállásiúthossz-adatokat kell alkalmazni.
- (c) Vizes futópályán az (a) pontban előírtnál rövidebb, de a CAT.POL.A.230 (a) pontban előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha a légi jármű légiüzemeltetési utasítása külön kiegészítő információkat tartalmaz a vizes futópályán alkalmazandó leszállási úthosszakra vonatkozóan.
- (d) Különlegesen előkészített szennyezett futópályán a (b) pontban előírtnál rövidebb, de a CAT.POL.A.230 (a) pontban előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha a légi jármű légiüzemeltetési utasítása külön kiegészítő információkat tartalmaz a szennyezett futópályán alkalmazandó leszállási úthosszakra vonatkozóan.

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

CAT.POL.A.240 Megnövelt dőlésszöggel végrehajtott manőverek jóváhagyása

- (a) Megnövelt dőlésszöggel végrehajtott manőverekhez az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.
- (b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:
- (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasítása tartalmaz a repülési sebesség szükséges megnövelésére vonatkozó jóváhagyott adatokat, valamint a repülési profilnak a megnövelt dőlésszögek és sebességek figyelembe vételével történő megszerkesztését lehetővé tevő adatokat;
 - (2) a navigációs pontossághoz látás szerinti tájékozódás áll rendelkezésre;
 - (3) minden egyes futópályára meg vannak határozva az időjárás minimumok és szélre vonatkozó korlátozások; és
 - (4) a hajózó személyzet az ORO.OPS.FC alfejezettel összhangban megfelelő ismeretekkel rendelkezik a lerepülendő útvonalról és az alkalmazandó eljárásokról.

CAT.POL.A.245 Meredek megközelítési eljárások jóváhagyása

- (a) A 4,5°-os vagy annál meredekebb sikló pályát és 60 lábat meg nem haladó, de 35 lábnál nem kisebb ablakmagasságot használó meredek megközelítési eljárásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.
- (b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:
- (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasítása feltünteti a legnagyobb jóváhagyott sikló pályaszögét, minden egyéb korlátozást, a meredek megközelítésre vonatkozó rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat, valamint a meredek megközelítési feltételek használata esetén a módosított futópályahosszra vonatkozó adatokat;
 - (2) minden olyan repülőtér esetében, ahol meredek megközelítési manővert terveznek végrehajtani:
 - (i) rendelkezésre áll egy legalább a sikló pályát vizuálisan szemléltető kijelzőrendszert tartalmazó megfelelő sikló pálya-referenciarendszer;
 - (ii) meg kell határozni az időjárás minimumokat; és
 - (iii) figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:
 - (A) az akadályok elhelyezkedése;

IV. függelék – CAT rész

- (B) a siklópálya-referencia és futópálya-iránymutató típusa;
- (C) az elhatározási magasságon és a legkisebb tengerszint feletti süllyedési magasságon előírt minimálisan látható tereptárgyak;
- (D) a fedélzeten rendelkezésre álló berendezések;
- (E) a pilóta képzése és külön repülőtéri szoktatás;
- (F) a légi jármű üzemeltetési utasításában található korlátozások és eljárások; valamint
- (G) a megszakított megközelítésre vonatkozó előírások.

CAT.POL.A.250 Rövid pályás leszállások jóváhagyása

- (a) A rövid pályás leszállásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.
- (b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:
 - (1) a megengedett leszállótömeg kiszámításához használt távolság a bejelentett biztonsági terület használható hosszának és a bejelentett rendelkezésre álló leszállási úthossznak az összege lehet;
 - (2) az az állam, ahol a repülőtér található, közérdekkel vagy üzemeltetési kényszerűséggel indokolja a műveletet – vagy a repülőtér távoli volta, vagy a futópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt;
 - (3) amikor a repülőgép rááll a rendes siklópályára, a pilóta szemvonala és a kerekek legalsó része közötti függőleges távolság nem haladja meg a 3 m-t;
 - (4) a futópálya menti látótávolság/látótávolság minimuma nem lehet kevesebb mint 1500 m, és a szélre vonatkozó korlátozások meg vannak határozva az üzemeltetési utasításban;
 - (5) a pilóták minimális gyakorlatára, képzésére és különleges repülőtéri szoktatására vonatkozó előírásokat meghatározták és teljesítették;
 - (6) a bejelentett biztonsági terület használható hosszának kezdőpontja feletti átrepülés felszín feletti magassága 50 láb;
 - (7) a bejelentett biztonsági terület használatát jóváhagyta az az állam, ahol a repülőtér található;
 - (8) a bejelentett biztonsági terület használható hossza nem haladja meg a 90 m-t;
 - (9) a bejelentett biztonsági terület szélessége nem kevesebb, mint a futópálya szélességének vagy a szárny fesztávolságának kétszerese (a nagyobb értéke alkalmazandó), és középvonala egybeesik a futópálya meghosszabbított középvonalával;

IV. függelék – CAT rész

- (10) a bejelentett biztonsági terület mentes minden olyan akadálytól és mélyedéstől, amely veszélyeztetné a rövidre szálló repülőgép biztonságát, és amikor a futópályát rövid pályás leszállásokra használják, a bejelentett biztonsági területen nem engedélyezik mozgó tárgyak jelenlétét;
- (11) a bejelentett biztonsági terület dőlése a leszállás irányában nem haladja meg az 5%-ot felfelé, illetve a 2%-ot lefelé; és
- (12) egyéb feltételek, amennyiben az illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított megközelítés vagy megszakított leszállás szempontjait.

3. fejezet – B teljesítményosztály

CAT.POL.A.300 Általános előírások

- (a) Az üzemeltető nem üzemeltethet egy hajtóműves repülőgépet:
 - (1) éjjel; vagy
 - (2) műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között, kivéve a különleges VFR szerinti repüléseket.
- (b) Az üzemeltetőnek a CAT.POL.A.340 pontban meghatározott emelkedési előírásokat nem teljesítő két hajtóműves repülőgépet egy hajtóművesként kell kezelnie.

CAT.POL.A.305 Felszállás

- (a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű légi üzemeltetési utasításában az induló repülőtér barometrikus magasságára és külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb felszállótömeget.
- (b) A légi jármű légi üzemeltetési utasításában meghatározott, együttthatók nélküli felszállási úthossz nem haladhatja meg az alábbiakat:
 - (1) 1,25 együttthatóval szorozva a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszat (*TORA*); vagy
 - (2) amennyiben rendelkezésre áll végbiztonsági pálya vagy felszállási biztonsági sáv, az alábbiakat:
 - (i) rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz;
 - (ii) 1,15 együttthatóval szorozva a rendelkezésre álló felszállási távolság (*TODA*); vagy
 - (iii) 1,3 együttthatóval szorozva a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (*ASDA*).
- (c) A (b) pont előírásainak történő megfelelés bizonyításakor figyelembe kell venni az alábbiakat:
 - (1) a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;
 - (2) a repülőtéren mért barometrikus magasság;
 - (3) a repülőtéren mért külső hőmérséklet;

- (4) a futópálya borításának állapota és típusa;
- (5) a futópálya lejtése vagy emelkedése a felszállás irányában; valamint
- (6) a jelentett szembeszél-összetevő legfőbb 50%-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150%-a.

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

- (a) A két vagy több hajtóműves repülőgépek felszállási repülési profilját úgy kell meghatározni, hogy a repülőgép minden akadályt függőlegesen legalább 50 láb vagy vízszintesen 90 m plusz $0,125 \times D$ távolságban elkerüljön, ahol D a repülőgép által a rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA) végétől megtett vízszintes távolság, illetve ha a rendelkezésre álló felszállási távolság vége előtt forduló szerepel a repülési tervben, akkor a felszállási távolság vége, kivéve a (b) és (c) pontban meghatározott eseteket. A 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetében a repülőgép szárnyfesztávolságának fele plusz 60 m plusz $0,125 \times D$ méretű vízszintes akadálymentesség is használható. Feltételezni kell az alábbiakat:
 - (1) a felszállási repülési profil a CAT.POL.A.305 (b) pontban előírt felszállási úthossz végének felszíne felett 50 lábbal kezdődik, és a felszín felett 1500 lábbal ér véget;
 - (2) a repülőgépet nem döntik be, mielőtt elérné a felszín feletti 50 láb magasságot, ezt követően pedig a dőlésszög nem haladja meg a 15° -ot;
 - (3) a kritikus hajtómű meghibásodása az összes hajtóművel végzett felszállási repülési profilnak azon a pontján következik be, ahol várhatóan megszűnnek az akadályok elkerüléséhez szükséges látási viszonyok;
 - (4) a felszállási repülési profil meredeksége 50 lábtól a feltételezett hajtómű-leállítás felszín feletti magasságáig egyenlő az összes hajtóművel végzett felszállás emelkedés közbeni, valamint útvonal-repülési konfigurációba történő átváltási meredekségét $0,77$ -dal szorozva kapott eredménnyel; és
 - (5) a felszállási repülési profil meredeksége az (a)(4) ponttal összhangban elért felszín feletti magasságtól a felszállási repülési profil végéig egyenlő az egy üzemképtelen hajtóművel végrehajtott, útvonalrepülés közbeni emelkedésnek a légijármű légiüzemeltetési utasításában feltüntetett meredekségével.
- (b) Olyan esetekben, ahol a tervezett repülési profil tartása nem igényel 15° -ot meghaladó nyomvonal-módosítást, az üzemeltetőnek nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:
 - (1) 300 m, ha a repülést látás szerinti útirány-navigációt lehetővé tevő körülmények között végzik, vagy ha rendelkezésre állnak navigációs eszközök, amelyek lehetővé teszik, hogy a pilóta ugyanolyan pontossággal tartsa a tervezett repülési profilt; vagy
 - (2) 600 m minden más körülmények között végzett repülés esetén.

- (c) Olyan esetekben, ahol a tervezett repülési profil tartása 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást igényel, az üzemeltetőnek nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:
- (1) 600 m látás szerinti útirány-navigációt lehetővé tevő körülmények között végzett repülések esetén; vagy
 - (2) 900 m minden más körülmények között végzett repülés esetén.
- (d) Az (a) – (c) pont előírásainak történő megfelelés bizonyításakor figyelembe kell venni az alábbiakat:
- (1) a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;
 - (2) a repülőtéren mért barometrikus magasság;
 - (3) a repülőtéren mért külső hőmérséklet; valamint
 - (4) a jelentett szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150%-a.

CAT.POL.A.315 Útvonalrepülés – több hajtóműves repülőgépek

- (a) A repülőgépnek a repülés során várt időjárási viszonyok között az egyik hajtómű meghibásodása esetén, a maradék hajtóműveket legfőljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve képesnek kell lennie a repülést az üzemeltetési utasításban meghatározott legkisebb biztonságos tengerszint feletti magasságokon vagy azok felett folytatni egy 1000 lábbal egy olyan repülőtér fölötti pontig, amelyen teljesíthetők a teljesítményre vonatkozó előírások.
- (b) Feltételezni kell, hogy a hajtómű meghibásodásának pontján:
- (1) a repülőgép nem repül olyan magasságon, amely meghaladja azt, ahol a valamennyi hajtóművet legfőljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve elérhető legnagyobb emelkedési sebesség 300 láb/perc; valamint
 - (2) az egy üzemképtelen hajtóművel való útvonalrepülés meredekségének a süllyedés, illetve emelkedés (értelemszerűen) 0,5%-kal növelt, illetve 0,5%-os csökkentett teljes meredekségének kell lennie.

CAT.POL.A.320 Útvonalrepülés – egy hajtóműves repülőgépek

- (a) A repülés során várt időjárási körülmények között a repülőgépnek hajtómű-meghibásodás esetén képesnek kell lennie elérni egy olyan helyet, ahonnan biztonságos kényszerleszállás hajtható végre.
- (b) Feltételezni kell, hogy a hajtómű meghibásodásának pontján:

IV. függelék – CAT rész

- (1) a repülőgép nem repül olyan magasságon, amely meghaladja azt, ahol a hajtóművet legfőljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve elérhető legnagyobb emelkedési sebesség 300 láb/perc; valamint
- (2) az útvonalrepülés meredeksége a süllyedés teljes meredekségének 0,5%-kal megnövelt értéke.

CAT.POL.A.325 Leszállás – célrepülőterek és kitérő repülőterek

A repülőgépnek a CAT.POL.A.105 bekezdés (a) pontja alapján meghatározott leszállótömege nem haladhatja meg a célrepülőtér és a kitérő repülőtér tengerszint feletti magasságára és a leszállás becsült időpontjában várt külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

CAT.POL.A.330 Leszállás – száraz futópálya

- (a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 bekezdés (a) pontja alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a küszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70%-án belül, az alábbiak figyelembevételével:
 - (1) a repülőtér tengerszint feletti magassága;
 - (2) a szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a hátszélösszetevő legalább 150%-a;
 - (3) a futópálya borításának állapota és típusa; és
 - (4) a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.
- (b) Meredek megközelítési műveleteknél az üzemeltetőnek az (a) pont alapján számított leszállási úthosszat kell alkalmaznia 60 lábnál alacsonyabb, de 35 lábnál nem alacsonyabb ablakmagasságot véve alapul, és be kell tartania a CAT.POL.A.345 bekezdés előírásait.
- (c) Rövid pályás leszállásoknál az üzemeltetőnek az (a) pont alapján kiszámított leszállási úthosszat kell alkalmaznia, és be kell tartania a CAT.POL.A.350 bekezdés előírásait.
- (d) A repülőgép (a) – (c) pont szerinti útnak indításakor az alábbiakat kell feltételezni:
 - (1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán száll majd le, mozdulatlan levegőben; és
 - (2) a repülőgép a valószínű szélesebbesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.
- (e) Amennyiben az üzemeltető nem képes a (d)(2) pontnak a célrepülőtérre vonatkozó előírásait maradéktalanul teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha egy olyan kitérő repülőtérrel jelölnek ki, amely lehetővé teszi az (a) – (d) pontok előírásainak maradéktalan teljesítését.

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

- (a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben vizes lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább a CAT.POL.A.330 bekezdés alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15 együtthatóval szorzott értékének kell lennie.
- (b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a leszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszat. Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban meg kell adnia az alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozó adatokat.
- (c) Vizes futópályán az (a) pontban előírtnál rövidebb, de a CAT.POL.A.330 (a) pontban előírtnál nem rövidebb leszállási úthossz alkalmazható akkor, ha a légijármű légiüzemeltetési utasítása külön kiegészítő információkat tartalmaz vizes futópályán alkalmazandó leszállási úthosszokra vonatkozóan.

CAT.POL.A.340 A felszállás és leszállás közbeni emelkedésre vonatkozó előírások

A két hajtóműves repülőgép üzemeltetőjének meg kell felelnie a felszállás és leszállás közbeni emelkedésre vonatkozó alábbi előírásoknak.

- (a) Felszállást követő emelkedés
 - (1) Minden hajtómű üzemel
 - (i) A felszállást követő emelkedésnek legalább 4%-os állandó meredekségűnek kell lennie az alábbiak mellett:
 - (A) minden hajtómű felszállóteljesítményen üzemel;
 - (B) a futómű ki van bocsátva, kivéve, ha legfőljebb 7 másodperc alatt behúzható, mely esetben azt kell feltételezni, hogy a futómű be van húzva;
 - (C) a fékszárnyak felszállási helyzetben vannak; és
 - (D) az emelkedés sebessége nem kevesebb, mint az alábbi értékek közül a nagyobb: a V_{MC} (legkisebb kormányozhatósági sebesség földközelen vagy a földön) 1,1-szerese, illetve a V_{S1} (átesési sebesség vagy leszállási konfigurációban a stabil repüléshez szükséges legkisebb repülési sebesség) 1,2-szerese.
 - (2) Egy hajtómű üzemképtelen
 - (i) Az emelkedésnek a felszállófelület felett 400 láb magasságban mérhetően pozitív állandó meredekségűnek kell lennie az alábbiak mellett:
 - (A) a kritikus hajtómű üzemképtelen, és légcsavarja a legkisebb légellenállást keltő helyzetben („vitorlában”) áll;

IV. függelék – CAT rész

- (B) a másik hajtómű felszállóteljesítményen üzemel;
 - (C) a futómű be van húzva;
 - (D) a fékszárnyak felszállási helyzetben vannak; és
 - (E) az emelkedési sebesség megegyezik az 50 lábon elért értékkel.
- (ii) A felszállást követő emelkedésnek legalább 0,75%-os állandó meredekségűnek kell lennie a felszállófelület felett 1500 láb magasságban az alábbiak mellett:
- (A) a kritikus hajtómű üzemképtelen, és légcsavarja a legkisebb légellenállást keltő helyzetben („vitorlában”) áll;
 - (B) a másik hajtómű legfőljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemel;
 - (C) a futómű be van húzva;
 - (D) a fékszárnyak be vannak húzva; és
 - (E) az emelkedési sebesség legalább a V_{S1} 1,2-szerese.
- (b) Emelkedés leszállás során
- (1) Minden hajtómű üzemel
- (i) Az emelkedésnek legalább 2,5%-os állandó meredekségűnek kell lennie az alábbiak mellett:
- (A) a gázkarok alapjáratról történő elmozdításától számított 8 másodperc alatt elérhető teljesítménynél vagy tolóerőnél nem nagyobb érték;
 - (B) a futómű ki van engedve;
 - (C) a fékszárnyak leszállási helyzetben vannak; és
 - (D) az emelkedési sebesség egyenlő a V_{REF} (leszállási referenciasebesség) értékkel.
- (2) Egy hajtómű üzemképtelen
- (i) Az emelkedésnek legalább 0,75%-os állandó meredekségűnek kell lennie a leszállófelület felett 1500 láb magasságban az alábbiak mellett:
- (A) a kritikus hajtómű üzemképtelen, és légcsavarja a legkisebb légellenállást keltő helyzetben („vitorlában”) áll;
 - (B) a másik hajtómű legfőljebb a maximális üzemi teljesítményen üzemel;
 - (C) a futómű be van húzva;

- (D) a fékszárnyak be vannak húzva; és
- (E) az emelkedési sebesség legalább a V_{S1} 1,2-szerese.

CAT.POL.A.345 Meredek megközelítési eljárások jóváhagyása

- (a) A 4,5°-os vagy annál meredekebb sikló pályát és 60 lábat meg nem haladó, de 35 lábnál nem kisebb ablakmagasságot használó meredek megközelítési eljárásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.
- (b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:
 - (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasítása feltünteti a legnagyobb jóváhagyott sikló pályaszöveget, minden egyéb korlátozást, a meredek megközelítésre vonatkozó rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat, valamint a meredek megközelítési feltételek használata esetén a módosított futópályahosszra vonatkozó adatokat; és
 - (2) minden olyan repülőtér esetében, ahol meredek megközelítési manővert terveznek végrehajtani:
 - (i) rendelkezésre áll egy legalább a sikló pályát vizuálisan szemléltető kijelzőrendszerrel tartalmazó megfelelő sikló pálya-referenciarendszer;
 - (ii) meg vannak határozva az időjárási minimumok; és
 - (iii) figyelembe veszik az alábbi szempontokat:
 - (A) az akadályok elhelyezkedése;
 - (B) a sikló pálya-referencia és futópálya-iránymutató típusa;
 - (C) az elhatározási magasságon és a legkisebb tengerszint feletti süllyedési magasságon előírt minimálisan látható tereptárgyak;
 - (D) a fedélzeten rendelkezésre álló berendezések;
 - (E) a pilóta képzése és külön repülőtéri szoktatás;
 - (F) a légi jármű légi üzemeltetési utasításában található korlátozások és eljárások; valamint
 - (G) a megszakított megközelítésre vonatkozó előírások.

CAT.POL.A.350 Rövid pályás leszállások jóváhagyása

- (a) A rövid pályás leszállásokhoz az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges.
- (b) A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemeltetőnek bizonyítania kell, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

IV. függelék – CAT rész

- (1) a megengedett leszállótömeg kiszámításához használt távolság a bejelentett biztonsági terület használható hosszának és a bejelentett rendelkezésre álló leszállási úthossznak az összege lehet;
- (2) a bejelentett biztonsági terület használatát jóváhagyta az az állam, ahol a repülőter található;
- (3) a bejelentett biztonsági terület mentes minden olyan akadálytól és mélyedéstől, amely veszélyeztetné a rövidre szálló repülőgép biztonságát, és amikor a futópályát rövid pályás leszállásokra használják, a bejelentett biztonsági területen nem engedélyezik mozgó tárgyak jelenlétét;
- (4) a bejelentett biztonsági terület dőlése a leszállás irányában nem haladja meg az 5%-ot felfelé, illetve a 2%-ot lefelé;
- (5) a bejelentett biztonsági terület használható hossza nem haladja meg a 90 m-t;
- (6) a bejelentett biztonsági terület szélessége nem kevesebb, mint a futópálya szélességének kétszerese, és középvonala egybeesik a futópálya meghosszabbított középvonalával;
- (7) a bejelentett biztonsági terület használható hosszának kezdőpontja feletti átrepülés felszín feletti magassága nem kevesebb mint 50 láb;
- (8) valamennyi használt futópályára meghatároztak időjárási minimumokat, és azok nem rosszabbak, mint a VFR szerinti vagy a nem precíziós megközelítési (NPA) minimumok közül a nagyobbik;
- (9) a pilóták gyakorlatára, képzésére és különleges repülőteri szoktatására vonatkozó előírásokat meghatározták és teljesítették;
- (10) egyéb feltételek, amennyiben az illetékes hatóság meghatározott ilyeneket, figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület hegyrajzi jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítést segítő eszközöket és a megszakított megközelítés vagy megszakított leszállás szempontjait.

4. fejezet – C teljesítményosztály

CAT.POL.A.400 Felszállás

- (a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a légijármű légiüzemeltetési utasításában az induló repülőtér barometrikus magasságára és külső hőmérsékletére meghatározott legnagyobb felszállótömeget.
- (b) Olyan repülőgépek esetében, amelyek légiüzemeltetési utasítása (AFM) olyan felszállásiúthossz-adatokat tartalmaz, amelyeknél nem vették figyelembe a hajtóművek meghibásodását, a repülőgép által a felszállási nekifutás kezdetétől az 50 láb felszín feletti magasság eléréséhez az összes hajtómű maximális előírt felszállási teljesítményen üzemelése mellett szükséges távolság a következő együtthatók egyikével megszorozva:
- (1) 1,33 két hajtóműves repülőgépeknél;
 - (2) 1,25 három hajtóműves repülőgépeknél; vagy
 - (3) 1,18 négy hajtóműves repülőgépeknél,
- nem haladhatja meg az azon a repülőtéren rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszat, ahol a felszállást végre kívánják hajtani.
- (c) Olyan repülőgépek esetében, amelyek légiüzemeltetési utasítása olyan felszállásiúthossz-adatokat tartalmaz, amelyeknél figyelembe vették a hajtómű-meghibásodást, a következő követelményeknek kell teljesülniük a légijármű légiüzemeltetési utasításába foglalt előírásokkal összhangban:
- (1) a gyorsulás-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságot (ASDA);
 - (2) a felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot (TODA), és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA) fele;
 - (3) a felszállási nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt;
 - (4) azonos V_1 értéket kell használni a megszakított és a folytatott felszálláshoz; valamint
 - (5) vizes vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.
- (d) Figyelembe kell venni az alábbiakat:
- (1) a repülőtéren mért barometrikus magasság;
 - (2) a repülőtéren mért külső hőmérséklet;

- (3) a futópálya borításának állapota és típusa;
- (4) a futópálya lejtése a felszállás irányába;
- (5) a jelentett szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150%-a; valamint
- (6) a repülőgép felszállás előtti kigurulásával esetlegesen elvesztegetett futópályahossz.

CAT.POL.A.405 Felszállási akadálymentesség

- (a) Az egy üzemképtelen hajtóművel teljesített felszállások felszállási repülési profilját úgy kell meghatározni, hogy a repülőgép minden akadályt függőlegesen legalább 50 láb + $0,01 \times D$ vagy vízszintesen 90 m plusz $0,125 \times D$ távolságban elkerüljön, ahol D a repülőgép által a rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA) végétől megtett vízszintes távolság. A 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetében a repülőgép szárnyfesztávolságának fele plusz 60 m plusz $0,125 \times D$ méretű vízszintes akadálymentesség is használható.
- (b) A felszállási repülési profil a CAT.POL.A.405 (b) vagy (c) pontban (amelyik alkalmazható) előírt felszállási úthossz végének felszíne felett 50 lábbal kezdődik, és a felszín felett 1500 lábbal ér véget.
- (c) Az (a) pont előírásainak történő megfelelés bizonyításakor figyelembe kell venni az alábbiakat:
 - (1) a repülőgép tömege a felszállási nekifutás kezdetekor;
 - (2) a repülőtéren mért barometrikus magasság;
 - (3) a repülőtéren mért külső hőmérséklet; valamint
 - (4) a jelentett szembeszél-összetevő legfőljebb 50%-a, illetve a jelentett hátszélösszetevő legalább 150%-a.
- (d) A felszállási repülési profil azon pontjáig, ahol a repülőgép eléri a felszín feletti 50 láb magasságot, a nyomvonal nem módosítható. Ezt követően 400 láb felszín feletti magasságig a repülőgéppel 15° -nál nagyobb dőlésszögű bedöntés nem tervezhető. 400 láb felszín feletti magasság felett 15° -nál nagyobb, de 25° -ot meg nem haladó bedöntés is tervezhető. Kellő mértékben figyelembe kell venni a dőlésszög hatását a repülési sebességre és a repülési profilra, beleértve a megnövelt repülési sebességből adódó távolságnövekedést is.
- (e) Olyan esetekben, amelyek nem igényelnek 15° -ot meghaladó nyomvonal-módosítást, az üzemeltetőnek nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:
 - (1) 300 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy

- (2) 600 m minden más körülmények között végzett repülés esetén.
- (f) Olyan esetekben, amelyek 15°-ot meghaladó nyomvonal-módosítást igényelnek, az üzemeltetőnek nem kell figyelembe vennie az alábbiaknál nagyobb vízszintes távolságra található akadályokat:
- (1) 600 m, ha a pilóta képes tartani a szükséges navigációs pontosságot az akadály számításbavételi körzetében; vagy
- (2) 900 m minden más körülmények között végzett repülés esetén.
- (g) Az üzemeltetőnek eljárásokat kell kidolgoznia váratlan helyzetek esetére az (a) – (f) pontban megszabott előírások teljesítésének és a biztonságos útvonal biztosításának, valamint az akadályok elkerülésének és annak érdekében, hogy a repülőgép teljesíteni tudja a CAT.POL.A.410 pontnak az útvonalrepülésre vonatkozó előírásait, vagy le tudjon szállni az induló repülőtéren vagy egy felszálló kitérő repülőtéren.

CAT.POL.A.410 Útvonalrepülés – valamennyi hajtómű üzemel

- (a) A repülőgépnek a repülés során várt időjárási viszonyok között, ha valamennyi hajtómű legfőbb maximális üzemi teljesítményen üzemel, az útvonal vagy bármely kitérő manőver bármely pontján képesnek kell lennie legalább 300 láb/perc emelkedési sebesség elérésére:
- (1) a lerepülendő útvonal és minden kitérő manőver bármely szakaszán a repülőgépre vonatkozó üzemeltetési utasításban meghatározott vagy az abban szereplő információk alapján kiszámított, a biztonságos repüléshez szükséges legkisebb tengerszint feletti magasságokon; és
- (2) a CAT.POL.A.415 és 420 (amelyik vonatkozik) bekezdésben meghatározott feltételek teljesítéséhez szükséges legkisebb tengerszint feletti magasságokon.

CAT.POL.A.415 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtóművel

- (a) A repülés során várt időjárási viszonyok között repülve, az egyik hajtóműnek az útvonal vagy bármely tervezett kitérő manőver bármely pontján történő meghibásodása esetén, a maradék hajtóműveket legfőbb a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve a repülőgépnek képesnek kell lennie az utazómagasságról egy olyan repülőtérig folytatni a repülést, ahol a CAT.POL.A.430 vagy a CAT.POL.A.435 bekezdés (amelyik az adott esetre vonatkozik) szerinti leszállás hajtható végre. A repülőgépnek a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő akadályokat legalább az alábbi függőleges távolságban kell elkerülnie:
- (1) 1000 láb, ha az emelkedési sebesség nulla vagy nagyobb; vagy
- (2) 2000 láb, ha az emelkedési sebesség kisebb mint nulla.

IV. függelék – CAT rész

- (b) A repülési profilnak pozitív meredekségűnek (emelkedőnek) kell lennie 450 m-rel (1500 lábbal) a fölött repülőtér fölött, ahol az egyik hajtómű meghibásodása után leszállást terveznek végrehajtani.
- (c) A repülőgéppel elérhető emelkedési sebességként a megadott legnagyobb emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbel kell számolni.
- (d) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNP 5-ös szintet, az (a) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.
- (e) Engedélyezve van a tüzelőanyag-kieresztés olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni.

CAT.POL.A.420 Útvonalrepülés – három vagy több hajtóműves repülőgépek két üzemképtelen hajtóművel

- (a) Három vagy több hajtóműves repülőgép tervezett nyomvonalának egyetlen pontja sem lehet messzebb a valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, mozdulatlan levegőben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások, kivéve, ha teljesülnek a (b) – (e) pontban leírt követelmények.
- (b) A két üzemképtelen hajtóművel teljesített repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a repülőgép a várt időjárási viszonyok között, a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden akadályt legalább 2000 láb függőleges távolságban elkerülve folytassa útját egy olyan repülőtérig, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások.
- (c) A két hajtómű egyidejű üzemképtelenné válását a repülési útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, ahol a repülőgép valamennyi működő hajtóművel, hosszú távú utazósebességen, normál hőmérsékleten, mozdulatlan levegőben repülve 90 perc alatt megtett távolságnál messzebb van egy olyan repülőtértől, ahol teljesülnek a várt leszállótömegre érvényes teljesítmény-előírások.
- (d) A repülőgép várható tömege a két hajtómű leállításának feltételezett pontjában nem lehet kevesebb, mint amely tartalmazza a feltételezett leszálló repülőtér eléréséhez, ott közvetlenül a leszállóterület fölé legalább 450 m-en (1500 lábon) történő megérkezéshez és azt követően 15 percnyi szintet tartó repüléshez elegendő tüzelőanyagot.
- (e) A repülőgéppel elérhető emelkedési sebességként a megadott legnagyobb emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbel kell számolni.
- (f) Ha a navigációs pontosság nem éri el legalább az RNP 5-ös szintet, a (b) pontban előírt biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.
- (g) Engedélyezve van a tüzelőanyag-kieresztés olyan mértékig, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni.

CAT.POL.A.425 Leszállás – célrepülőterek és kitérő repülőterek

A repülőgépnek a CAT.POL.A.105 bekezdés (a) pontja alapján meghatározott leszállótömege nem haladhatja meg a célrepülőtér és a kitérő repülőtér tengerszint feletti magasságára és – ha számolnak vele a légi jármű légi üzemeltetési utasításában – a leszállás becsült időpontjában várt külső hőmérsékletére a légi jármű légi üzemeltetési utasításában meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

CAT.POL.A.430 Leszállás – száraz futópálya

- (a) A repülőgép a CAT.POL.A.105 bekezdés (a) pontja alapján a célrepülőtéren és bármely kitérő repülőtéren történő leszállás becsült időpontjára meghatározott leszállótömegének lehetővé kell tennie a küszöb fölött 50 lábról megkezdett leszállás utáni teljes megállást a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70%-án belül, az alábbiak figyelembevételével:
- (1) a repülőtér tengerszint feletti magassága;
 - (2) a szembeszél-összetevő legföljebb 50%-a, illetve a hátszélösszetevő legalább 150%-a;
 - (3) a futópálya borításának típusa; és
 - (4) a futópálya lejtése vagy emelkedése a leszállás irányában.
- (b) A repülőgép útnak indításakor az alábbiakat kell feltételezni:
- (1) a repülőgép a legelőnyösebb futópályán száll le majd le, mozdulatlan levegőben; és
 - (2) a repülőgép a valószínű szélesebbesség és szélirány, a repülőgép földi vezetési tulajdonságai és egyéb tényezők, például a leszállást segítő eszközök és a terepviszonyok figyelembevételével kijelölt legalkalmasabb futópályán száll majd le.
- (c) Amennyiben az üzemeltető nem képes a (b)(2) pontnak a célrepülőtérre vonatkozó előírásait maradéktalanul teljesíteni, a repülőgép csak akkor indítható útnak, ha egy olyan kitérő repülőtérrel jelölnek ki, amely lehetővé teszi az (a) és (b) pont előírásainak maradéktalan teljesítését.

CAT.POL.A.435 Leszállás – vizes és szennyezett futópálya

- (a) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben vizes lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossznak legalább a CAT.POL.A.430 bekezdés alapján meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15 együtthatóval szorzott értékének kell lennie.
- (b) Amennyiben a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a futópálya a becsült érkezési időben szennyezett lehet, a leszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszat. Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban meg kell adnia az alkalmazandó leszállási úthosszra vonatkozó adatokat.

2. szakasz – Helikopterek

1. fejezet – Általános előírások

CAT.POL.H.100 Alkalmazhatóság

- (a) A helikoptereket a megfelelő teljesítményosztályra vonatkozó előírásoknak megfelelően kell üzemeltetni.
- (b) Az 1. teljesítményosztályban kell üzemeltetni a helikoptert:
 - (1) ha sűrűn beépített barátságtalan környezetben lévő repülőtérre/repülőtérről vagy műveleti helyszínre/helyszínről repülnek vele, kivéve, ha a repülés a CAT.POL.H.225 bekezdés alapján közérdeket szolgáló helyszínre/helyszínről történik; vagy
 - (2) ha 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámmal rendelkezik, kivéve, ha a repülés a CAT.POL.H.305 bekezdés alapján kiadott jóváhagyás alapján 2. teljesítményosztályba tartozó helikopterleszálló platformról/platformra történik.
- (c) Amennyiben arról a (b) pont másképp nem rendelkezik, a 19-et meg nem haladó, de kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereket 1. vagy 2. teljesítményosztályban kell üzemeltetni.
- (d) Amennyiben arról a (b) pont másképp nem rendelkezik, a 9-et meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereket 1., 2. vagy 3. teljesítményosztályban kell üzemeltetni.

CAT.POL.H.105 Általános előírások

- (a) A helikopter tömege:
 - (1) a felszállás megkezdésekor; vagy
 - (2) repülés közbeni újratervezés során azon a ponton, ahonnan a módosított operatív repülési tervet kell alkalmazni,

nem lehet nagyobb, mint az a tömeg, amellyel a végrehajtandó repülés teljesíteni tudja jelen szakasz vonatkozó előírásait, tekintetbe véve a repülés előrehaladtával vagy a vonatkozó előírásban engedélyezett tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenést is.

- (b) A jelen szakasz előírásainak való megfelelés meghatározásához a légijármű légiüzemeltetési utasításában található jóváhagyott teljesítményadatokat kell használni, szükség esetén kiegészítve a vonatkozó követelményekben előírt egyéb adatokkal. Az üzemeltetőnek az ilyen egyéb adatokat az üzemeltetési utasításban kell meghatároznia. A

jelen szakaszban előírt tényezők alkalmazása során a tényezők kétszeri alkalmazásának elkerülése érdekében figyelembe kell venni a légi jármű légi üzemeltetési utasításában szereplő teljesítményadatokat már belefoglalt minden üzemeltetési tényezőt.

- (c) A jelen szakasz előírásainak történő megfelelés bemutatásakor figyelembe kell venni az alábbi paramétereket:
- (1) a helikopter tömege;
 - (2) a helikopter konfigurációja;
 - (3) a környezeti viszonyok, nevezetesen:
 - (i) a barometrikus magasság és a hőmérséklet;
 - (ii) szél:
 - (A) a (C) bekezdés rendelkezéseinek kivételével a felszállásra, a felszállási repülési profilra és leszállásra vonatkozó követelményeket illetően az 5 csomós vagy azt meghaladó jelentett egyenletes szembeszél-összetevő legfeljebb 50%-a vehető figyelembe;
 - (B) amennyiben a légi jármű légi üzemeltetési utasításában engedélyezik a hátszél-összetevővel végrehajtott fel- és leszállást, valamint a felszállási repülési profil esetében minden esetben figyelembe kell venni a jelentett hátszél-összetevő legalább 150%-át; valamint
 - (C) ahol a fel- és leszállópont felett pontos szélerősségmérő berendezés lehetővé teszi a szélesebbé pontos mérését, az üzemeltető 50%-ot meghaladó szélösszetevőket is megállapíthat, feltéve, ha bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy a szélerősségmérő berendezésnek a végső megközelítési és felszállási területhez való közelsége és megnövelt pontossága azonos értékű repülésbiztonsági szintet nyújt;
 - (4) az üzemeltetési technikák; valamint
 - (5) a teljesítményt hátrányosan befolyásoló bármely rendszer üzemeltetése.

CAT.POL.H.110 Akadályok számításba vétele

- (a) Az akadálymentességre vonatkozó előírások céljai tekintetében figyelembe kell venni a végső megközelítési és felszállási területen túl, a felszállás vagy a megszakított megközelítés repülési profiljában elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:
- (1) VFR szerint teljesített műveletek esetében:

IV. függelék – CAT rész

- (i) a légi jármű légi üzemeltetési utasításában meghatározott legkisebb szélesség fele – vagy ha nincs meghatározva semmilyen szélesség, „ $0,75 \times D$ ”, ahol D a helikopternek a rotorok forgása közbeni legnagyobb kiterjedése;
 - (ii) plusz az alábbi értékek közül a nagyobb: „ $0,25 \times D$ ” vagy „3 m”;
 - (iii) plusz:
 - (A) $0,10 \times DR$ távolság VFR szerinti nappali műveleteknél; vagy
 - (B) $0,15 \times DR$ távolság VFR szerinti éjjeli műveleteknél.
- (2) IFR szerint teljesített műveletek esetében:
- (i) „ $1,5 \times D$ ” vagy 30 m, amelyik érték magasabb, plusz:
 - (A) $0,10 \times DR$ távolság IFR szerinti, pontos útirány-navigációval végzett műveleteknél;
 - (B) $0,15 \times DR$ távolság IFR szerinti, normál útirány-navigációval végzett műveleteknél; vagy
 - (C) $0,30 \times DR$ távolság IFR szerinti, útirány-navigáció nélkül végzett műveleteknél.
 - (ii) A megszakított megközelítés repülési profiljának felmérésekor az akadály számításbavételi körzetétől történő eltérés csak a rendelkezésre álló felszállási távolság végét követően alkalmazható.
- (3) A felszállás látás szerint végrehajtott első szakaszát követően egy átváltási ponton IFR vagy műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok (IMC) szerinti repülésre történő átváltással végrehajtott műveleteknél az (1) pontban meghatározott követelményeket az átváltási pontig, a (2) pontban meghatározott követelményeket pedig az átváltási pont után kell alkalmazni. Az átváltási pont nem lehet 1. teljesítményosztályban üzemeltetett helikopterek esetén a szükséges felszállási távolság (*TODRH*) végpontja, 2. teljesítményosztályban üzemeltetett helikopterek esetén a felszállás utáni meghatározott pont (*DPATO*) előtt.
- (b) Hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállás esetében az akadálymentességre vonatkozó előírásokat illetően akkor kell figyelembe venni a hátrafelé vagy oldalirányba történő átváltási területen elhelyezkedő akadályokat, ha vízszintes távolságuk a tervezett repülési profil alatt a felszínen található legközelebbi ponttól nem haladja meg az alábbi értékeket:
- (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasításában meghatározott legkisebb szélesség fele, illetve ahol nincs meghatározva semmilyen szélesség, „ $0,75 \times D$ ”;
 - (2) plusz az alábbi értékek közül a nagyobb: „ $0,25 \times D$ ” vagy „3 m”;
 - (3) plusz:

IV. függelék – CAT rész

- (i) VFR szerinti nappali műveleteknél, $0,10 \times$ a végső megközelítési és felszállási terület végétől megtett távolság; vagy
 - (ii) VFR szerinti éjjeli műveleteknél $0,15 \times$ a végső megközelítési és felszállási terület végétől megtett távolság.
- (c) Az akadályok figyelmen kívül hagyhatók, ha messzebb helyezkednek el, mint:
- (1) nappali műveleteknél a rotorsugár (R) hétszerese, amennyiben feltételezhető, hogy az emelkedés során megfelelő látható tereptárgyak segítségével elérhető a szükséges navigációs pontosság;
 - (2) éjjeli műveleteknél a rotorsugár (R) tízszerese, amennyiben feltételezhető, hogy az emelkedés során megfelelő látható tereptárgyak segítségével elérhető a szükséges navigációs pontosság;
 - (3) 300 m, ha megfelelő navigációs eszközökkel érhető el a szükséges navigációs pontosság; vagy
 - (4) 900 m minden egyéb esetben.

2. fejezet – 1. teljesítményosztály

CAT.POL.H.200 Általános előírások

A 1. teljesítményosztályban üzemeltetett helikoptereket A vagy azzal egyenértékű kategóriában kell tanúsítani.

CAT.POL.H.205 Felszállás

- (a) A felszállótömeg nem haladhatja meg az alkalmazandó eljárásra a légijármű légiüzemeltetési utasításában meghatározott legnagyobb felszállótömeget.
- (b) A felszállótömeg akkora legyen, hogy:
 - (1) a kritikus hajtóműnek a felszállási elhatározási ponton (*TDP*) vagy az előtt észlelt meghibásodása esetén lehetővé tegye a felszállás megszakítását és a végső megközelítési és felszállási területen történő leszállást;
 - (2) a szükséges megszakított felszállási távolság (*RTODRH*) ne haladja meg a megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló távolságot (*RTODAH*); valamint
 - (3) a szükséges felszállási távolság (*TODRH*) ne haladja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot (*TODAH*).
 - (4) A szükséges felszállási távolság a (b)(3) bekezdés ellenére meghaladhatja a rendelkezésre álló felszállási távolságot, ha a kritikus hajtómű meghibásodásának a felszállási elhatározási ponton történő felismerését követően a helikopter a felszállás folytatása során képes a szükséges felszállási távolság végéig valamennyi akadályt legalább 10,7 m (35 láb) függőleges távolságban elkerülni.
- (c) Az (a) és (b) pont előírásainak való megfelelés bemutatásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 (c) pont vonatkozó paramétereit az indulási repülőtéren vagy műveleti helyszínen.
- (d) A felszállásnak a felszállási elhatározási pontig tartó részét a talajt látva kell végezni úgy, hogy végre lehessen hajtani az esetleges megszakított felszállást.
- (e) Hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállás esetén a kritikus hajtómű meghibásodásának a felszállási elhatározási ponton vagy az előtt történő észlelésekor a hátrafelé vagy oldalirányba történő felszállási területen lévő valamennyi akadályt megfelelő távolságban el kell kerülni.

CAT.POL.H.210 Felszállási repülési profil

- (a) A kritikus hajtóműnek a felszállási elhatározási ponton észlelt meghibásodása esetén a szükséges felszállási távolság végétől:
- (1) A felszállótömeg akkora legyen, amely lehetővé teszi, hogy a felszállási repülési profil az emelkedési útvonalon található minden akadálytól biztonságos függőleges távolságot nyújtson. Ez VFR szerinti repülések esetén legalább 10,7 m (35 láb), IFR szerinti repülések esetén pedig $10,7 \text{ m (35 láb)} + 0,01 \times \text{DR}$ távolság. Csak a CAT.POL.H.110 bekezdésben leírt akadályokat kell figyelembe venni.
 - (2) Ha a repülés irányát 15° -ot meghaladóan megváltoztatják, megfelelő ráhagyást kell tartani a dőlésszögnek az akadálymentességi előírások betartásának képességére való hatása miatt. Ilyen forduló nem kezdhető a felszállófelület feletti 61 m (200 láb) magasság elérése előtt, kivéve, ha a légi jármű légi üzemeltetési utasításában szereplő jóváhagyott eljárás része.
- (b) Az (a) pont előírásainak való megfelelés bemutatásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 (c) pont vonatkozó paramétereit az indulási repülőtéren vagy műveleti helyszínen.

CAT.POL.H.215 Útvonalrepülés – a kritikus hajtómű üzemképtelen

- (a) A helikopter tömege és repülési profiljának a kritikus hajtómű üzemképtelensége esetén és a repülés során várt időjárási viszonyok között az útvonal bármely pontján lehetővé kell tennie az (1), (2) vagy (3) pont előírásainak való megfelelést:
- (1) Amennyiben a repülés bármely szakaszát a talaj látása nélkül tervezik végrehajtani, a helikopter tömege a kritikus hajtómű üzemképtelensége esetén legyen lehetővé legalább 50 láb/perc emelkedési sebességet a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgy és akadály fölött legalább 300 m (1000 láb), illetve hegyvidéki területen 600 m (2000 láb) magassággal az útvonal teljes hosszában.
 - (2) Amennyiben a repülést a talaj látása nélkül tervezik végrehajtani, a repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a helikopter folytathassa a repülést az utazómagasságról egy olyan leszállóhely feletti 300 m (1000 láb) magasságig, ahol a CAT.POL.H.220 bekezdés szerinti leszállás végezhető. A repülési profil legalább 300 m (1000 láb), illetve hegyvidéki területen 600 m (2000 láb) függőleges távolságban elkerül a tervezett nyomvonal mindkét oldalán 9,3 km (5 NM) távolságon belül lévő minden tereptárgyat és akadályt. Lesodródási (egy üzemképtelen hajtóművel végrehajtott süllyedési) (*drift-down*) technikák alkalmazhatók.
 - (3) Amennyiben a repülést látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között, a talajt látva tervezik végrehajtani, a repülési profilnak lehetővé kell tennie, hogy a helikopter folytathassa a repülést az utazómagasságról egy olyan leszállóhely feletti 300 m (1000 láb) magasságig, ahol a CAT.POL.H.220 bekezdés szerinti leszállás végezhető anélkül, hogy a helikopter bármikor a vonatkozó legkisebb tengerszint

IV. függelék – CAT rész

feletti repülési magasság alá süllyedne. Az útvonal mindkét oldalán 900 m távolságon belül lévő akadályokat kell figyelembe venni.

- (b) Az (a)(2) vagy (a)(3) pont előírásainak történő megfelelés bizonyításakor:
- (1) azt kell feltételezni, hogy a kritikus hajtómű az útvonal legkritikusabb szakaszán válik üzemképtelenné;
 - (2) figyelembe veszik a szél hatását a repülési profilra;
 - (3) csak olyan mértékű tüzelőanyag-kieresztést lehet tervezni, hogy biztonságos eljárást alkalmazva a repülőteret vagy műveleti helyszínt az előírt tüzelőanyag-tartalékokkal lehessen elérni; és
 - (4) a felszín felett 1000 láb alatti magasságra alatt nem szabad tüzelőanyag-kieresztést tervezni.
- (c) Ha a szükséges navigációs pontosság nem tartható legalább a repülés 95%-ában, az (a)(1) és (a)(2) pontban meghatározott biztonsági távolságokat 18,5 km-re (10 NM) kell növelni.

CAT.POL.H.220 Leszállás

- (a) A helikopter leszállótömege a leszállás becsült időpontjában nem haladhatja meg az alkalmazandó eljárásra a légi jármű légiüzemeltetési utasításában meghatározott legnagyobb leszállótömeget.
- (b) Ha a kritikus hajtómű meghibásodását a leszállási elhatározási ponton (*LDP*) vagy az előtt észlelik, lehetséges a végső megközelítési és felszállási területen belüli leszállás és megállás, vagy megszakított leszállás végrehajtása és a repülési profilon lévő minden akadály legalább 10,7 m (35 láb) függőleges távolságban történő elkerülése. Csak a CAT.POL.H.110 bekezdésben leírt akadályokat kell figyelembe venni.
- (c) Amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodását a leszállási elhatározási ponton vagy bármikor azt követően észlelik, lehetséges:
- (1) a megközelítési útvonalon lévő minden akadály elkerülése; és
 - (2) a végső megközelítési és felszállási területen belüli leszállás és megállás.
- (d) Az (a) – (c) pont előírásainak való megfelelés bemutatásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 (c) pont vonatkozó paramétereit a célrepülőtéren vagy műveleti helyszínen, illetve szükség esetén bármely kitérő repülőtéren vagy műveleti helyszínen történő leszállás becsült idejében.
- (e) A leszállásnak a leszállási elhatározási ponttól a földet érésig tartó részét a talajt látva kell végrehajtani.

CAT.POL.H.225 Közérdekeket szolgáló helyszínre/helyszínről végrehajtott helikopteres repülések

- (a) A közérdeket szolgáló helyszínre/helyszínről (PIS) végrehajtott helikopteres repülések végezhetőek a 2. teljesítményosztályban, a CAT.POL.H.310 (b) vagy a CAT.POL.H.325 (b) pont előírásainak teljesítése nélkül, amennyiben valamennyi alábbi feltétel teljesül:
- (1) a közérdeket szolgáló helyszínt 2002. július 1. előtt hozták létre;
 - (2) mérete vagy a környezetében található akadályok nem teszik lehetővé az 1. teljesítményosztály előírásainak teljesítését;
 - (3) a repülést hatot meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopterrel végzik;
 - (4) az üzemeltető teljesíti a CAT.POL.H.305 (b)(2) és (b)(3) pont előírásait;
 - (5) a helikopter tömege nem haladja meg a légijármű légiüzemeltetési utasításában mozdulatlan levegőben, a megfelelő biztonságos felszállósebességen (V_{TOSS}), üzemképtelen kritikus hajtóművel és a maradék hajtóművek megfelelő teljesítményen történő üzemelése mellett 8%-os emelkedési meredekségre meghatározott legnagyobb tömeget; valamint
 - (6) az üzemeltető előzetes jóváhagyást kapott az illetékes hatóságtól és attól az államtól, ahol a közérdeket szolgáló helyszín található.
- (b) Az üzemeltetési utasításban a helyszínnek megfelelő eljárásokat kell kialakítani annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni azt az időt, amikor a kritikus hajtómű fel- vagy leszállás során bekövetkező meghibásodása veszélyt jelent a helikopter fedélzetén vagy a talajon tartózkodókra.
- (c) Az üzemeltetési utasítás minden közérdeket szolgáló helyszín esetében tartalmazzon: egy helyszínrajzot vagy magyarázattal ellátott fényképet a helyszínről méretekkel, az 1. teljesítményosztálynak történő meg nem felelés okaival, a fő veszélyekkel és esemény bekövetkezése esetén alkalmazandó kényszerhelyzeti tervvel.

3. fejezet – 2. teljesítményszálly

CAT.POL.H.300 Általános előírások

A 2. teljesítményszállyban üzemeltetett helikoptereket A vagy azzal egyenértékű kategóriában kell tanúsítani.

CAT.POL.H.305 Biztonságos kényszerleszállás biztos lehetősége nélküli repülések

- (a) A fel- és leszállás során biztonságos kényszerleszállás biztos lehetősége nélküli repülések csak akkor hajthatók végre, ha az üzemeltető beszerezte az illetékes hatóság jóváhagyását.
- (b) Az üzemeltető kötelezettségei a jóváhagyás beszerzése és megtartása érdekében:
 - (1) kockázatelemzést végez az alábbiakat megadva:
 - (i) a helikopter típusa; és
 - (ii) a repülések típusa;
 - (2) végrehajtja az alábbi feltételeket:
 - (i) végrehajtja és fenntartja a gyártó által meghatározott helikopter-/hajtómű-módosítási előírásokat;
 - (ii) elvégzi a helikopter vagy a hajtómű gyártója által javasolt megelőző karbantartási munkálatokat;
 - (iii) az üzemeltetési utasítást kiegészíti a fel- és leszállási eljárásokkal, amennyiben azok még nem szerepelnek a légijármű légiüzemeltetési utasításában;
 - (iv) meghatározza a hajózó személyzet számára előírt képzést; és
 - (v) felállít egy rendszert a hajtómű teljesítménykimaradásainak, leállásainak és meghibásodásainak a gyártó részére történő jelentésére;
- valamint
- (3) bevezet valamilyen használatot nyomon követő rendszert [*usage monitoring system (UMS)*].

CAT.POL.H.310 Felszállás

- (a) A felszállótömeg nem haladhatja meg a repülőtér vagy az műveleti helyszín szintje felett 300 m (1000 láb) magasságon, üzemképtelen kritikus hajtómű és a többi hajtómű

IV. függelék – CAT rész

megfelelő teljesítménytartományban történő üzemeltetése esetén 150 láb/perc emelkedési sebesség eléréséhez meghatározott legnagyobb tömeget.

- (b) A CAT.POL.H.305 bekezdésben meghatározott repülések kivételével a felszállást úgy kell végezni, hogy addig a pontig, ahonnan a repülés biztonságosan folytatható, lehetőség legyen biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.
- (c) A CAT.POL.H.305 bekezdés szerint végrehajtott repüléseknél az (a) pont előírásain felül:
 - (1) a felszállótömeg nem haladhatja meg a légi jármű légi üzemeltetési utasításában a valamennyi hajtómű üzemképes állapotában, párnahatás nélkül [*all engines operative out of ground effect (AEO OGE)*], mozdulatlan levegőben, valamennyi hajtóművet a meghatározott teljesítménytartományban üzemeltetve végrehajtott függeszkedéshez meghatározott legnagyobb tömeget; vagy
 - (2) helikopterleszálló platformról végrehajtott felszállásoknál:
 - (i) 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasulésszámú helikopter; vagy
 - (ii) minden barátságatlan környezetben elhelyezkedő helikopterleszálló platformról felszálló helikopter

esetén a felszállótömeg meghatározásánál figyelembe kell venni: az eljárást; a helikopterleszálló platform szélének elvétését és a süllyedést a helikopterleszálló platform magasságától függően, üzemképtelen kritikus hajtóműve(kke)l, a többi hajtóművet a megfelelő teljesítménytartományban üzemeltetve.

- (d) Az (a) – (c) pont előírásainak való megfelelés bemutatásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 (c) pont vonatkozó paramétereit az indulási ponton.
- (e) A felszállásnak a CAT.POL.H.315 bekezdés előírásainak teljesítése előtti szakaszát a talajt látva kell végrehajtani.

CAT.POL.H.315 Felszállási repülési profil

A felszállás utáni meghatározott ponttól (*DPATO*) kezdve vagy másik lehetőségként legkésőbb a felszállási felület fölötti 200 láb magasság elérésétől fogva a kritikus hajtómű üzemképtelensége esetén meg kell felelni a CAT.POL.H.210 (a)(1), (a)(2) és (b) pont előírásainak.

CAT.POL.H.320 Útvonalrepülés – a kritikus hajtómű üzemképtelen

Meg kell felelni a CAT.POL.H.215 bekezdés előírásainak.

CAT.POL.H.325 Leszállás

- (a) A leszállás becsült időpontjában a leszállótömeg nem haladhatja meg a repülőtér vagy az műveleti helyszín szintje felett 300 m (1000 láb) magasságon, üzemképtelen kritikus

IV. függelék – CAT rész

hajtómű és a többi hajtómű megfelelő teljesítménytartományban történő üzemeltetése esetén 150 láb/perc emelkedési sebesség eléréséhez meghatározott legnagyobb tömeget.

- (b) Amennyiben a kritikus hajtómű a megközelítési útvonal valamely pontján hibásodik meg:
- (1) a CAT.POL.H.315 bekezdés előírásainak megfelelő megszakított leszállás hajtható végre; vagy
 - (2) a CAT.POL.H.305 bekezdésben meghatározottaktól eltérő repüléseknél a helikopter képes biztonságos kényszerleszállást végrehajtani.
- (c) A CAT.POL.H.305 bekezdés szerint végrehajtott repüléseknél az (a) pont előírásain felül:
- (1) a leszállótömeg nem haladhatja meg a légijármű légiüzemeltetési utasításában a valamennyi hajtómű üzemképes állapotában, párnahatás nélkül (*AEO OGE*), mozdulatlan levegőben, valamennyi hajtóművet a meghatározott teljesítménytartományban üzemeltetve végrehajtott függeszkedéshez meghatározott legnagyobb tömeget; vagy
 - (2) helikopterleszálló platformra végrehajtott leszállásoknál:
 - (i) 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopter; vagy
 - (ii) minden barátságtalan környezetben elhelyezkedő helikopterleszálló platformra leszálló helikopter
- esetén a leszállótömeg meghatározásánál figyelembe kell venni az eljárást és a süllyedést a helikopterleszálló platform magasságától függően, üzemképtelen kritikus hajtóműve(kke)l, a többi hajtóművet a megfelelő teljesítménytartományban üzemeltetve.
- (d) Az (a) – (c) pont előírásainak való megfelelés bemutatásakor figyelembe kell venni a CAT.POL.H.105 (c) pont vonatkozó paramétereit a célrepülőtéren, illetve szükség esetén bármely kitérő repülőtéren.
- (e) A leszállás azon szakaszát, amely után nem teljesíthetők a (b)(1) pont előírásai, a talajt látva kell végrehajtani.

4. fejezet – 3. teljesítményosztály

CAT.POL.H.400 Általános előírások

- (a) A 3. teljesítményosztályban üzemeltetett helikoptereket A vagy azzal egyenértékű vagy B kategóriában kell tanúsítani.
- (b) Repülések kizárólag nem barátságtalan környezetben hajthatók végre, kivéve:
 - (1) a CAT.POL.H.420 bekezdés előírásai szerinti repülést; vagy
 - (2) a fel- és leszállási szakaszban a (c) bekezdés szerinti üzemeltetést.
- (c) Amennyiben az üzemeltető a CAT.POL.H.305 bekezdés alapján kapott jóváhagyást, a repülések beépített területen kívül található barátságtalan környezetben lévő, biztonságos kényszerleszállás biztos lehetősége nélküli repülőtérré/repülőtérrel vagy műveleti helyszínre/helyszínről is végrehajthatók az alábbi esetekben:
 - (1) felszálláskor a V_y (a legjobb emelkedési sebességet biztosító sebesség) elérése előtt vagy a felszállási felület feletti 200 láb magasságig; vagy
 - (2) leszálláskor a felszín feletti 200 láb magasság alatt.
- (d) Nem végezhetők repülések az alábbi esetekben:
 - (1) nem látható a talaj;
 - (2) éjjel;
 - (3) amennyiben a felhőalap alacsonyabb mint 600 láb; vagy
 - (4) amennyiben a látótávolság kevesebb mint 800 m.

CAT.POL.H.405 Felszállás

- (a) A felszállótömegnek az alábbi értékek közül a kisebbnek kell lennie:
 - (1) a legnagyobb engedélyezett felszállótömeg; vagy
 - (2) a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatással történő függeszkedéshez meghatározott legnagyobb felszállótömeg, vagy ha a körülmények olyanok, hogy párnahatással történő függeszkedés létrejötte nem valószínű, a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatás nélküli függeszkedéshez meghatározott legnagyobb felszállótömeg.
- (b) A CAT.POL.H.400 (b) pontban felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

CAT.POL.H.410 Útvonalrepülés

- (a) A helikopternek valamennyi hajtóművet legfölből a maximális üzemi teljesítményen üzemeltetve képesnek kell lennie a tervezett út folytatására vagy a tervezett kitérés végrehajtására anélkül, hogy bármikor is a megfelelő legkisebb tengerszint feletti repülési magasság alá süllyedne.
- (b) A CAT.POL.H.420 bekezdésben felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

CAT.POL.H.415 Leszállás

- (a) A helikopter leszállótömegének a leszállás becsült időpontjában az alábbi értékek közül a kisebbnek kell lennie:
 - (1) a legnagyobb engedélyezett leszállótömeg; vagy
 - (2) a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatással történő függeszkedéshez meghatározott legnagyobb leszállótömeg, vagy ha a körülmények olyanok, hogy párnahatással történő függeszkedés létrejötte nem valószínű, a valamennyi hajtóművet felszállóteljesítményen üzemeltetve, párnahatás nélküli függeszkedéshez meghatározott legnagyobb leszállótömeg.
- (b) A CAT.POL.H.400 (b) pontban felsorolt esetek kivételével a helikopternek hajtóműhiba esetén képesnek kell lennie biztonságos kényszerleszállás végrehajtására.

CAT.POL.H.420 Beépített területen kívüli barátságtalan környezetben végrehajtott helikopteres repülések

- (a) Hatot meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú gázturbinás helikopterrel csak akkor végezhető repülések beépített területen kívüli, a biztonságos kényszerleszállás biztos képessége nélküli barátságtalan környezetben, ha az üzemeltető beszerezte az illetékes hatóság jóváhagyását.
- (b) Az üzemeltető kötelezettségei a jóváhagyás beszerzése és megtartása érdekében:
 - (1) ezeket a repüléseket kizárólag az adott területért felelős hatóság által meghatározott és jóváhagyott hegyvidéki vagy félreeső területen végezheti;
 - (2) ezen repüléseket nem hajthatja végre helikopteres légimentő repülésre szóló jóváhagyás alapján;
 - (3) bizonyítja, hogy a helikopter korlátozásai vagy egyéb indokolt szempontok nem teszik lehetővé a megfelelő teljesítménykövetelmények alkalmazását; valamint
 - (4) a CAT.POL.H.305 (b) pont szerinti jóváhagyással kell rendelkeznie.

IV. függelék – CAT rész

- (c) Ilyen repülések a CAT.IDE.H.240 bekezdés ellenére kiegészítő oxigénberendezés nélkül is végrehajthatók, amennyiben a pilótakabin barometrikus magassága nem haladja meg 30 percnél tovább a 10 000 lábat, és soha nem haladja meg a 13 000 lábat.

3. szakasz – Tömeg és súlypont

1. fejezet – Hajtóművel rendelkező légi járművek

CAT.POL.MAB.100 Súly és súlypont, terhelés

- (a) A légi jármű terhelésének, súlyának és súlypontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű légi üzemeltetési utasításában – vagy ha az korlátozóbb, az üzemeltetési utasításában – meghatározott korlátozásoknak.
- (b) Az üzemeltetőnek tényleges súlyméréssel kell megállapítania minden légi jármű súlyát és súlypontját az első szolgálatba állítást megelőzően, majd azt követően egyedi légi járműtömegek használata esetén 4 évente, flottatömegek használata esetén 9 évente ismétlődően. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások halmozott hatását a tömegre és súlypontra. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és súlypontra, a légi járműveket újra kell mérni.
- (c) A súlymérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.
- (d) Az üzemeltetőnek súlyméréssel vagy szabványtömegek alkalmazásával kell megállapítania a légi jármű száraz üzemeltetési súlyát, amely tartalmazza minden működő berendezésnek és a személyzet tagjainak súlyát. Meg kell határozni helyzetük hatását a légi jármű súlypontjára.
- (e) Az üzemeltetőnek a hasznos teher súlyát – az esetleges ballasztal együtt – tényleges súlyméréssel vagy az utasokra és poggyászra alkalmazott szabványtömegek alapján kell meghatározni.
- (f) Az utasokra és feladott poggyászra alkalmazott szabványtömegek használata mellett az üzemeltető egyéb rakományokra is alkalmazhat szabványtömegeket, amennyiben bebizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy ezen tételek tömege megegyezik, vagy tömegük a megadott tűréshatáron belül van.
- (g) Az üzemeltetőnek meg kell határozni a feltöltött tüzelőanyag súlyát a tényleges sűrűséget, vagy ha az nem ismert, az üzemeltetési utasításban megadott módszerrel kiszámított sűrűséget használva.
- (h) Az üzemeltetőnek biztosítania kell az alábbiakat:
 - (1) a légi jármű rakodása megfelelően képezett személyek felügyelete mellett történik; és
 - (2) a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezik a légi jármű súly- és súlypontszámításához használt adatokkal.

- (i) Az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie a további szerkezeti korlátozásokat, például padlóterhelési-korlátozásokat, a folyóméterenkénti legnagyobb törzs terhelést, az egyes rakterekben elhelyezhető legnagyobb tömeget és az elhelyezhető legnagyobb utasülésszámot. Helikoptereknél az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie a terhelés repülés közbeni változásait.
- (j) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban meg kell határozni az (a) – (i) pont előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint súly- és súlypontszámítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Ennek a rendszernek minden tervezett műveletre ki kell térnie.

CAT.POL.MAB.105 Súly- és súlypontadatok és dokumentáció

- (a) Az üzemeltetőnek minden repülés előtt meg kell határozni a súly- és súlypontadatokat, és el kell készítenie a súly- és súlypontszámítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását. A súly- és súlypontszámítási dokumentáció alapján a légi jármű-parancsnoknak képesnek kell lennie annak megállapítására, hogy a terhelés és annak eloszlása nem lépi-e át a légi jármű súly- és súlypontkorlátait. A súly- és súlypontszámítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:
 - (1) A légi jármű lajstromjele és típusa;
 - (2) Járatazonosító, szám és dátum;
 - (3) A légi jármű-parancsnok neve;
 - (4) A dokumentumot készítő személy neve;
 - (5) Száraz üzemeltetési tömeg és a légi jármű ennek megfelelő súlypontja;
 - (i) B teljesítményosztályú repülőgépek és helikopterek esetén a súlyponthelyzetet nem szükséges feltüntetni a súly- és súlypontszámítási dokumentációban, ha például a terhelés elosztása az előzetesen kiszámított súlyponttáblázat alapján történt, vagy ha kimutatható, hogy a tervezett repüléshez a tényleges terheléstől függetlenül biztosítható a helyes súlypont.
 - (6) A tüzelőanyag tömege felszálláskor és az útvonal lerepüléséhez szükséges tüzelőanyag tömege;
 - (7) A tüzelőanyagtól eltérő üzemanyagok és egyéb fogyóanyagok tömege, ha vannak ilyenek;
 - (8) A terhelés (rakomány) összetevői az utasokkal, a poggyással, a teheráruval és a ballasztal együtt;
 - (9) Felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag nélküli tömeg;
 - (10) A légi jármű estében alkalmazható súlyponthelyzetek; és
 - (12) A korlátozó súly- és súlypontértékek.

IV. függelék – CAT rész

A fenti információknak elérhetőeknek kell lenniük a repülés tervezési dokumentációjában vagy súly- és súlypontszámítási rendszereiben. Az információ egy részét tartalmazhatja más azonnal rendelkezésre álló dokumentum is.

- (b) Ha a súly- és súlypontadatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes súly- és súlypontszámító rendszer állítja elő, az üzemeltetőnek ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét.
- (c) A légi jármű rakodását felügyelő személynek aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell igazolnia, hogy a terhelés és annak eloszlása megegyezik a légi jármű-parancsnoknak átadott súly- és súlypontszámítási dokumentációval. A légi jármű-parancsnoknak aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell jeleznie ennek elfogadását.
- (d) Az üzemeltetőnek meg kell határoznia a rakomány utolsó pillanatban történő változtatásának eljárásait az alábbiak biztosítása érdekében:
 - (1) a súly- és súlypontszámítási dokumentáció kitöltését követő minden utolsó pillanatban végrehajtott változtatásról értesítik a légi jármű-parancsnokot, és bevezetik a változtatást a tömeg és súlypontszámítási dokumentációt tartalmazó repüléstervezési dokumentumokba;
 - (2) meghatározzák az utolsó pillanatban végrehajtott, az utasok számát, illetve a rakomány mennyiségét érintő változtatások megengedhető legnagyobb mértékét; és
 - (3) amennyiben ezt a legnagyobb értéket meghaladják, új súly- és súlypontszámítási dokumentációt kell készíteni.
- (e) Ha a légi jármű útnak indításához elsődleges forrásként fedélzeti beépített súly- és súlypontszámító számítógépes rendszert vagy önálló számítógépes súly- és súlypontszámító rendszert szeretne használni, az üzemeltetőnek be kell szereznie az illetékes hatóság jóváhagyását. Az üzemeltetőnek be kell mutatnia a rendszer pontosságát és megbízhatóságát.

D alfejezet – Műszerek, adatok, berendezések

1. szakasz – Repülőgépek

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

- (a) A jelen részben előírt műszereket és berendezéseket a 1702/2003/EK rendelet szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:
- (1) Tartalék megszakítók;
 - (2) Független hordozható fényforrások;
 - (3) Egy pontos időmérő;
 - (4) Térképtartó;
 - (5) Elsősegélycsomagok;
 - (6) Sürgősségi egészségügyi csomag;
 - (7) Kézi hangszórók;
 - (8) Túlélőfelszerelés és jeladóberendezés;
 - (9) Tengeri horgonyok és nyugőzéshez szükséges felszerelés; valamint
 - (10) Gyermekek biztonsági övek.
- (c) A jelen rész által nem megkövetelt és a 1702/2003/EK rendelet szerint nem jóváhagyás-köteles, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:
- (1) az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információt a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. függelék, illetve a CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 vagy CAT.IDE.A.345 bekezdés előírásainak történő megfelelésre; és
 - (2) a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát, még üzemszünetek vagy meghibásodások esetén sem.
- (d) Amennyiben a berendezést a hajózó személyzet valamelyik tagja repülés közben saját munkahelyén használja, a berendezésnek arról a munkahelyről könnyen működtethetőnek kell lennie. Amennyiben egy berendezést a hajózó személyzet több tagjának is működtetnie kell, a berendezést úgy kell beszerezni, hogy minden olyan munkahelyről könnyen működtethető legyen, ahonnan működtetni kell.

- (e) A hajózó személyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját munkahelyükről, a repülés közben előre nézve rendszeren felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.
- (f) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezés legyen könnyen elérhető azonnali használatra.

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

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

- (a) a repülőgépet az üzemeltető MEL-je (minimálisan szükséges berendezések listája) szerint üzemeltetik; vagy
- (b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemeltető a repülőgépet a minimálisan szükséges berendezések alaplístájának (*MMEL*) korlátozásai szerint üzemeltesse.

CAT.IDE.A.110 Tartalék áramköri megszakítók

- (a) A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék áramköri megszakítókkal a repülés közben cserélhető megszakítók cseréjéhez.
- (b) A fedélzeten tartandó tartalék áramköri megszakítók előírt száma az alábbi értékek közül a magasabb:
 - (1) a különféle áramerősségre méretezett megszakítók mindegyikének 10%-a; vagy
 - (2) minden áramerősség-értékhez három megszakító.

CAT.IDE.A.115 Üzemi fények

- (a) A nappal repült repülőgépeket az alábbi fényekkel kell felszerelni:
 - (1) összeütközés-védelmi fényrendszer;
 - (2) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
 - (3) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás; valamint
 - (4) független hordozható fényforrás a személyzet valamennyi előírt tagja számára, amelyet az a munkahelyén ülve könnyen elérhet.
- (b) Az éjjel repült repülőgépeket ezenfelül az alábbi fényekkel kell még felszerelni:
 - (1) navigációs/helyzetjelző fények;

- (2) két leszállófény vagy két külön energiaellátású izzószálat tartalmazó egyetlen fény; valamint
- (3) amennyiben a repülőgép hidroplánként üzemel, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

CAT.IDE.A.120 Szélvédőtisztító berendezés

Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket mindkét pilótamunkahelyen fel kell szerelni csapadék esetén a szélvédő egy részét tisztán tartó eszközzel.

CAT.IDE.A.125 Nappali, VFR szerinti repülés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A nappal, VFR szerint repült repülőgépeket a pilóta munkahelyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

- (a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
 - (1) Mágneses irány;
 - (2) Az idő órában, percben, másodpercben;
 - (3) Barometrikus magasság;
 - (4) Műszer szerinti sebesség;
 - (5) Függőleges sebesség (varió);
 - (6) Fordulás és csúszás;
 - (7) Térbeli helyzet; valamint
 - (8) Irány.
- (b) Az alábbiak kijelzésére szolgáló eszközök:
 - (1) Külső hőmérséklet;
 - (2) Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki; valamint
 - (3) ha a szükséges repülőműszerek nem kapnak elegendő energiát.
- (c) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta munkahelyére az alábbiak kijelzésére szolgáló további különálló eszközöket kell beszerezni:
 - (1) Barometrikus magasság;
 - (2) Műszer szerinti sebesség;

IV. függelék – CAT rész

- (3) Függőleges sebesség (varió);
 - (4) Fordulás és csúszás;
 - (5) Térbeli helyzet; valamint
 - (6) Irány.
- (d) A sebességjelző rendszerek párakicsapódás vagy jegesedés miatti működési hibáját megakadályozó eszközt kell használni:
- (1) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeken; valamint
 - (2) olyan repülőgépeken, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. április 1-jén vagy azt követően kapták meg.
- (e) Az 1995. május 22-ét megelőzően saját légialkalmassági bizonyítványt kapott egy hajtóműves repülőgépek mentesülnek az (a)(6), (a)(7), (a)(8) és (b)(1) pont előírásai alól, ha a követelmények teljesítéséhez utólagos beszerelésre lenne szükség.

CAT.IDE.A.130 IFR szerinti vagy éjjel történő repülés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A VFR szerint éjjel vagy IFR szerint repült repülőgépeket a pilóta munkahelyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

- (a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
- (1) Mágneses irány;
 - (2) Az idő órában, percben, másodpercben;
 - (3) Műszer szerinti sebesség;
 - (4) Függőleges sebesség (varió);
 - (5) Fordulás és csúszás, illetve – amennyiben a repülőgép fel van szerelve a térbeli helyzet mérésére és kijelzésére tartalék eszközzel – csúszás;
 - (6) Térbeli helyzet; valamint
 - (7) Stabilizált irány.
- (b) Két eszköz a barometrikus magasság mérésére és kijelzésére.
- (c) Az alábbiak kijelzésére szolgáló eszközök:
- (1) Külső hőmérséklet;
 - (2) Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki; valamint

IV. függelék – CAT rész

- (3) ha a szükséges repülőműszerek nem kapnak elegendő energiát.
- (d) Az (a)(3) és (h)(2) pontban előírt sebességjelző rendszerek párakicsapódás vagy jegesedés miatti működési hibáját megakadályozó eszköz.
- (e) A (d) pontban előírt eszköz meghibásodását a hajózó személyzet részére jelző eszköz olyan repülőgépeken, amelyek:
- (1) saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1-jén vagy azt követően kapták meg; vagy
 - (2) saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1-je előtt kapták meg, és legnagyobb engedélyezett felszállótömegük meghaladja az 5700 kg-ot, legnagyobb üzemi utasülésszámuk pedig a kilencet.
- (f) Az 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű légszűrős repülőgépek kivételével két független statikusnyomás-mérő rendszer.
- (g) 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű légszűrős repülőgépeknél egy statikusnyomás-mérő rendszer és egy másik forrásból származó statikus nyomás.
- (h) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta munkahelyére az alábbiak kijelzésére szolgáló különálló eszközöket kell beszerezni:
- (1) Barometrikus magasság;
 - (2) Műszer szerinti sebesség;
 - (3) Függőleges sebesség (varió);
 - (4) Fordulás és csúszás;
 - (5) Térbeli helyzet; valamint
 - (6) Stabilizált irány.
- (i) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeken a térbeli helyzet mérésére és kijelzésére szolgáló, mindkét pilóta munkahelyéről használható tartalék eszköz, amely:
- (1) normál működés közben folyamatos energiaellátást kap, és az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén az üzemi generátorrendszertől független áramforrásból kap táplálást;
 - (2) az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén – a vészhelyzeti energiaellátásra háruló egyéb terheléseket és az üzemeltetési eljárásokat is figyelembe véve – legalább 30 percig megbízhatóan működik;
 - (3) a térbeli helyzetet mérő és kijelző minden más eszköztől függetlenül működik;
 - (4) az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén automatikusan üzemképes marad;

IV. függelék – CAT rész

- (5) a repülés valamennyi szakaszában megfelelően meg van világítva, kivéve az 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, valamely tagállamban 1995. április 1. előtt már lajstromozott, a bal oldali műszerfalon tartalék térbelihelyzet-jelzővel felszerelt repülőgépeket;
 - (6) a hajózó személyzet számára egyértelmű, hogy a tartalék térbelihelyzet-jelző mikor kap energiaellátást tartalék áramforrásból; és
 - (7) ha a tartalék térbelihelyzet-jelző saját elkülönült energiaellátással rendelkezik, a műszerfalon vagy magán a műszeren valami jelzi, amikor erről az energiaforrásról működik.
- (j) Térképtartó egy jó olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható.

CAT.IDE.A.135 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerint repült repülőgépeket el kell látni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

CAT.IDE.A.140 Magasságfigyelmeztető rendszer

- (a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni magasságfigyelmeztető rendszerrel:
- (1) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légcsavaros gázturbinás repülőgépek; és
 - (2) sugárhajtóműves repülőgépek.
- (b) A magasságfigyelmeztető rendszernek képesnek kell lennie a következőkre:
- (1) egy előzetesen beállított magasság elérése előtt figyelmezteti a hajózó személyzetet; és
 - (2) legalább hangjelzéssel figyelmezteti a hajózó személyzetet, ha eltérnek az előzetesen beállított magasságtól.
- (c) Az 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1972. április 1. előtt megkapó, valamely tagállamban 1995. április 1. előtt már lajstromozott repülőgépek az (a) bekezdés ellenére mentesülnek a magasságfigyelmeztető rendszerrel való ellátottságra vonatkozó előírás alól.

CAT.IDE.A.150 Földközelségjelző rendszer

- (a) Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légcsavaros gázturbinás repülőgépeket el kell látni a valamely elfogadható szabvány szerinti A osztályú berendezésekre vonatkozó előírásokat teljesítő földközelségjelző rendszerrel (TAWS).

- (b) Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú dugattyús motoros el kell látni a valamely elfogadható szabvány szerinti B osztályú berendezésekre vonatkozó előírásokat teljesítő földközelségjelző rendszerrel.

CAT.IDE.A.155 Légiütközés-elkerülő rendszer

Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légsaváros gázturbinás repülőgépeket ACAS II kategóriájú légiütközés-elkerülő rendszerrel (ACAS) kell ellátni.

CAT.IDE.A.160 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés

Amennyiben éjjel vagy műszer szerinti repülésre alkalmas időjárési viszonyok között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb időjárési viszonyok várhatók, az alábbi repülőgépeket el kell látni fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel:

- (a) túlnyomásos repülőgépek;
- (b) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű nem túlnyomásos repülőgépek; valamint
- (c) kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú nem túlnyomásos repülőgépek.

CAT.IDE.A.165 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

- (a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között üzemeltetett repülőgépeket el kell látni 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.

CAT.IDE.A.170 A hajózó személyzet belső telefonrendszere

A többfős hajózó személyzettel üzemeltetett repülőgépeket el kell látni a hajózó személyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózó személyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

CAT.IDE.A.175 Belső személyzeti telefonrendszer

A 15 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket el kell látni belső személyzeti telefonrendszerrel, kivéve az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1965. április 1. előtt megkapó és valamely tagállamban 1995. április 1-jén már lajstromban lévő repülőgépeket.

CAT.IDE.A.180 Utastájékoztató rendszer

A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket el kell látni utastájékoztató rendszerrel.

CAT.IDE.A.185 Pilótafülke-hangrögzítő

(a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel [*cockpit voice recorder (CVR)*]:

- (1) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek; valamint
- (2) 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú több hajtóműves gázturbinás repülőgépek, amelyek 1990. január 1-jén vagy azt követően kapták első saját légialkalmassági bizonyítványukat.

(b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:

- (1) az utolsó 2 óra az (a)(1) pontban említett azon repülőgépek esetén, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványát 1998. április 1-jén vagy azt követően állították ki;
- (2) az utolsó 30 perc az (a)(1) pontban említett azon repülőgépek esetén, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványát 1998. április 1. előtt állították ki; vagy
- (3) az utolsó 30 perc az (a)(2) pontban említett repülőgépek esetén.

(c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:

- (1) a pilótafülkében rádióon leadott vagy vett beszédcélú kommunikációt;
- (2) a hajózó személyzetnek a belső telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett beszédcélú kommunikációját;
- (3) a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottakat, közte megszakítás nélkül az alábbiakat:
 - (i) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1-jén vagy azt követően megkapó repülőgépek esetén minden használatban lévő állítható karos vagy maszkmikrofonból származó hangjelet;
 - (ii) az (a)(2) bekezdésben említett és első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1. előtt megkapó repülőgépek esetén minden használatban lévő állítható karos vagy maszkmikrofonból származó hangjelet, amennyiben megoldható;

valamint

- (4) a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjeleket.
- (d) A pilótafülke-hangrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie a rögzítést, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni. Ezenfelül első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1-jén vagy azt követően megkapó repülőgépek esetén a pilótafülke-hangrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A (d) ponton felül a pilótafülke-hangrögzítőnek a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés előtti hajtóműindítást megelőzően a pilótafülkében zajló ellenőrzések közben, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig az alábbi esetekben:
- (1) az (a)(1) pontban említett és első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1. után megkapó repülőgépek esetén; vagy
 - (2) az (a)(2) bekezdésben említett repülőgépek esetén.
- (f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

CAT.IDE.A.190 Repülési adatrögzítő

- (a) Az alábbi repülőgépeket olyan repülési adatrögzítővel [*flight data recorder (FDR)*] kell ellátni, amely digitális formában rögzíti és tárolja az adatokat, és amelyhez elérhető az adatoknak a tárolóeszközzel való egyszerű beolvasására szolgáló módszer:
- (1) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványát 1990. június 1-jén vagy azt követően adták ki;
 - (2) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan gázturbinás repülőgépek, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványát 1990. június 1. előtt adták ki; valamint
 - (3) 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú több hajtóműves gázturbinás repülőgépek, amelyek 1998. április 1-jén vagy azt követően kapták első saját légialkalmassági bizonyítványukat.
- (b) A repülési adatrögzítőnek az alábbi adatokat kell rögzítenie:
- (1) az (a)(2) pontban említett és 27 000 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek esetében: időt, tengerszint feletti magasság, sebesség, normál gyorsulás és géptengelyirány; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására;

IV. függelék – CAT rész

- (2) az (a)(1) pontban említett és 27 000 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2016. január 1. előtt megkapó repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének és a felhajtóerőt és légellenállást befolyásoló eszközök konfigurációjának pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására;
 - (3) az (a)(1) és (a)(2) pontban említett és 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2016. január 1. előtt megkapó repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének, konfigurációjának és működésének pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására;
 - (4) az (a)(3) pontban említett és első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2016. január 1. előtt megkapó repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének és a felhajtóerőt és légellenállást befolyásoló eszközök konfigurációjának pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 10 órában rögzített adatok tárolására; vagy
 - (5) az (a)(1) és (a)(3) pontban említett és első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2016. január 1-jén vagy azt követően megkapó repülőgépek esetében: a repülőgép repülési profiljának, sebességének, térbeli helyzetének, hajtómű-teljesítményének, konfigurációjának és működésének pontos meghatározásához szükséges paraméterek; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 25 órában rögzített adatok tárolására.
- (c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózó személyzet előtt megjelenő információkkal.
- (d) A repülési adatrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie az adatok rögzítését, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és akkor kell azt abbahagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni. Ezenfelül az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. április 1-jén vagy azt követően megkapó repülőgépek esetében a repülési adatrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép képes lenne önerejéből mozogni, és akkor kell azt automatikusan befejeznie, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A repülési adatrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

CAT.IDE.A.195 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- (a) Az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2014. április 8-án vagy azt követően megkapó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes repülőgépeknek, amelyeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel, az alábbi adatokat kell rögzíteniük (ha vannak):

IV. függelék – CAT rész

- (1) a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:
 - (i) adatkapcsolat kezdeményezése;
 - (ii) az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - (iii) célzott légtérelőellenőrzés;
 - (iv) repülési információk;
 - (v) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - (vi) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű operatív irányítási adatai; és
 - (vii) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;
 - (2) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint
 - (3) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- (b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és lennie kell az adatok beolvasására szolgáló módszernek. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- (c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább a CAT.IDE.A.185 bekezdésben a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.
- (d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.
- (e) Az adatrögzítő működésbe lépésére és leállítására vonatkozó logika megegyezik a pilótafülke-hangrögzítőkre a CAT.IDE.A.185 (d) és (e) pontban meghatározott, működésbe lépésre és leállításra vonatkozó logikával.

CAT.IDE.A.200 Összetett adatrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre és a repülési adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbi módon is:

- (a) olyan repülőgépeken, amelyeket kötelező ellátni pilótafülke-hangrögzítővel vagy repülési adatrögzítővel, használható egyetlen kombinált repülési adatrögzítő és pilótafülke-hangrögzítő;
- (b) olyan 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeken, amelyeket kötelező ellátni pilótafülke-hangrögzítővel és repülési

adatrögzítővel, használható egyetlen kombinált repülési adatrögzítő és pilótafülke-hangrögzítő;

- (c) olyan 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeken, amelyeket kötelező ellátni pilótafülke-hangrögzítővel és repülési adatrögzítővel, használható két kombinált repülési adatrögzítő és pilótafülke-hangrögzítő.

CAT.IDE.A.205 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

- (a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:
- (1) ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 - (2) ülések a légiutas-kísérők részére;
 - (3) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez, kivéve a (4) pontban meghatározott eseteket;
 - (4) 2015. április 15-ét követően az 5700 kg-nál kisebb legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és kilencnél kisebb legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez, valamint rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
 - (5) gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
 - (5) biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét:
 - (i) a hajózó személyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésén;
 - (ii) a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen;
 - (6) a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésén.
- (b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övvel szembeni követelmények:
- (1) egyponyos kioldóval rendelkezzen;
 - (2) a hajózó személyzet ülésén, a pilótaülés melletti üléseken, valamint a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésén tartalmazzon legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

CAT.IDE.A.210 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tablók

Az olyan repülőgépeket, ahol a hajózó személyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

CAT.IDE.A.215 Belső ajtók és függönyök

A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

- (a) a 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépek esetében az utastér és a pilótafülke közötti ajtó, rajta „Csak a személyzet részére” felirattal és zárszerkezettel, amely megakadályozza, hogy az utasok a hajózó személyzet engedélye nélkül kinyithassák az ajtót;
- (b) könnyen hozzáférhető nyitóeszköz minden olyan ajtóhoz, amely utastér egy részét elválasztja az utastér vészkijáráttal ellátott bármely egyéb részétől;
- (c) minden olyan ajtó vagy függöny nyitott állásban történő rögzítését szolgáló eszköz, amely az utastér egyik részét választja el egy olyan területtől, amelybe átjárás szükséges ahhoz, hogy minden utasülséből minden vészkijárat elérhető legyen;
- (d) felirat minden utasvészkijáráthoz vezető belső ajtón vagy függöny mellett, amely jelzi, hogy az ajtó vagy függöny fel- és leszállás során nyitott helyzetben rögzítendő; valamint
- (e) olyan eszköz, amellyel a személyzet minden tagja kinyithat az utasok által rendes körülmények között használható és zárható minden ajtót.

CAT.IDE.A.220 Elsősegélycsomag

- (a) A repülőgépeket el kell látni elsősegélycsomaggal az 1. táblázatban meghatározottak szerint.

1. táblázat: Elsősegélycsomagok előírt száma

| Beszerelt utasülések száma | Szükséges elsősegélycsomagok száma |
|----------------------------|------------------------------------|
| 0–100 | 1 |
| 101–200 | 2 |
| 201–300 | 3 |
| 301–400 | 4 |
| 401–500 | 5 |
| 501 vagy több | 6 |

(b) Az elsősegélycsomagokkal szembeni elvárások:

- (1) legyenek azonnal hozzáférhetőek; és
- (2) legyenek naprakészen tartva.

CAT.IDE.A.225 Sürgősségi egészségügyi csomag

- (a) A 30-at meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket sürgősségi egészségügyi csomaggal kell ellátni, amennyiben a tervezett útvonal bármely pontja normál utazósebességgel 60 perc repült időt meghaladó távolságra van minden olyan repülőtértől, ahol megfelelő képesítésű orvosi segítségnyújtás állhat rendelkezésre.
- (b) A légijármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy gyógyszereket csak megfelelően képezett személyek adhassanak be.
- (c) Az (a) pontban említett sürgősségi egészségügyi csomaggal szembeni elvárások:
 - (1) legyen por- és nedvességálló;
 - (2) olyan módon tárolják, amely megakadályozza az illetéktelen személyek általi hozzáférést; és
 - (3) legyen naprakészen tartva.

CAT.IDE.A.230 Elsősegélyre szolgáló oxigén

- (a) A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeket légiutas-kísérőt igénylő műveleteknél el kell látni tiszta oxigént tartalmazó tartályokkal olyan utasok részére, akiknek az utastér kihermetizálódását követően élettani okokból oxigénre van szükségük.
- (b) Az (a) pontban említett oxigén mennyiségét átlag 3 liter normál hőmérsékletű és nyomású száraz oxigén [*standard temperature pressure dry (STPD)*]/perc/fő átfolyási sebességet alapul véve kell kiszámolni. Az oxigén mennyiségének elegendőnek kell lennie legalább a szállított utasok 2%-a, de soha nem kevesebb, mint egy személy számára a kabin kihermetizálódását követően a repülés hátralevő azon időtartamára, amikor az utastér barometrikus magassága 8000 láb és 15 000 láb között van.
- (c) Elegendő számú, de legalább két adagolóegység álljon rendelkezésre, olyan eszközzel felszerelve, amelynek segítségével a légiutas-kísérők használhatják az oxigénberendezést.
- (d) Az elsősegélyre szolgáló oxigént adagoló berendezésnek képesnek kell lennie legalább 4 liter normál hőmérsékletű és nyomású száraz oxigén/perc/fő mértékű tömegáramlást biztosítani minden felhasználó számára.

CAT.IDE.A.235 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

- (a) A 10 000 láb barometrikus magasság felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeket el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel az 1. táblázat szerint.
- (b) A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:
 - (1) gyorsan felvehető maszk a hajózó személyzet részére;
 - (2) elegendő számú tartalék oxigénkimenet és maszk vagy az utastérben egyenlően elosztott, maszkkal ellátott hordozható oxigénkészülék, hogy azonnali oxigénellátást lehessen biztosítani minden légiutas-kísérő számára;
 - (3) oxigénellátó pontokhoz csatlakozó, minden légiutas-kísérő, a személyzet egyéb tagjai és minden utasülésben tartózkodó számára azonnal elérhető oxigénadagoló készülékek; valamint
 - (4) olyan eszköz, amely figyelmezteti a hajózó személyzetet a kabinnomás csökkenésére.
- (c) Az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1998. november 8-át követően megkapó, 25 000 láb fölötti barometrikus magasságon, illetve 25 000 láb vagy az alatti barometrikus magasságon olyan körülmények között üzemeltetett túlnyomásos repülőgépek esetén, amely nem teszi lehetővé, hogy 4 percen belül biztonságosan 13 000 láb alá süllyedjenek, a (b)(3) pontban említett egyéni oxigénadagoló készülékeknek automatikusan működésbe kell lépniük.
- (d) A (b)(3) és (c) pontban említett adagolókészülékek és oxigénkimenetek száma legalább 10%-kal haladja meg az utasülések számát. A fölös készülékeket egyenlően kell elosztani az utastérben.
- (e) Az olyan repülőgépek esetében, amelyek számára nincs engedélyezve a 25 000 láb fölötti magasságon történő repülés, a légiutas-kísérők, kiegészítő személyzeti tagok és utasok oxigénellátására vonatkozó előírások az (a) pont ellenére az előírt számú valamennyi légiutas-kísérőre és az utasok legalább 10%-ára nézve csökkenthetők a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülés teljes időtartamára, ha a repülőgép a tervezett útvonal bármely pontján képes 4 percen belül biztonságosan 13 000 láb barometrikus kabinmagasságra süllyedni.
- (f) Az 1. táblázat 1. sorának (b)(1) tételében és 2. sorában meghatározott minimális oxigénmennyiségnek elegendőnek kell lennie a repülőgép engedélyezett szolgálati csúcsmagasságáról egyenletes süllyedési sebességgel 10 perc alatt 10 000 lábra süllyedéshez és azt követően 20 percen át 10 000 láb magasságon történő repüléshez.
- (g) Az 1. táblázat 1. sorának (b)(2) tételében meghatározott minimális oxigénmennyiségnek elegendőnek kell lennie a repülőgép engedélyezett szolgálati csúcsmagasságáról egyenletes süllyedési sebességgel 10 perc alatt 10 000 lábra süllyedéshez és azt követően 110 percen át 10 000 láb magasságon történő repüléshez.

- (h) Az 1. táblázat 3. sorában meghatározott minimális oxigénmennyiségnek elegendőnek kell lennie a repülőgép engedélyezett szolgálati csúcsmagasságáról egyenletes süllyedési sebességgel 10 perc alatt 15 000 lábra süllyedéshez.

1. táblázat: Túlnyomásos repülőgépekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

| Ellátandó személyek: | Időtartam és barometrikus kabinmagasság |
|--|--|
| 1) A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek | <p>(a) A 13 000 lábnál nagyobb barometrikus kabinmagasságon végzett repülés teljes időtartama.</p> <p>(b) 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülésnél az első 30 percnél a hátralevő repült idő, de semmiképp nem kevesebb mint:</p> <p>(1) 25 000 lábat meg nem haladó magasságon történő repülésre engedélyezett repülőgépek esetén 30 perc; illetve</p> <p>(2) 25 000 lábat meghaladó magasságon történő repülésre engedélyezett repülőgépek esetén 2 óra.</p> |
| 2) Az előírt számú légiutas-kísérő | <p>(a) A 13 000 láb barometrikus kabinmagasságot meghaladó repülés teljes időtartama, de legalább 30 perc.</p> <p>(b) 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülésnél az első 30 percnél a hátralevő repült idő.</p> |
| 3) Az utasok 100 %-a* | A 15 000 láb barometrikus kabinmagasságot meghaladó repülés teljes időtartama, de legalább 10 perc. |
| 4) Az utasok 30 %-a* | A 14 000 láb és 15 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülés teljes időtartama. |
| 5) Az utasok 10 %-a* | 10 000 láb és 14 000 láb közötti barometrikus kabinmagasságon történő repülésnél az első 30 percnél a hátralevő repült idő. |

* Az 1. táblázatban használt utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, a 24 hónapnál fiatalabb személyekkel együtt.

CAT.IDE.A.240 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repült nem túlnyomásos repülőgépeket el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel az 1. táblázat szerint.

1. táblázat: Nem túlnyomásos repülőgépekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

| Ellátandó személyek: | Időtartam és barometrikus kabinmagasság |
|---|--|
| 1) A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek és a személyzetnek a hajózó személyzetet feladatai ellátásában segítő tagjai | A 10 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama. |
| 2) Az előírt számú légiutas-kísérő | A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama. |
| 3) A személyzet kiegészítő tagjai és az utasok 100%-a * | A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama. |
| 4) Az utasok 10 %-a* | A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 percet meghaladó időtartama. |

* Az 1. táblázatban használt utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, a 24 hónavnál fiatalabb személyekkel együtt.

CAT.IDE.A.245 A személyzet tagjainak egyéni füstvédelmi légzőkészüléke

- (a) Valamennyi túlnyomásos repülőgépet, valamint az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú nem túlnyomásos repülőgépet el kell látni egyéni füstvédelmi légzőkészülékkel [*protective breathing equipment (PBE)*], amely védi a szemet, az orrot és a fület, valamint legalább 15 perc időtartamig:
- (1) oxigént biztosít a hajózó személyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő valamennyi tagja számára;
 - (2) légzőgázt biztosít az előírt számú minden légiutas-kísérő számára a kijelölt munkahelye mellett; valamint
 - (3) többfős hajózó személyzettel, légiutas-kísérő nélkül üzemeltetett repülőgépek esetében légzőgázt biztosít a hajózó személyzet egyik tagjának annak kijelölt munkahelye mellett, hordozható egyéni füstvédelmi légzőkészülékből.
- (b) A hajózó személyzet általi használatra szánt egyéni füstvédelmi légzőkészüléket a pilótafülkében kell elhelyezni, hogy a hajózó személyzet minden szükséges tagja azonnal használhassa a munkahelyén.

IV. függelék – CAT rész

- (c) Minden légiutas-kísérő munkahely mellett a légiutas-kísérők általi használatra szánt egyéni füstvédelmi légzőkészüléket kell elhelyezni.
- (d) A repülőgépeken további hordozható egyéni füstvédelmi légzőkészülékkel kell felszerelni a CAT.IDE.A.250 bekezdésben előírt kézi tűzoltó készülék mellé, vagy ha a kézi tűzoltó készülék a csomagtérben van elhelyezve, a csomagtér bejárata mellé.
- (e) Az egyéni füstvédelmi légzőkészülék használat közben nem akadályozhatja a CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 és CAT.IDE.A.330 bekezdésben meghatározott kommunikációs eszközök használatát.

CAT.IDE.A.250 Kézi tűzoltó készülékek

- (a) A repülőgépek pilótafülkéjében el kell helyezni legalább egy kézi tűzoltó készüléket.
- (b) Legalább egy kézi tűzoltó készüléket kell elhelyezni vagy azonnali használatra elérhetővé tenni a nem a fő utastérben lévő valamennyi konyhában.
- (c) Legalább egy kézi tűzoltó készüléknek kell lennie minden A vagy B osztályú teher- vagy csomagtérben, valamint a személyzet tagjai által repülés közben elérhető minden E osztályú csomagtérben.
- (d) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.
- (e) A repülőgépeket legalább az 1. táblázatban meghatározott számú kézi tűzoltó készülékkel kell ellátni, és a készülékeket minden utastérben úgy kell elhelyezni, hogy kényelmesen el lehessen őket érni.

1. táblázat: Kézi tűzoltó készülékek száma

| Legnagyobb üzemi utasülésszám | Tűzoltó készülékek száma |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| 7–30 | 1 |
| 30–60 | 2 |
| 61–200 | 3 |
| 201–300 | 4 |
| 301–400 | 5 |
| 401–500 | 6 |

| Legnagyobb üzemi utasülésszám | Tűzoltó készülékek száma |
|-------------------------------|--------------------------|
| 501–600 | 7 |
| 601 vagy több | 8 |

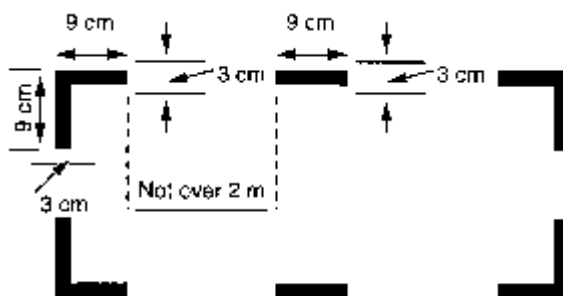
CAT.IDE.A.255 Fejsze és feszítővas

- Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.
- A 200-at meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépek esetében egy további fejszét vagy feszítővasat kell elhelyezni a leghátsó konyhában vagy annak közelében.
- Az utastérben elhelyezett fejszéknek és feszítővasaknak az utasok számára nem látható helyen kell lenniük.

CAT.IDE.A.260 Betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép sárkányán jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által betörhető területeket, az 1. ábra szerinti módon kell azokat jelölni.

1. ábra: A betörési pontok jelölése



CAT.IDE.A.265 Vészkiürítési eszközök

- Azokat a repülőgépeket, amelyeken a föld felett 1,83 m (6 láb) küszöbmagasságnál magasabban lévő vészkijáratok vannak, fel kell szerelni olyan eszközzel, amelyen az utasok és a személyzet vészhelyzet esetén biztonságosan földet érhetnek.
- Az (a) bekezdés ellenére nem szükséges ilyen eszközt felszerelni a szárny feletti vészkijáratokhoz, ha a repülőgép szerkezetének azon kijelölt pontja, ahol a menekülési

útvonal véget ér, kevesebb mint 1,83 m (6 láb) magasan van a földtől, amikor a repülőgép a földön áll, a futómű ki van engedve, és a fékszárnyak fel- vagy leszálló helyzetben vannak (amelyik nagyobb magasságra van a földtől).

- (c) Olyan repülőgépek esetén, ahol a hajózó személyzet részére külön vészkijáratot írnak elő, és ennek a vészkijáratnak a legalsó pontja több mint 1,83 m (6 láb) magasan van a földtől, a vészkijáratot el kell látni olyan eszközzel, amelynek segítségével a hajózó személyzet vészhelyzet esetén biztonságosan földet érhet.
- (d) Az (a) és (c) pontban említett magasságokat a következőképpen kell mérni:
 - (1) kibocsátott futóművel; illetve
 - (2) típusalkalmassági bizonyítványukat 2000. március 31. után megkapó repülőgépek esetében a futómű összecsuklása, illetve vagy egy vagy két futószár behúzott állapotban maradása mellett.

CAT.IDE.A.270 Kézi hangszórók

A 60-at meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú és legalább egy utast szállító repülőgépeket az alábbi számú, vészkiürítés esetén a személyzet tagjai részére azonnal rendelkezésre álló elemes kézi hangszóróval kell ellátni:

- (a) Minden utasfedélzeten:

1. táblázat: Kézi hangszórók száma

| Utasülésszám | Kézi hangszórók száma |
|---------------------|------------------------------|
| 61–99 | 1 |
| 100 vagy több | 2 |

- (b) Az egynél több utasfedélzettel rendelkező repülőgépeknél, minden esetben, amikor a teljes utasülésszám a 60-at meghaladja, legalább egy kézi hangszóró.

CAT.IDE.A.275 Vészvilágítás és vészhelyzeti jelzések

- (a) A kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket fel kell szerelni független áramforrásról működő, a repülőgép vészkiürítését elősegítő vészvilágítás-rendszerrel.
- (b) A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépek esetében az (a) pontban említett vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell az alábbiakat:
 - (1) fényforrások az utastér általános megvilágításához;
 - (2) belső világítás a padlószinten a vészkijáratok környékén;
 - (3) a vészkijáratokat és azok helyét jelölő világító jelzések;

IV. függelék – CAT rész

- (4) azon repülőgépek esetében, amelyek típusalkalmassági bizonyítványát vagy azzal egyenértékű dokumentumot 1972. május 1-jét megelőzően kérvényezték, éjszakai repülés esetén külső vészvilágítás minden szárnyra vezető vészkijáratnál és olyan vészkijáratnál, ahol a leereszkedést segítő eszközre van szükség;
 - (5) azon repülőgépek esetében, amelyek típusalkalmassági bizonyítványát vagy azzal egyenértékű dokumentumot 1972. április 30. után kérvényezték, éjszakai repülés esetén külső vészvilágítás minden utasvészkijáratnál; valamint
 - (6) azon repülőgépek esetében, amelyek első típusalkalmassági bizonyítványát 1957. december 31-én vagy azt követően adták ki, az utasterekben a padló közelében elhelyezett, a vészkijáratához vezető útvonalat jelölő fényrendszert.
- (c) A 19-et meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú és az Ügynökség légialkalmassági előírásai alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében az (a) pontban meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a (b)(1) – (3) pontban felsorolt berendezéseket.
- (d) A 19-et meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú és típusalkalmassági bizonyítványt nem az Ügynökség légialkalmassági előírásai alapján kapott repülőgépek esetében az (a) pontban meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a (b)(1) pontban említett berendezést.
- (e) A kilencet meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket éjszakai repülés esetén a repülőgép vészkiürítésének elősegítése érdekében fel kell szerelni az utastér általános megvilágítására szolgáló fényforrással.

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

- (a) A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:
- (1) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2008. július 1. után megkapó repülőgépek esetében két vészhelyzeti helyzetjeladó [*Emergency locator transmitter (ELT)*], amelyek közül az egyiknek önműködőnek kell lennie; vagy
 - (2) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően megkapó repülőgépek esetében egy önműködő vagy két bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó.
- (b) A 19-et meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:
- (1) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2008. július 1. után megkapó repülőgépek esetében egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladó; vagy
 - (2) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően megkapó repülőgépek esetében egy bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladó.

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

CAT.IDE.A.285 Víz feletti repülés

- (a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére. Az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:

- (1) víz felett, a parttól több mint 50 NM-re üzemeltetett vagy olyan repülőtéren fel- vagy leszálló szárazföldi repülőgépek, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy fennáll a vízre szállás esélye; valamint
- (2) víz felett üzemeltetett hidroplánok.

- (b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

- (c) A víz felett üzemeltetett hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

- (1) a hidroplán méretének, súlyának és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyugözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint
- (2) vonatkozó esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

- (d) A víz felett, kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől az alábbiaknál nagyobb távolságban üzemeltetett repülőgépeket:

- (1) azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérés bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság vagy 400 NM (amelyik kevesebb); vagy
- (2) minden egyéb repülőgép esetében utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság vagy 100 NM, (amelyik kevesebb),

el kell látni az (e) pontban felsorolt felszerelésekkel.

- (e) A (d) pontnak megfelelő repülőgépeket el kell látni az alábbi felszerelésekkel:

- (1) mentőtutajok olyan számban, hogy képesek legyenek befogadni a fedélzeten tartózkodó valamennyi személyt; a mentőtutajokat úgy kell tárolni, hogy vészhelyzetben azonnal rendelkezésre álljanak, és elegendő nagyságúaknak kell lenniük ahhoz, hogy a legnagyobb névleges befogadóképességű tutaj elvesztése esetén minden túlélőt a fedélzetükre lehessen venni;
- (2) minden mentőtutajban egy vészhelyzeti helyzetjelző lámpa;

- (3) életmentő felszerelés, amely tartalmazza az adott repüléshez szükséges létfenntartó eszközöket; és
- (4) legalább két túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (*ELT(S)*).

CAT.IDE.A.305 Életmentő felszerelés

- (a) Az olyan területek felett üzemeltetett repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:
 - (1) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
 - (2) legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (*ELT(S)*); valamint
 - (3) a lerepülendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.
 - (b) Az (a)(3) pontban leírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:
 - (1) az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:
 - (i) azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság; vagy
 - (ii) minden egyéb repülőgép esetében utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság,
- vagy
- (2) a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében: utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

CAT.IDE.A.325 Fejhallgató

- (a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózó személyzet minden tagjának kijelölt munkahelyén fel kell szerelni állítható karos vagy gégemikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.
- (b) Az IFR szerint vagy éjjel repült repülőgépeket el kell látni a hajózó személyzet minden szükséges tagjának a repülőgép dőlését és bólintását vezérlő kormány szervén elhelyezett rádióadó gombbal.

CAT.IDE.A.330 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő rádiókommunikációs berendezéssel.
- (b) A rádiókommunikációs berendezésnek lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

CAT.IDE.A.335 Hangsatorna-kiválasztó pult

Az IFR szerint repült repülőgépeket el kell látni a hajózó személyzet minden szükséges tagjának munkahelyéről üzemeltethető hangsatorna-kiválasztó pulttal.

CAT.IDE.A.340 VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való repüléshez szükséges rádióberendezések

A VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon üzemeltetett repülőgépeket olyan rádióberendezéssel kell felszerelni, amelynek a rádióhullámok rendes terjedési körülményei között képesnek kell lennie az alábbiakra:

- (a) kommunikáció a megfelelő földi állomásokkal;
- (b) kommunikáció a megfelelő légiforgalmi irányító állomással annak az ellenőrzött légtérnek bármely pontjáról, ahol a repülést tervezik; valamint
- (c) meteorológiai információk vétele.

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

- (a) Az IFR szerint, illetve VFR szerint olyan útvonalakon repült repülőgépeket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs és navigációs berendezésekkel.
- (b) A rádiókommunikációs berendezésnek tartalmaznia kell legalább két független rádiókommunikációs rendszert, amelyeknek normál körülmények között képeseknek kell lenniük a megfelelő földi állomásokkal történő kommunikációra az útvonal bármely pontjáról, a kitéréseket is beleértve.
- (c) A (b) pont ellenére az észak-atlanti területre érvényes előírt minimális navigációs pontosságra vonatkozó előírások [*North Atlantic minimum navigation performance specifications (NAT MNPS)*] által érintett légtérben rövid távon repült, az Atlanti-óceán északi részét át nem repülő repülőgépeket fel kell szerelni legalább egy nagy hatótávolságú kommunikációs rendszerrel arra az esetre, ha az érintett légtérre vonatkozóan alternatív kommunikációs eljárásokat tesznek közzé.

- (d) A repülőgépeket fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé teszik a repülési terv szerinti biztonságos navigációt.
- (e) Azokat a repülőgépeket, amelyekkel a tervek szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárési viszonyok között szállnak le, fel kell szerelni olyan kielégítő berendezéssel, amely minden olyan repülőtéren, ahol a tervek szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárési viszonyok között történik a leszállás, valamint minden kijelölt kiterő repülőtéren képes vezérlést biztosítani egy olyan pontig, ahonnan látás szerinti leszállás hajtható végre.

CAT.IDE.A.350 Válaszjeladó

A repülőgépeket el kell látni a barometrikus magasságot jelentő másodlagos (szekunder) légtérellelőrző radaros [*secondary surveillance radar (SSR)*] válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérellelőrző radaros válaszjeladóval.

CAT.IDE.A.355 Elektronikus navigációs adatok kezelése

- (a) Az üzemeltető csak olyan elektronikus navigációs adatokat kezelő termékeket használhat, amelyek képesek használni az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak megfelelő valamelyik navigációs alkalmazást.
- (b) Amennyiben az elektronikus navigációs adatokat kezelő termék képes a repüléshez szükséges olyan navigációs alkalmazást használni, amelyre az SPA rész jóváhagyást ír elő, az üzemeltetőnek bizonyítania kell az illetékes hatóság előtt, hogy az alkalmazott folyamat és az átadott termékek megfelelnek az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak.
- (c) Az üzemeltetőnek folyamatosan figyelemmel kell kísérnie mind a folyamat, mind a termékek integritását vagy közvetlenül, vagy harmadik félként igénybe vett szolgáltatók megfelelésének figyelemmel kísérésével.
- (d) Az üzemeltetőnek biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli elektronikus navigációs adatok időben történő szétosztását és telepítését minden olyan repülőgépre, amelyen azokra szükség van.

2. szakasz – Helikopterek

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

- (a) A jelen részben előírt műszereket és berendezéseket a 1702/2003/EK rendelet szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:
- (1) Tartalék megszakítók;
 - (2) Független hordozható fényforrások;
 - (3) Egy pontos időmérő;
 - (4) Térképtartó;
 - (5) Elsősegélycsomag;
 - (6) Kézi hangszórók;
 - (7) Túlélőfelszerelés és jeladóberendezés;
 - (8) Tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés; valamint
 - (9) Gyermekek biztonsági övek.
- (c) A jelen részben nem előírt és a 1702/2003/EK rendelet szerint nem jóváhagyás-köteles, de a repülés során a fedélzeten elhelyezett műszerekre és berendezésekre az alábbi előírások vonatkoznak:
- (1) az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információt a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. függelék, illetve a CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 és CAT.IDE.H.345 bekezdés előírásainak történő megfelelésre; és
 - (2) a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát, még üzemszünetek vagy meghibásodások esetén sem.
- (d) Amennyiben a berendezést a hajózó személyzet valamelyik tagja repülés közben saját munkahelyén használja, a berendezésnek arról a munkahelyről könnyen működtethetőnek kell lennie. Amennyiben egy berendezést a hajózó személyzet több tagjának is működtetnie kell, a berendezést úgy kell beszerelni, hogy minden olyan munkahelyről könnyen működtethető legyen, ahonnan működtetni kell.
- (e) A hajózó személyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját munkahelyükről, a repülés közben előre nézve rendesen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.

- (f) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezés legyen könnyen elérhető azonnali használatra.

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

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

- (a) a helikoptert az üzemeltető MEL-je (minimálisan szükséges berendezések listája) szerint üzemeltetik; vagy
- (b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemeltető a helikoptert a minimálisan szükséges berendezések alaplístájának (*MMEL*) korlátozásai szerint üzemeltesse.

CAT.IDE.H.115 Üzemi fények

- (a) A nappal, VFR szerint repült helikoptereket fel kell szerelni összeütközés-védelmi fényrendszerrel.
- (b) Az éjjel vagy IFR szerint repült helikoptereket az (a) pontban említetteken felül az alábbi fényekkel kell még felszerelni:
 - (1) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
 - (2) a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
 - (3) független hordozható fényforrás a személyzet valamennyi előírt tagja számára, amelyet az a munkahelyén ülve könnyen elérhet;
 - (4) navigációs/helyzetjelző fények;
 - (5) két leszállófény, amelyek közül legalább az egyiknek repülés közben állíthatónak kell lennie, hogy megvilágítsa a földet a helikopter alatt és előtt, valamint a helikopter két oldalán; és
 - (6) amennyiben a helikopter kétéltű, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

CAT.IDE.H.125 Nappali, VFR szerinti repülés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A nappal, VFR szerint repült helikoptereket a pilóta munkahelyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

- (a) Az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
 - (1) Mágneses irány;

- (2) Az idő órában, percben, másodpercben;
 - (3) Barometrikus magasság;
 - (4) Műszer szerinti sebesség;
 - (5) Függőleges sebesség (varió);
 - (6) Csúszás.
- (b) Az alábbiak kijelzésére szolgáló eszközök:
- (1) a külső hőmérséklet; valamint
 - (2) ha a szükséges repülőműszerek nem kapnak elegendő energiát.
- (c) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta munkahelyére az alábbiak kijelzésére szolgáló további különálló eszközöket kell beszerezni:
- (1) Barometrikus magasság;
 - (2) Műszer szerinti sebesség;
 - (3) Függőleges sebesség (variosebesség); és
 - (4) Csúszás.
- (d) A 3175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek, valamint a víz felett, a szárazföld látása nélkül, illetve az 1500 m-nél kisebb látótávolság esetén repült helikopterek esetében az alábbiak mérésre és kijelzésére szolgáló eszközök:
- (1) Térbeli helyzet; valamint
 - (2) Irány.
- (e) 3175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereknél a sebességjelző rendszerek párakicsapódás vagy jegesedés miatti működési hibáját megakadályozó eszköz.

CAT.IDE.H.130 IFR szerinti vagy éjjel történő repülés – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A VFR szerint éjjel vagy IFR szerint repült helikoptereket a pilóta munkahelyén az alábbi berendezésekkel kell felszerelni:

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

IV. függelék – CAT rész

- (3) Műszer szerinti sebesség;
 - (4) Függőleges sebesség (varió);
 - (5) Csúszás;
 - (6) Térbeli helyzet; valamint
 - (7) Stabilizált irány.
- (b) Két eszköz a barometrikus magasság mérésére és kijelzésére. Egypilótás, VFR szerinti éjjeli repülés esetén az egyik barometrikus magasságmérő helyettesíthető egy rádió-magasságmérővel.
- (c) Az alábbiak kijelzésére szolgáló eszközök:
- (1) a külső hőmérséklet; valamint
 - (2) ha a szükséges repülőműszerek nem kapnak elegendő energiát.
- (d) Az (a)(3) és (h)(2) pontban előírt sebességjelző rendszerek párakicsapódás vagy jegesedés miatti működési hibáját megakadályozó eszköz.
- (e) A (d) pontban előírt eszköz meghibásodását a hajózó személyzet részére jelző eszköz olyan helikopterekben, amelyek:
- (1) saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. augusztus 1-jén vagy azt követően kapták meg; vagy
 - (2) saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. április 1-je előtt kapták meg, és legnagyobb engedélyezett felszállótömegük meghaladja az 3175 kg-ot, legnagyobb üzemi utasülésszámuk pedig a kilencet.
- (f) A térbeli helyzet mérésére és kijelzésére szolgáló tartalék eszköz, amely:
- (1) normál működés közben folyamatos energiaellátást kap, és az üzemi generátorrendszer teljes leállása után az üzemi generátorrendszertől független áramforrásból kap táplálást;
 - (2) a térbeli helyzetet mérő és kijelző minden más eszköztől függetlenül működik;
 - (3) mindkét pilóta munkahelyéről használható;
 - (4) az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén automatikusan üzemképes marad;
 - (5) az üzemi generátorrendszer teljes leállása esetén – a vészhelyzeti energiaellátásra háruló egyéb terheléseket és az üzemeltetési eljárásokat is figyelembe véve – legalább 30 percig, illetve barátságatlan környezetben vagy tenger felett végrehajtott repülés esetén egy alkalmas kitérő leszállóhelyre történő repüléshez szükséges időtartamig (amelyik nagyobb) megbízhatóan működik;
 - (6) a repülés valamennyi szakaszában megfelelően meg van világítva; valamint

IV. függelék – CAT rész

- (7) a hajózó személyzetet figyelmeztető eszközzel kapcsolták össze arra az esetre, amikor a saját elkülönült energiaellátásáról kap áramot, beleértve a vészhelyzeti energiáról történő üzemelést is.
- (g) Alternatív statikusnyomás-forrás a tengerszint feletti magasságot, sebességet és függőleges sebességet mérő műszerekhez.
- (h) Amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta munkahelyére az alábbiak kijelzésére szolgáló különálló eszközöket kell beszerezni:
- (1) Barometrikus magasság;
 - (2) Műszer szerinti sebesség;
 - (3) Függőleges sebesség (varió);
 - (4) Csúszás;
 - (5) Térbeli helyzet; valamint
 - (6) Stabilizált irány.
- (i) IFR szerinti repülések esetén térképtartó egy jó olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható.

CAT.IDE.H.135 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerint repült helikoptereket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

CAT.IDE.H.145 Rádió-magasságmérők

- (a) Víz feletti repülések során a helikoptereket fel kell szerelni olyan rádió-magasságmérővel, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzéssel, valamint egy a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt látható jelzéssel figyelmeztetni a pilótákat az alábbi esetekben:
- (1) a szárazföld látótávolságán kívül;
 - (2) amennyiben a látótávolság kevesebb mint 1500 m;
 - (3) éjjel; vagy
 - (4) a szárazföldtől normál utazósebességen több mint 3 perc repült időnek megfelelő távolságra történő repülés esetén.

CAT.IDE.H.160 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések a tervezett útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb időjárási viszonyok várhatók, a kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, IFR szerint vagy éjjel repült helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel.

CAT.IDE.H.165 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

- (a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között üzemeltetett helikoptereket el kell látni 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.

CAT.IDE.H.170 A hajózó személyzet belső telefonrendszere

A többfős hajózó személyzettel üzemeltetett helikoptereket el kell látni a hajózó személyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózó személyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

CAT.IDE.H.175 Belső személyzeti telefonrendszer

Amennyiben a hajózó személyzeten kívül egyéb személyzeti tag is szolgál a helikopteren, a helikoptereket fel kell szerelni belső személyzeti telefonrendszerrel.

CAT.IDE.H.180 Utastájékoztató rendszer

- (a) A kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereket fel kell szerelni utastájékoztató rendszerrel az alábbiak kivételével:
 - (1) a kilencet meghaladó, de húsznál kevesebb legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereket, amennyiben:
 - (i) a helikoptert a pilóta és az utasok közötti válaszfal nélkül tervezték; és
 - (ii) az üzemeltető képes bizonyítani, hogy repülés közben a pilóta hangja minden utasülésben hallható és érthető.

CAT.IDE.H.185 Pilótafülke-hangrögzítő

- (a) Az alábbi helikoptertípusokat el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel [*cockpit voice recorder (CVR)*]:
 - (1) 7000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek; és

IV. függelék – CAT rész

- (2) 3750 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1987. január 1-jén vagy azt követően megkapó helikopterek.
- (b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az alábbi időtartamokban felvett adatokat tárolni:
- (1) az (a)(1) és (a)(2) pontban meghatározott helikopterek esetén az utolsó 2 órát, amennyiben a helikopter első saját légialkalmassági bizonyítványát 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki;
 - (2) az (a)(1) pontban meghatározott helikopterek esetén az utolsó 1 órát, amennyiben a helikopter első saját légialkalmassági bizonyítványát 1999. augusztus 1-jén vagy azt követően, de 2016. január 1. előtt állították ki;
 - (3) az (a)(1) pontban meghatározott helikopterek esetén az utolsó 30 percet, amennyiben a helikopter első saját légialkalmassági bizonyítványát 1999. augusztus 1. előtt állították ki; vagy
 - (4) az (a)(2) pontban meghatározott helikopterek esetén az utolsó 30 percet, amennyiben a helikopter első saját légialkalmassági bizonyítványát 2016. január 1. előtt állították ki.
- (c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
- (1) a pilótafülkében rádióon leadott vagy vett beszédcélú kommunikációt;
 - (2) a hajózó személyzetnek a belső telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett beszédcélú kommunikációját;
 - (3) a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottakat, közte megszakítás nélkül az alábbiakat:
 - (i) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. augusztus 1-jén vagy azt követően megkapó helikopterek esetén a hajózó személyzet minden tagjának mikrofonjából vett hangjeleket;
 - (ii) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. augusztus 1. előtt megkapó helikoptereknél a hajózó személyzet minden tagjának mikrofonjából vett hangjeleket, amennyiben megoldható;
- és
- (4) a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjeleket.
- (d) A pilótafülke-hangrögzítőnek azt megelőzően kell megkezdenie a rögzítést, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

IV. függelék – CAT rész

- (e) A (d) ponton felül az (a)(2) pontban meghatározott, saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. augusztus 1-jén vagy azt megelőzően megkapó helikopterek esetén:
- (1) a pilótafülke-hangrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
 - (2) a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés előtti ellenőrzések közben, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.
- (f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

CAT.IDE.H.190 Repülési adatrögzítő

- (a) Az alábbi helikoptereket olyan repülési adatrögzítővel [*flight data recorder (FDR)*] kell ellátni, amely digitális formában rögzíti és tárolja az adatokat, és amelyhez elérhető az adatoknak a tárolóeszköztől való egyszerű beolvasására szolgáló módszer:
- (1) 3175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikopterek, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványát 1999. augusztus 1. után állították ki; és
 - (2) 7000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopterek, amelyek első saját légialkalmassági bizonyítványát 1989. január 1-jén vagy azt követően, de 1999. augusztus 1. előtt állították ki.
- (b) A repülési adatrögzítőnek az alábbi adatok pontos meghatározásához szükséges paramétereket kell rögzítenie:
- (1) az (a)(1) pontban meghatározott és első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2016. január 1-jén vagy azt követően megkapó helikopterek esetében: a helikopter repülési profilja, sebessége, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 10 órában rögzített adatok tárolására;
 - (2) az (a)(1) pontban meghatározott és első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2016. január 1. előtt megkapó helikopterek esetében: a helikopter repülési profilja, sebessége, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye és működése; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 8 órában rögzített adatok tárolására;
 - (3) az (a)(2) pontban meghatározott helikopterek esetében: a helikopter repülési profilja, sebessége, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye és működése; az adatrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 5 órában rögzített adatok tárolására.

IV. függelék – CAT rész

- (c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózó személyzet előtt megjelenő információkkal.
- (d) A repülési adatrögzítőnek automatikusan kell megkezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter képes lenne önerejéből mozogni, és akkor kell azt automatikusan befejeznie, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A repülési adatrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

CAT.IDE.H.195 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- (a) Az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 2014. április 8-án vagy azt követően megkapó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes helikoptereknek, amelyeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel, az alábbi adatokat kell rögzíteniük (ha vannak):
 - (1) a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:
 - (i) adatkapcsolat kezdeményezése;
 - (ii) az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - (iii) célzott légtérelőrzés;
 - (iv) repülési információk;
 - (v) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - (vi) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű operatív irányítási adatai; és
 - (vii) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;
 - (2) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint
 - (3) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- (b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és lennie kell az adatok egyszerű beolvasására szolgáló módszernek. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- (c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább a CAT.IDE.H.185 bekezdésben a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.
- (d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

- (e) Az adatrögzítő működésbe lépésére és leállítására vonatkozó logika megegyezik a pilótafülke-hangrögzítőkre a CAT.IDE.H.185 (d) és (e) pontban meghatározott, működésbe lépésre és leállításra vonatkozó logikával.

CAT.IDE.H.200 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre és a repülési adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont adatrögzítő beszerelésével is.

CAT.IDE.H.205 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

- (a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:
- (1) ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 - (2) ülések a légiutas-kísérők részére;
 - (3) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
 - (4) az első saját légialkalmassági bizonyítványukat 1999. augusztus 1-jén vagy azt követően megkapó helikopterek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden utasüléshez minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 - (5) gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
 - (6) a hajózó személyzet minden tagjának ülésén biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő felsőtestét; valamint
 - (7) a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein.
- (b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övvel szembeni követelmények:
- (1) egy pontos kioldóval rendelkezzen;
 - (2) tartalmazzon két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

CAT.IDE.H.210 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tablók

Az olyan helikoptereket, ahol a hajózó személyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

CAT.IDE.H.220 Elsősegélycsomagok

- (a) A helikoptereket el kell látni legalább egy elsősegélycsomaggal.
- (b) Az elsősegélycsomagokkal szembeni elvárások:
 - (1) legyenek azonnal hozzáférhetőek; és
 - (2) legyenek naprakészen tartva.

CAT.IDE.H.240 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repült nem túlnyomásos helikoptereket el kell látni az oxigén tárolására és adagolására alkalmas kiegészítő oxigénberendezéssel az alábbi táblázatok szerint.

1. táblázat: Nem túlnyomásos összetett helikopterekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

| Ellátandó személyek: | Időtartam és barometrikus kabinmagasság |
|---|---|
| 1) A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek és a személyzetnek a hajózó személyzetet feladatai ellátásában segítő tagjai | A 10 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama. |
| 2) Az előírt számú légiutas-kísérő | A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 perct meghaladó időtartama. |
| 3) A személyzet kiegészítő tagjai és az utasok 100%-a * | A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama. |
| 4) Az utasok 10 %-a* | A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 perct meghaladó időtartama. |

* Az 1. táblázatban használt utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, a 24 hónapnál fiatalabb személyekkel együtt.

2. táblázat: Nem túlnyomásos nem összetett helikopterekhez szükséges minimális oxigénmennyiség

| Ellátandó személyek: | Időtartam és barometrikus kabinmagasság |
|---|--|
| 1) A pilótafülke üléseiben helyet foglaló, oda szolgálatra beosztott személyek és a személyzetnek a hajózó személyzet feladatai ellátásában segítő tagjai, valamint az előírt számú légiutas-kísérő | A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama, valamint a 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 perces meghaladó időtartama. |
| 2) A személyzet kiegészítő tagjai és az utasok 100%-a * | A 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartama. |
| 3) Az utasok 10 %-a* | A 10 000 láb és 13 000 láb közötti magasságon történő repülés 30 perces meghaladó időtartama. |

* A 2. táblázatban használt utasszám a ténylegesen a fedélzeten szállított utasokra vonatkozik, a 24 hónapnál fiatalabb személyekkel együtt.

CAT.IDE.H.250 Kézi tűzoltó készülékek

- (a) A helikopterek pilótafülkéjében el kell helyezni legalább egy kézi tűzoltó készüléket.
- (b) Legalább egy kézi tűzoltó készüléket kell elhelyezni vagy azonnali használatra elérhetővé tenni a nem a fő utastérben lévő valamennyi konyhában.
- (c) Legalább egy kézi tűzoltó készüléknek kell lennie a személyzet tagjai által repülés közben elérhető minden csomagterben.
- (d) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagterben legvalószínűbben előforduló tüztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.
- (e) A helikoptereket legalább az 1. táblázatban meghatározott számú kézi tűzoltó készülékkel kell ellátni, és a készülékeket minden utastérben úgy kell elhelyezni, hogy kényelmesen el lehessen őket érni.

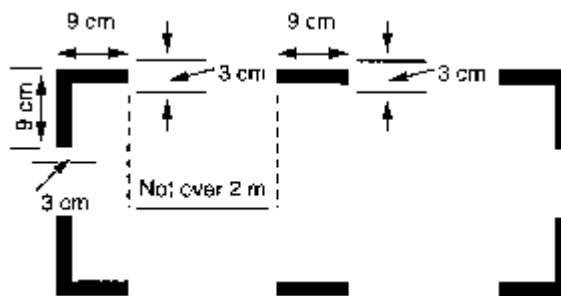
1. táblázat: Kézi tűzoltó készülékek száma

| Legnagyobb üzemi utasülésszám | Tűzoltó készülékek száma |
|-------------------------------|--------------------------|
| 7–30 | 1 |
| 31–60 | 2 |
| 61–200 | 3 |

CAT.IDE.H.260 Betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter sárkányán jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által betörhető területeket, az 1. ábra szerinti módon kell azokat jelölni.

1. ábra: A betörési pontok jelölése



CAT.IDE.H.270 Kézi hangszórók

A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereket el kell látni egy vészkiürítés esetén a személyzet tagjai részére azonnal rendelkezésre álló elemes kézi hangszóróval.

CAT.IDE.H.275 Vészvilágítás és vészhelyzeti jelzések

- (a) A 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikoptereket fel kell szerelni legalább az alábbiakkal:
 - (1) általános utastér-megvilágítást biztosító, független áramforrásról működő, a helikopter vészkiürítését elősegítő vészvilágítás-rendszer; valamint
 - (2) a vészkijáratokat és azok helyét jelölő, nappal és éjjel is látható jelzések.
- (b) A helikoptereket el kell látni a vészkijáratokat jelölő, nappal és éjjel is látható jelzésekkel, ha az alábbi körülmények közt üzemeltetik őket:
 - (1) 1. vagy 2. teljesítményosztályban a szárazföldről normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések; vagy

- (2) 3. teljesítményosztályban a szárazföldről normál utazósebességen 3 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések.

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

- (a) A helikoptert fel kell szerelni legalább egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladóval.
- (b) Az 1. vagy 2. teljesítményosztályban, barátságtalan környezetben, víz felett, a szárazföldről normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságra üzemeltetett helikoptereket automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(AD)) kell felszerelni.
- (c) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

CAT.IDE.H.290 Mentőmellények

- (a) A helikoptert, amennyiben az alábbi körülmények közt üzemeltetik, el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére. Az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:
- (1) 1. vagy 2. teljesítményosztályban a szárazföldről normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések;
- (2) 3. teljesítményosztályban a szárazföldről az autorotációnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések; vagy
- (3) 3. teljesítményosztályban, amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtérrel vagy műveleti helyszínről végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.
- (b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

CAT.IDE.H.295 A személyzet túlélőruházata

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

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

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

CAT.IDE.H.300 Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helyzetjeladók és túlélőfelszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez

- (a) Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:
- (1) 1. vagy 2. teljesítményosztályban a szárazföldről normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések; vagy
 - (2) 3. teljesítményosztályban a szárazföldről normál utazósebességen 3 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések, el kell látni:
 - (i) 12-nél kevesebb személyt szállító helikoptereket legalább egy mentőtutajjal, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható tartózkodó személyek száma, és úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzet esetén azonnal használható legyen;
 - (ii) 11-nél több személyt szállító helikoptereket legalább két mentőtutajjal, amelyek együttesen elegendőek a fedélzeten maximálisan szállítható számú személy elhelyezésére, valamint túlterhelési kapacitásuk lehetővé teszi, hogy a helikopteren található valamennyi személy elférjen bennük; a tutajokat úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzet esetén azonnal használhatók legyenek;
 - (iii) legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (*ELT(S)*) minden mentőtutajban; valamint
 - (iv) a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

CAT.IDE.H.305 Életmentő felszerelés

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

- (a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
- (b) legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (*ELT(S)*); valamint
- (c) a lerepülendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

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

A barátságtalan tengeri környezetben, a szárazföldről rendszeres utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban tenger feletti repüléseket végrehajtó helikoptereknek teljesíteniük kell az alábbi előírásokat:

- (a) Amennyiben a légi jármű-parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, vagy amennyiben a mentés becsült ideje hosszabb lesz, mint becsült túlélési idő, illetve amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani, a fedélzeten minden személy köteles túlélőruházatot viselni.
- (b) A CAT.IDE.H.300 bekezdés szerint szállított valamennyi mentőtutajt úgy kell beszerezni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízre szállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait értékelték, hogy teljesíti-e a helikopter az engedélyezéshez szükséges vízre szállási előírásokat.
- (c) A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítás-rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.
- (d) Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is –, valamint azok nyitószervezetét szembetűnő jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodóknak nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket úgy kell megtervezni, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul, és az utastér víz alá kerül.
- (e) Valamennyi olyan le nem dobható ajtónak, amelyet vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lennie, hogy tengeri körülmények között – a vízre szállás és a lebegés értékeléséhez előírt maximális mértékig – ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.
- (f) Az utastérben található valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amelyet víz alatti menekülésre alkalmasnak tekintenek, úgy kell megtervezni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.
- (g) A repülés teljes időtartama alatt mentőmellényt kell hordani, kivéve, ha az utasok vagy a személyzet tagjai olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

CAT.IDE.H.315 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések

A víz feletti repülésre engedélyezett helikoptereket fel kell szerelni az alábbi berendezésekkel:

- (a) a helikopter méretének, súlyának és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter nyugózásához, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint
- (b) vonatkozó esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

CAT.IDE.H.320 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

- (a) Az 1. vagy 2. teljesítményosztályban víz felett, barátságatlan környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő vízre szállási jóváhagyással kell rendelkezniük.
- (b) A helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő vízre szállási jóváhagyással kell rendelkezniük, vagy el kell látni őket vészhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel, ha az alábbi feladatokra használják őket:
 - (1) 1. vagy 2. teljesítményosztályban víz felett, nem barátságatlan környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülések;
 - (2) 2. teljesítményosztályban történő üzemeltetés esetén víz felett végrehajtott fel- és leszállások, kivéve a helikopteres légimentő repüléseket, melyeknél a kockázatok csökkentése végett a beépített területen található helikopteres légimentési műveleti helyszínre végzett leszállást vagy onnan történő felszállást víz felett hajtják végre; vagy
 - (3) 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban végzett víz feletti repülések esetén.

CAT.IDE.H.325 Fejhallgató

Amennyiben rádiókommunikációs vagy rádiónavigációs rendszereket írnak elő, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatóval és minden előírt pilóta vagy személyzeti tag kijelölt munkahelyén található kormányszerven elhelyezett rádióadógombbal.

CAT.IDE.H.330 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő rádiókommunikációs berendezéssel.
- (b) A rádiókommunikációs berendezésnek lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

CAT.IDE.H.335 Hangsatorna-kiválasztó panel

Az IFR szerint repült helikoptereket el kell látni a hajózó személyzet minden szükséges tagjának munkahelyéről üzemeltethető hangsatorna-kiválasztó pulttal.

CAT.IDE.H.340 VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon való repüléshez szükséges rádióberendezések

A VFR szerint, látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással repült útvonalakon üzemeltetett helikoptereket olyan rádióberendezéssel kell felszerelni, amelynek a rádióhullámok rendes terjedési körülményei között képesnek kell lennie az alábbiakra:

- (a) kommunikáció a megfelelő földi állomásokkal;
- (b) kommunikáció a megfelelő légiforgalmi irányító állomással annak az ellenőrzött légtérnek bármely pontjáról, ahol a repülést tervezik; valamint
- (c) meteorológiai információk vétele.

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

- (a) Az IFR szerint, illetve VFR szerint olyan útvonalakon repült helikoptereket, amelyeken nem lehetséges a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódás, fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő kommunikációs és navigációs berendezésekkel.
- (b) A rádiókommunikációs berendezésnek tartalmaznia kell legalább két független rádiókommunikációs rendszert, amelyeknek normál körülmények között képeseknek kell lenniük a megfelelő földi állomásokkal történő kommunikációra az útvonal bármely pontjáról, a kitéréseket is beleértve.
- (c) A helikoptereket fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé teszik a repülési terv szerinti biztonságos navigációt.
- (d) Azokat a helikoptereket, amelyekkel a tervek szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között szállnak le, fel kell szerelni olyan kielégítő berendezéssel, amely minden olyan repülőtéren, ahol a tervek szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között történik a leszállás, valamint minden kijelölt kitérő repülőtéren képes vezérlést biztosítani egy olyan pontig, ahonnan látás szerinti leszállás hajtható végre.

CAT.IDE.H.350 Válaszjeladó

A helikoptereket el kell látni a barometrikus magasságot jelentő másodlagos (szekunder) légtérellenőrző radaros [*secondary surveillance radar (SSR)*] válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérellenőrző radaros válaszjeladóval.

V. FÜGGELÉK

SPA rész

A alfejezet – Általános előírások

SPA.GEN.100 Illetékes hatóság

- (a) Egyedi jóváhagyások kiadására jogosult illetékes hatóság:
- (1) kereskedelmi üzemeltetők esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemeltető székhelye található; és
 - (2) nem kereskedelmi üzemeltetők esetében azon állam hatósága, ahol az üzemeltetőt bejegyezték vagy telephelye található.
- (b) Amennyiben a nem kereskedelmi üzemeltető harmadik országban lajstromozott légi járművet használ, a jelen rész előírásai az (a)(2) pont ellenére nem vonatkoznak az alábbi műveletek jóváhagyására, amennyiben ezen jóváhagyásokat harmadik országbeli lajstromozó állam adta ki:
- (1) Teljesítményalapú navigáció (*PBN*);
 - (2) Az előírt minimális navigációs pontosságra vonatkozó előírások (*MNPS*);
 - (3) Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (*RVSM*) alkalmazó légtér.

SPA.GEN.105 Egyedi jóváhagyás kérvényezése

- (a) Az egyedi jóváhagyás első kiadását kérvényező üzemeltetőnek át kell adnia az illetékes hatóság részére a vonatkozó alfejezetben előírt dokumentációt az alábbi információkkal együtt:
- (1) a kérvényező neve, címe és levelezési címe; és
 - (2) a tervezett tevékenység leírása.
- (b) Az üzemeltetőnek be kell mutatnia az alábbi bizonyítékokat az illetékes hatóságnak:
- (1) megfelelés a vonatkozó alfejezet előírásainak; és
 - (2) figyelembe vették a 21. rész alapján meghatározott, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok [*operational suitability data (OSD)*] kapcsolódó elemeit.
- (c) Az üzemeltetőnek legalább az egyedi jóváhagyást igénylő tevékenység időtartama alatt, illetve vonatkozó esetben az ORO rész szerint meg kell őriznie az (a) és (b) pontban felsorolt nyilvántartásokat.

SPA.GEN.110 Egyedi jóváhagyással rendelkező üzemeltető jogosultságai

Azon tevékenységek körét, amelyeket az üzemeltető a jóváhagyás alapján végezhet, dokumentálni kell, és meg kell határozni:

- (a) légi jármű-üzembentartási engedéllyel (AOC) rendelkező üzemeltetők esetén a légi jármű-üzembentartási engedély üzemeltetési előírásaiban; valamint
- (b) minden egyéb üzemeltetőnél az egyedi jóváhagyások listáján.

SPA.GEN.115 Egyedi jóváhagyás megváltoztatása

Amennyiben valamilyen változtatás az egyedi jóváhagyás feltételeit érinti, az üzemeltetőnek át kell adnia a vonatkozó dokumentációt az illetékes hatóságnak, és be kell szereznie a tevékenység előzetes jóváhagyását.

SPA.GEN.120 Egyedi jóváhagyás folyamatos érvényessége

Az egyedi jóváhagyásokat korlátlan időtartamra adják ki, és mindaddig érvényesek, amíg az üzemeltető megfelel az egyedi jóváhagyáshoz kapcsolódó előírásoknak, és tekintettel van a 21. rész szerint meghatározott, a repülésre való alkalmasságra vonatkozó adatok kapcsolódó elemeire.

B alfejezet – Teljesítményalapú navigációval végzett repülések

SPA.PBN.100 Teljesítményalapú navigációval végzett repülések

Légijárművek csak akkor üzemeltethetők teljesítményalapú navigációs eljárások szerint, illetve olyan légtérben és útvonalakon, ahol teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírások érvényesek, ha az üzemeltető egyedi jóváhagyást kapott ilyen repülésekre az illetékes hatóságtól. Nem szükséges egyedi jóváhagyás 5-ös típusú területi navigációra (RNAV5 (alapfokú területi navigáció [*basic area navigation, B-RNAV*])) kijelölt légtérben.

SPA.PBN.105 Teljesítményalapú navigációval végzett repülések jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól teljesítményalapú navigációval végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyást szerezzon, az üzemeltetőnek bizonyítania kell az alábbiakat:

- (a) beszerezte az területi navigációs (RNAV) rendszer szükséges légialkalmassági jóváhagyását;
- (b) kialakította az ilyen repüléseken részt vevő hajózó személyzet képzési programját; valamint
- (c) operatív eljárásokban határozták meg a következőket:
 - (1) a fedélzeti berendezések, beleértve azok üzemeltetési korlátozásait és megfelelő berendezések feltüntetését a minimálisan szükséges berendezések listáján (MEL);
 - (2) a hajózó személyzet összetételére és gyakorlatára vonatkozó követelmények;
 - (3) rendes eljárások;
 - (4) váratlan körülmények esetén alkalmazandó eljárások;
 - (5) nyomon követés és az események jelentése; valamint
 - (6) elektronikus navigációs adatok kezelése.

C alfejezet – Előírt minimális navigációs pontossággal (MNPS) végzett repülések

SPA.MNPS.100 Előírt minimális navigációs pontossággal végzett repülések

Légijárművek csak akkor üzemeltethetők a térségi kiegészítő eljárások szerint kijelölt előírt minimális navigációs pontosságú (MNPS) légtérben, ahol az előírt minimális navigációs pontosságra vonatkozó előírások érvényesek, ha az üzemeltető egyedi jóváhagyást kapott ilyen repülésekre az illetékes hatóságtól.

SPA.MNPS.105 Előírt minimális navigációs pontossággal végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól előírt minimális navigációs pontossággal végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyást szerezzon, az üzemeltetőnek bizonyítania kell az alábbiakat:

- (a) a navigációs berendezések megfelelnek a előírt pontossági követelménynek;
- (b) a navigációs képernyőket, kijelzőket és kezelőszerveket mindkét pilóta saját munkahelyén ülve láthatja és működtetheti;
- (c) kialakította az ilyen repüléseken részt vevő hajózó személyzet képzési programját; valamint
- (d) operatív eljárásokban határozták meg a következőket:
 - (1) a fedélzeti berendezések, beleértve azok üzemeltetési korlátozásait és megfelelő berendezések feltüntetését a minimálisan szükséges berendezések listáján (MEL);
 - (2) a hajózó személyzet összetételére és gyakorlatára vonatkozó követelmények;
 - (3) rendes eljárások;
 - (4) váratlan körülmények esetén alkalmazandó eljárások, beleértve a vonatkozó légtérért felelős illetékes hatóság által meghatározott eljárásokat is;
 - (5) nyomon követés és az események jelentése.

D alfejezet – Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmazó légtérben végzett repülés

SPA.RVSM.100 Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülés

Légijárművek csak akkor üzemeltethetők olyan kijelölt légtérben, ahol 290-es repülési szint [*flight level (FL)*] és FL 410 között – ezeket a szinteket is beleszámítva – 300 m (1000 láb) csökkentett függőleges elkülönítést alkalmaznak, ha az üzemeltető egyedi jóváhagyást kapott ilyen repülésekre az illetékes hatóságtól.

SPA.RVSM.105 Csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyás

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülésekre vonatkozó jóváhagyást szerezzen, az üzemeltetőnek bizonyítania kell az alábbiakat:

- (a) beszerezte a csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülésekhez szükséges légialkalmassági jóváhagyást;
- (b) eljárásokat alakított ki a felszín feletti magasságtartási hibák nyomon követésére és jelentésére;
- (c) kialakította az ilyen repüléseken részt vevő hajózó személyzet képzési programját; valamint
- (d) operatív eljárásokban határozták meg a következőket:
 - (1) a fedélzeti berendezések, beleértve azok üzemeltetési korlátozásait és megfelelő berendezések feltüntetését a minimálisan szükséges berendezések listáján (MEL);
 - (2) a hajózó személyzet összetételére és gyakorlatára vonatkozó követelmények;
 - (3) repülések tervezése;
 - (4) repülés előtti eljárások;
 - (5) a csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérbe történő berepülést megelőző eljárások;
 - (6) repülés közbeni eljárások;
 - (7) repülést követő eljárások;

- (8) az események jelentési rendszere; valamint
- (9) egyedi térségi repülési eljárások.

SPA.RVSM.110 A csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülésekhez szükséges berendezésre vonatkozó előírások

A csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülésekre használt légijárműveket fel kell szerelni az alábbiakkal:

- (a) két független magasságmérő rendszer;
- (b) egy magasságfigyelmeztető rendszer;
- (c) egy automatikus magasságszabályozó rendszer;
- (d) tengerszint feletti magasságot jelentő másodlagos légtérelőőrző radaros (SSR) válaszjeladó, amely összekapcsolható a magasságszabályozásra használt magasságmérő rendszerrel.

SPA.RVSM.115 Felszín feletti magasságtartási hibák a csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat alkalmazó légtérben végzett repülések során

- (a) Az üzemeltetőnek jelentenie kell a felszín feletti magasságtartásnak a légijármű berendezéseinek meghibásodásából eredő vagy az üzemeltetéssel kapcsolatos olyan adatrögzítővel rögzített vagy más módon tudomására jutott hibáit, amelyek egyenlőek az alábbi értékekkel, vagy nagyobbak azoknál:
 - (1) ± 90 m (± 300 láb) összesített függőleges hiba [*total vertical error (TVE)*]
 - (2) a magasságmérő rendszer ± 75 m (± 245 láb) mértékű hibája [*altimetry system error (ASE)*]; valamint
 - (3) ± 90 m (± 300 láb) eltérés a kijelölt magasságtól [*assigned altitude deviation (AAD)*].
- (b) Az ilyen eseményekre vonatkozó jelentéseket 72 órán belül meg kell küldeni az illetékes hatóságnak. A jelentésnek tartalmaznia kell a kiváltó okok első elemzését, valamint az esemény megismétlődésének megelőzése érdekében hozott intézkedéseket.
- (c) Amennyiben felszín feletti magasságtartási hibát rögzít az adatrögzítő, vagy arra vonatkozó tájékoztatást kap, az üzemeltetőnek azonnali intézkedéseket kell hoznia a hibát kiváltó körülmények megszüntetésére, valamint ha az illetékes hatóság megköveteli, az intézkedéseket és azok hatásait ismertető jelentéseket kell készítenie.

E alfejezet – Repülés csökkent látási viszonyok között (LVO)

SPA.LVO.100 Repülés csökkent látási viszonyok között

Az üzemeltető csak akkor végezheti az alábbi csökkent látási viszonyok közötti műveleteket, ha azt az illetékes hatóság jóváhagyta:

- (a) felszállás csökkent látási viszonyok között [*low visibility take-off (LVTO)*];
- (b) repülés I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények között [*lower than Standard Category I (LTS CAT I)*];
- (c) II. szabványos kategória szerinti [*Standard Category II (CAT II)*] megközelítés;
- (d) II. szabványos kategóriától eltérő [*other than Standard Category II (OTS CAT II)*] megközelítés;
- (e) megközelítés III. szabványos kategória szerint [*Standard Category III (CAT III)*]; valamint
- (f) olyan látásjavító rendszerrel (EVS) végzett megközelítés, amelyhez futópálya menti látótávolság [*runway visual range (RVR)*] minimumértékeket határoztak meg.

SPA.LVO.105 Csökkent látási viszonyok közötti repülések jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól csökkent látási viszonyok közötti repülésre vonatkozó jóváhagyást szerezzon, az üzemeltetőnek bizonyítania kell, hogy megfelel jelen alfejezet előírásainak.

SPA.LVO.110 Általános üzemeltetési előírások

- (a) Az üzemeltető csak az alábbi feltételekkel végezhet I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények közötti (LTS CAT I) repüléseket:
 - (1) minden érintett légi jármű CAT II kategóriára érvényes minősítéssel rendelkezik; és
 - (2) a megközelítés során:
 - (i) automatikusan CAT IIIA kategóriára érvényes jóváhagyással rendelkező automata leszállítórendszerhez kapcsolódik; vagy
 - (ii) jóváhagyott szem elé vetítő leszállásirányító rendszert (HUDLS) használ legalább a küszöb felett 150 láb magasságig.

- (b) Az üzemeltető csak az alábbi feltételekkel végezhet CAT II, OTS CAT II vagy CAT III kategóriájú megközelítéseket:
- (1) minden érintett légi jármű 200 láb alatti felszín feletti elhatározási magasságú (DH) vagy elhatározási magasság nélküli megközelítés végrehajtására érvényes minősítéssel rendelkezik, és fel van szerelve a vonatkozó légi alkalmassági előírásoknak megfelelő berendezésekkel;
 - (2) a repülés általános repülésbiztonsági adatainak nyomon követése érdekében bevezettek és fenntartanak egy rendszert a sikeres és sikertelen megközelítések és automatikus leszállások nyilvántartására;
 - (3) az elhatározási magasságot rádió-magasságmérővel határozzák meg; és
 - (4) a hajózó személyzet legalább két pilótából áll.
- (c) Az üzemeltető csak akkor végezhet megközelítést látásjavító rendszer használatával, ha:
- (1) a látásjavító rendszert minősítették; és
 - (2) 550 m futópálya menti látótávolság alatti megközelítés esetén a hajózó személyzet legalább két pilótából áll.
- (d) A repülőtér küszöbe feletti 200 láb alatt valamennyi magasságértéket rádió-magasságmérővel kell meghatározni.

SPA.LVO.115 A repülőtérre vonatkozó előírások

- (a) Az üzemeltető 800 m látótávolság alatt nem használhatja a repülőtér csökkenő látási viszonyok közötti repülésre, kivéve, ha:
- (1) a repülőtér beszerezte annak az államnak a jóváhagyását ilyen repülésekre, ahol a repülőtér található; és
 - (2) ki vannak alakítva a csökkenő látási viszonyok között követendő eljárások (*LVP*).
- (b) Amennyiben az üzemeltető olyan repülőtérre választ, ahol nem használják a csökkenő látási viszonyok között követendő eljárások előírásait, az üzemeltetőnek kell gondoskodnia arról, hogy a repülőtéren használjanak ezen előírásokkal egyenértékű eljárásokat. Az ilyen helyzeteket az üzemeltetési utasításban vagy az eljárások kézikönyvében világosan fel kell tüntetni, beleértve a hajózó személyzetnek szóló útmutatást arra vonatkozóan, hogyan határozza meg, hogy valóban használják az adott repülőtéren a csökkenő látási viszonyok között követendő eljárásokkal egyenértékű eljárásokat.

SPA.LVO.120 A hajózó személyzet képzése és képesítései

Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy csökkenő látási viszonyok közötti repülés végrehajtása előtt:

- (a) a hajózó személyzet minden tagja:

- (1) megfelel az üzemeltetési utasításban előírt képzési és ellenőrzési követelményeknek, beleértve a repülésszimulációs oktatóeszközön (*FSTD*) a repülés és a légijármű típusára vonatkozó futópálya menti látótávolság/ látótávolság (*RVR/VIS*) és elhatározási magasság (*DH*) korlátozó értékei közötti üzemelésre vonatkozóan végzett képzést; és
 - (2) az üzemeltetési utasításban előírt normák szerinti képesítéssel rendelkezik;
- (b) részletes tanterv szerinti képzést és ellenőrzést kell végezni.

SPA.LVO.125 Üzemeltetési eljárások

- (a) Az üzemeltetőnek meg kell határoznia a csökkent látási viszonyok közötti repülések során alkalmazandó eljárásokat és utasításokat. Ezeket az eljárásokat vagy utasításokat az üzemeltetési utasításban vagy az eljárások kézikönyvében kell feltüntetni, és a hajózó személyzet gurulás, felszállás, megközelítés, kilebegtetés, leszállás, kigurulás és megszakított megközelítés során végrehajtandó feladatait részletezik, értelemszerűen.
- (b) Csökkent látási viszonyok közötti repülés megkezdése előtt a légijármű-parancsnoknak meg kell győződnie az alábbiakról:
 - (1) a látás szerinti és nem látás szerinti tájékozódásra szolgáló létesítmények állapota megfelelő;
 - (2) a légiforgalmi szolgálattól (*ATS*) kapott tájékoztatás szerint megfelelő csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak érvényben; és
 - (3) a hajózó személyzet tagjai a megfelelő képesítéssel rendelkeznek.

SPA.LVO.130 Minimálisan szükséges berendezések

- (a) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban vagy az eljárások kézikönyvében (amelyik van) fel kell tüntetnie azokat a minimálisan szükséges berendezéseket, amelyeknek a légijármű légiüzemeltetési utasítása (*AFM*) szerint a csökkent látási viszonyok közötti repülés megkezdése előtt üzemképeseknek kell lenniük.
- (b) A légijármű-parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a légijármű és a szükséges fedélzeti rendszerek állapota megfelel az elvégzendő repülési feladatnak.

F alfejezet – Megnövelt hatótávolságú repülés két hajtóműves repülőgépekkel (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 Megnövelt hatótávolságú repülés két hajtóműves repülőgépekkel

Kereskedelmi célú repülésben két hajtóműves repülőgépek csak akkor üzemeltethetők a CAT.OP.MPA.140 bekezdésben meghatározott távolsághatárokon túl, amennyiben az üzemeltető az illetékes hatóságtól megnövelt hatótávolságú repülés két hajtóműves repülőgép (ETOPS) jóváhagyást kapott.

SPA.ETOPS.105 Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzendő repülések jóváhagyása

Ahhoz, hogy az illetékes hatóságtól megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzendő repülésre vonatkozó jóváhagyást szerezzon, az üzemeltetőnek bizonyítania kell az alábbiakat:

- (a) a repülőgép–hajtómű kombináció rendelkezik a tervezett repülésre érvényes, megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgépre vonatkozó típus- és -megbízhatósági jóváhagyással;
- (b) kialakították az ilyen repüléseket végrehajtó hajózó személyzet és minden egyéb közreműködő szakember képzési programját, és a repüléseket végrehajtó hajózó személyzet és minden egyéb közreműködő szakember megfelelő képesítéssel rendelkezik a tervezett repülés végrehajtására;
- (c) az üzemeltető szervezete és tapasztalata megfelelő a tervezett repülés támogatására; és
- (d) ki lettek alakítva az üzemeltetési eljárások.

SPA.ETOPS.110 Útvonalon lévő kitérő repülőtér megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések esetén

- (a) Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések esetén az útvonalon lévő kitérő repülőtér akkor tekinthető megfelelőnek, ha az igénybevétel várható időpontjában rendelkezésre állnak a szükséges kiegészítő szolgáltatások, beleértve a légiforgalmi szolgálatokat (ATS), a megfelelő fénytechnikát, a kommunikációt, az időjárás-jelentést, a navigációs eszközöket és a vészhelyzeti szolgálatokat, valamint a repülőtéren használható legalább egy műszeres megközelítési eljárás.
- (b) Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés végrehajtása előtt az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy elérhető a tervezett útvonalon lévő kitérő repülőtér megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülésekhez az alábbi távolságon belül: az üzemeltető jóváhagyott kitérési ideje vagy a repülőgép a MEL

alapján meghatározott üzemeltethetőségi állapotának megfelelő kitérés idő (amelyik rövidebb).

SPA.ETOPS.115 Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések útvonalán lévő kitérő repülőterek tervezési minimumai

- (a) Az üzemeltető csak akkor választhat ki egy repülőteret megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés útvonalán lévő kitérő repülőternek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések, illetve ezek kombinációi azt jelzik, hogy a leszállás várható ideje és a leszállás legkésőbbi lehetséges időpontját követő 1 óra között a leszállási feltételek legalább az 1. táblázatban megadott kiegészítő korlátok hozzáadásával kiszámított tervezési minimumokon vagy azok felett lesznek.
- (b) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban fel kell tüntetnie a repülőter-használati minimumok meghatározásának módszerét a tervezett megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzendő repülés útvonalán lévő kitérő repülőtereken.

1. táblázat: A megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés útvonalán lévő kitérő repülőterekre érvényes tervezési minimumok

| Megközelítés típusa | Tervezési minimumok |
|--|--|
| Precíziós megközelítés | Elhatározási magasság (DA/H) + 200 láb RVR/VIS + 800 m * |
| Nem precíziós megközelítés vagy körözéssel megközelítés | MDA/H + 400 láb * RVR/VIS + 1500 m |

*: VIS: látótávolság; MDA/H: legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság

G alfejezet – Veszélyes áruk szállítása

SPA.DG.100 Veszélyes áruk szállítása

Az NCO részben, NCC részben, CAT részben és SPO részben meghatározott esetek kivételével az üzemeltető csak akkor szállíthat veszélyes árut légi úton, amennyiben azt az illetékes hatóság engedélyezte.

SPA.DG.105 Veszélyes anyagok szállításának jóváhagyása

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó jóváhagyás megszerzése érdekében az üzemeltetőnek a Műszaki utasításnak megfelelően az alábbi feladatai vannak:

- (a) kialakít és fenntart egy képzési programot a tevékenységben részt vevő valamennyi szakember részére, és igazolja az illetékes hatóságnak, hogy valamennyi szakember megkapta a megfelelő képzést;
- (b) üzemeltetési eljárásokat alakít ki a veszélyes áruk a légi szállítás minden szakaszában megvalósuló biztonságos kezelésének biztosítására; ezek az eljárások tájékoztatást és utasításokat tartalmaznak az alábbiakra vonatkozóan:
 - (1) az üzemeltető veszélyes anyagok szállításával kapcsolatos irányelvei;
 - (2) a veszélyes áruk átvételére, kezelésére, rakodására, tárolására és elkülönítésére vonatkozó előírások;
 - (3) a légi járművet veszélyes áruk szállítása során ért baleset vagy esemény során elvégzendő feladatok;
 - (4) eljárások veszélyes árukkal kapcsolatos vészhelyzetekre;
 - (5) bármilyen esetleges szennyeződés eltávolítása;
 - (6) valamennyi érintett szakember feladatai, különös tekintettel a veszélyes áruk földi kezelésére és a légi jármű kiszolgálására;
 - (7) sérülés, szivárgás és szennyeződés eltávolítása utáni ellenőrzés; és
 - (8) veszélyes árukkal kapcsolatos balesetek és események jelentése.

SPA.DG.105 Veszélyes árukra vonatkozó információk és dokumentáció

Az üzemeltető feladatai a Műszaki utasításnak megfelelően:

- (a) írásos tájékoztatást nyújt a légi jármű-parancsnok részére:
 - (1) a légi járművön szállítandó veszélyes árukról;
 - (2) repülés közben fellépő vészhelyzet esetére;
- (b) átvételi ellenőrző listát használ;
- (c) gondoskodik arról, hogy a veszélyes árukat az azokat légi szállításra feladó személy által kitöltött, előírt veszélyesáru feladói nyilatkozat kíséretében, kivéve, ha a veszélyes árukra vonatkozó információk elektronikus formában állnak rendelkezésre;
- (d) gondoskodik arról, hogy amennyiben a veszélyesáru feladói nyilatkozatot írásos formában adták át, a dokumentumok egy példányát a földön őrizzék, ahol ésszerű ideig, az áruk a célállomásra érkezéséig hozzájuk lehet férni;
- (e) gondoskodik arról, hogy a légi jármű-parancsnok részére átadott tájékoztatás egy példányát a földön őrizzék, és az vagy az abban található információk a legutolsó induló és következő érkező repülőtér részére azonnal hozzáférhetőek legyenek az érintett repülés befejezéséig;
- (f) az átvételi ellenőrző listát, a szállítódokumentumot és a légi jármű-parancsnoknak átadott információkat a repülés befejezését követő legalább 3 hónapig megőrzi; és
- (g) legalább 3 évig megőrzi valamennyi szakember képzési nyilvántartását.

H alfejezet – Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett helikopteres repülések

SPA.NVIS.100 Éjjellátó képalkotó rendszerrel (NVIS) végzett repülések

- (a) A helikopterek csak akkor üzemeltethetők VFR szerint, éjjel, éjjellátó képalkotó rendszer segítségével, ha az üzemeltető rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.
- (b) Az üzemeltető feladatai az illetékes hatóság jóváhagyásának megszerzése érdekében:
 - (1) kereskedelmi célú repüléseket végez, és rendelkezik az ORO rész szerinti kereskedelmi légi jármű-üzembentartói engedéllyel;
 - (2) bizonyítja az illetékes hatóság számára az alábbiakat:
 - (i) megfelel jelen alfejezet vonatkozó előírásainak; és
 - (ii) sikeresen beépítette a helikopterbe az éjjellátó képalkotó rendszer valamennyi elemét.

SPA.NVIS.110 Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülésekhez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

- (a) Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések végrehajtása idején a 1702/2003/EK rendelet szerint minden helikopternek és az éjjellátó képalkotó rendszer minden kapcsolódó berendezésének megfelelő légi alkalmassági bizonyítvánnyal kell rendelkeznie.
- (b) *Rádió-magasságmérő.* A helikoptert rádió-magasságmérővel kell felszerelni, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzést kiadni, valamint egy a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés minden szakaszában azonnal észlelhető hangjelzéssel és látható jelzéssel figyelmeztetni.
- (c) *Az éjjellátó képalkotó rendszerrel összeilleszkedő légi jármű-világítás.* A perifériás látás csökkenésének ellensúlyozása és a helyzetfelismerés javítása érdekében az alábbiakat kell biztosítani:
 - (1) az éjjellátó képalkotó rendszerrel összeilleszkedő műszerfal-megvilágítás – ha van –, amely képes az összes fontos repülőműszer megvilágítására;
 - (2) az éjjellátó képalkotó rendszerrel összeilleszkedő általános világítás;
 - (3) az éjjellátó képalkotó rendszerrel összeilleszkedő hordozható elem lámpa; és

- (4) mód az éjjellátó képalkotó rendszerrel össze nem férő belső világítás eltávolítására vagy lekapcsolására.
- (d) *Az éjjellátó képalkotó rendszert kiegészítő berendezések.* Az éjjellátó képalkotó rendszert kiegészítő alábbi berendezéseket kell biztosítani:
 - (1) tartalék vagy másodlagos áramforrás az éjjellátó szemüvegekhez; és
 - (2) az éjjellátó szemüvegekhez megfelelő csatlakozással ellátott sisak.
- (e) Az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repüléseken minden szükséges éjjellátó szemüvegnek azonos gyártmányúnak, generációjúnak és típusúnak kell lennie.
- (f) *Folyamatos légialkalmasság*
 - (1) A folyamatos légialkalmassági eljárásoknak tartalmazniuk kell a helikopterbe szerelt éjjellátó képalkotó rendszerhez tartozó berendezések folyamatos karbantartásának és ellenőrzésének elvégzéséhez szükséges információkat, és ki kell térniük legalább az alábbiakra:
 - (i) a helikopter szélvédői és átlátszó felületei;
 - (ii) az éjjellátó képalkotó rendszer megvilágítása;
 - (iii) éjjellátó szemüvegek; és
 - (iv) az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repüléseket támogató minden kiegészítő berendezés.
 - (2) A légijárművön végzett minden utólagos módosítást és karbantartást az éjjellátó képalkotó rendszer légialkalmassági jóváhagyásának megfelelően kell elvégezni.

SPA.NVIS.120 Az éjjellátó képalkotó rendszer üzemeltetési minimumai

- (a) A végrehajtandó éjjeli repüléstípusra vonatkozó VFR időjárási minimumok alatt nem végezhető repülések.
- (b) Az üzemeltetőnek meg kell határoznia azt a legkisebb felszín feletti átváltási magasságot, ahonnan/ameddig az éjjellátó képalkotó rendszer segítségével történő repülés végezhető.

SPA.NVIS.130 Éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülések személyzetére vonatkozó előírások

- (a) *Kiválasztás.* Az üzemeltetőnek meg kell határoznia az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett feladatot végrehajtó személyzet kiválasztási feltételeit.
- (b) *Gyakorlat.* A képzés megkezdése előtt a légijármű-parancsnok gyakorlata nem lehet kevesebb, mint 20 óra éjjeli VFR repülés helikopteren légijármű-parancsnokként.

- (c) *Gyakorlati képzés.* Minden pilótának el kell végeznie az üzemeltetési utasításban található, az éjjellátó képkalkotó rendszerre vonatkozó eljárások szerinti gyakorlati képzést.
- (d) *Gyakorlottság.* Minden éjjellátó képkalkotó rendszerrel végzett repülést végrehajtó pilótának és műszaki személyzeti tagnak a megelőző 90 napban három éjjellátó képkalkotó rendszerrel végzett repülést kell végrehajtania. A gyakorlottság a helikopteren vagy az (f)(1) pont elemeit tartalmazó, jóváhagyott teljes helikopterszimulátoron [*full flight simulator (FFS)*] végzett gyakorló repüléssel állítható vissza;
- (e) *A személyzet összetétele.* A személyzet minimális létszáma az alábbiak által meghatározottak közül a legnagyobb szám:
 - (1) a légijármű légiüzemeltetési utasításában (AFM);
 - (2) a kapcsolódó tevékenység; vagy
 - (3) az éjjellátó képkalkotó rendszerrel végzett repülések jóváhagyása.
- (f) *A személyzet képzése és vizsgáztatása*
 - (1) A képzést és vizsgát az illetékes hatóság által jóváhagyott és az üzemeltetési utasításban szereplő részletes tanterv szerint kell végezni.
 - (2) A személyzet tagjai
 - (i) A személyzet képzési programjával szembeni elvárások: fejlesztik az éjjellátó képkalkotó rendszer munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteket; javítják a személyzet együttműködését; és olyan intézkedéseket tartalmaznak, amelyek csökkentik a csökkent látási viszonyok közé történő berepüléssel kapcsolatos kockázatokat, valamint az éjjellátó képkalkotó rendszer normál és vészhelyzeti eljárásait.
 - (ii) Az (f)(2)(i) pontban említett intézkedéseket értékelni kell az alábbiak során:
 - (A) éjszakai légijármű-kezelési jártassági ellenőrzések; valamint
 - (B) forgalmi ellenőrzések.

SPA.NVIS.140 Információk és dokumentáció

Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként az alábbiaknak az üzemeltetési utasításban történő meghatározásával minimálisra csökkenti az éjjellátó képkalkotó rendszer környezetével kapcsolatos kockázatokat: a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése, a berendezésekre és a repülésre történő elengedésre vonatkozó feltételek; valamint az üzemeltetési eljárások és minimumok úgy, hogy ismertetik a rendes és valószínű rendellenes műveleteket, és megfelelően csökkentik a kockázatokat.

I alfejezet – *Helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelés.*

SPA.HHO.100 *Helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelés.*(HHO)

- (a) Helikopterek csak abban az esetben használhatók kereskedelmi helikopterrel történő - külső függesztett – teherszállítás, teherbeemelésra, ha az üzemeltető rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.
- (b) Az üzemeltető feladatai az illetékes hatóság jóváhagyásának megszerzése érdekében:
 - (1) kereskedelmi célú repüléseket végez, és rendelkezik az ORO rész szerinti kereskedelmi légi jármű-üzembentartói engedéllyel; valamint
 - (2) bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy megfelel a jelen alfejezetben található előírásoknak.

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

- (a) Minden helikopteres függesztve szállításhoz szükséges berendezés– beleértve az SPA.HHO.115 bekezdés előírásainak teljesítéséhez szükséges szerinti rádióberendezést is – felszereléséhez és ezen berendezések minden utólagos módosításához rendelkezni kell a tervezett funkciónak megfelelő légi alkalmassági jóváhagyással. A kiegészítő berendezéseket az illetékes hatóság által előírt normáknak megfelelően kell tervezni és tesztelni.
- (b) A helikopteres függesztve szállításhoz szükséges berendezések és rendszerek karbantartási utasításait a 2042/2003/EK rendelet szerint az üzemeltetőnek – a gyártóval együttműködve – kell kidolgoznia, és be kell illesztenie saját helikopter-karbantartási programjába.

SPA.HHO.115 A helikopteres függesztve szállításhoz szükséges kommunikáció

Kétirányú rádiókommunikációt kell létrehozni azzal a szervezettel, amely a helikopteres függesztve szállítást igénybe veszi, és amennyiben lehetséges, meg kell teremteni a helikopteres függesztve szállítás helyszínén dolgozó földi személyzettel történő kommunikáció lehetőségét:

- (a) nappali és éjjeli tengeri repülések esetén; és
- (b) éjjeli szárazföldi repülések esetén, kivéve a helikopteres légimentés (HEMS) műveleti helyszínén végzett helikopteres függesztve szállítást.

SPA.HHO.125 A helikopteres függesztve szállításra vonatkozó teljesítmény-előírások

A helikopteres függesztve szállítás során a helikopternek – a helikopteres légimentés műveleti helyszínén végzett helikopteres függesztve szállítást kivéve – egy kritikus hajtómű-meghibásodást követően a fennmaradó hajtóművek teljesítményének megfelelő beállítása

mellett képesnek kell lennie folytatni a repülést anélkül, hogy veszélyt jelentene a függesztve szállított személyekre/teherára, harmadik félre vagy vagyontárgyakra.

SPA.HHO.130 A helikopteres függesztve szállítás személyzetére vonatkozó előírások

- (a) *Kiválasztás.* Az üzemeltetőnek a korábbi gyakorlat figyelembevételével kell meghatározni a helikopteres függesztve szállítást végrehajtó hajózó személyzet kiválasztási feltételeit.
- (b) *Gyakorlat.* Helikopteres függesztve szállítás esetén a légi jármű-parancsnok gyakorlata nem lehet kevesebb a következőknél:
 - (1) Tenger feletti repülések esetén:
 - (i) 1000 óra helikopter-parancsnokként vagy 1000 óra másodpilótaként helikopteres függesztve szállítás során, amiből 200 órát felügyelet mellett, helikopter-parancsnoki beosztásban kell lerepülnie; és
 - (ii) 50 helikopteres függesztve szállítási ciklus végrehajtása tenger fölött, amiből 20 ciklust éjjel kell teljesíteni, amennyiben éjjeli repüléseket is végeznek. Egy helikopteres függesztve szállítási ciklus a függesztőhorog egyszeri lebocsátásának és felhúzásának felel meg.
 - (2) Szárazföldön:
 - (i) 500 óra helikopter-parancsnokként vagy 500 óra másodpilótaként helikopteres függesztve szállítás során, amiből 100 órát felügyelet mellett, helikopter-parancsnoki beosztásban kell lerepülnie;
 - (ii) a tervezett repülésekhez hasonló üzemeltetési környezetben szerzett 200 óra helikopterüzemeltetési gyakorlat; és
 - (iii) 50 helikopteres függesztve szállítási ciklus, amiből 20 ciklust éjjel kell teljesíteni, amennyiben éjjeli repüléseket is végeznek.
- (c) *Üzemeltetési képzés és gyakorlat.* Az üzemeltetési utasításban található helikopteres függesztve szállítási eljárások szerinti képzés sikeres elvégzése, valamint megfelelő tapasztalat abban a szerepben és környezetben, ahol a helikopteres függesztve szállítást végzik.
- (d) *Gyakorlottság.* Helikopteres függesztve szállítást végző minden pilótának és a feladatban részt vevő személyzet minden tagjának teljesítenie kell a megelőző 90 napban:
 - (1) nappali repülések során: három nappali vagy éjjeli helikopteres függesztve szállítási ciklus bármilyen kombinációját, amelyek mindegyikének tartalmaznia kell a függeszkedése, illetve függeszkedésből való átmenetet; és
 - (2) éjszakai repülések során: három éjjeli helikopteres függesztve szállítási ciklust, amelyek mindegyikének tartalmaznia kell a függeszkedése, illetve függeszkedésből való átmenetet.

- (e) *A személyzet összetétele.* A nappali, illetve éjszakai repülésekhez szükséges személyzet minimális létszámát az üzemeltetési utasításnak kell tartalmaznia. A személyzet minimális létszáma függ a helikopter típusától, az időjárási viszonyoktól, a feladat típusától, valamint tenger feletti repülések esetén a helikopteres függesztve szállítási helyszín környezetétől, a tenger állapotától és a hajó mozgásától. A személyzet minimális létszáma semmilyen körülmények között nem lehet kevesebb, mint egy pilóta és egy helikopteres függesztve szállítási személyzeti tag.
- (f) *Képzés és vizsgáztatás*
- (1) A képzést és vizsgát az illetékes hatóság által jóváhagyott és az üzemeltetési utasításban szereplő részletes tanterv szerint kell végezni.
- (2) A személyzet tagjai
- (i) A személyzet képzési programjával szembeni elvárások: fejlesztik a helikopteres függesztve szállítás munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteket; javítják a személyzet együttműködését; és olyan intézkedéseket tartalmaznak, amelyek csökkentik a helikopteres függesztve szállítás normál és vészhelyzeti eljárásaival és statikus kisülésekkel kapcsolatos kockázatokat.
- (ii) Az (f)(2)(i) pontban említett intézkedéseket nappali látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között, illetve ha az üzemeltető éjjeli helikopteres függesztve szállítást végez, éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végzett légijármű-kezelési jártassági ellenőrzéseken kell értékelni.

SPA.HHO.135 Helikopterrel történő - külső függesztett – személyszállítás utaseligazítása

Minden helikopteres függesztve szállítás vagy helikopterrel történő - külső függesztett – személyszállítás sorozata előtt eligazítást kell tartani a helikopteres függesztve szállítással szállított utasoknak, és fel kell hívni a figyelmüket a statikus elektromos kisülések által jelentett és a helikopteres függesztve szállítással kapcsolatos egyéb kockázatokra.

SPA.HHO.140 Információk és dokumentáció

- (a) Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként az alábbiaknak az üzemeltetési utasításban történő meghatározásával minimálisra csökkenti a helikopteres függesztve szállítás környezetével kapcsolatos kockázatokat: a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése, a berendezésekre és a repülésre történő elengedésre vonatkozó feltételek; valamint az üzemeltetési eljárások és minimumok úgy, hogy ismertetik a rendes és valószínű rendellenes műveleteket, és megfelelően csökkentik a kockázatokat.
- (b) Az üzemeltetési utasítás vonatkozó kivonatait a rendelkezésére kell bocsátani annak a szervezetnek, amely a helikopteres függesztve szállítást igénybe veszi.

J alfejezet – Helikopteres légimentés

SPA.HEMS.100 Helikopteres légimentés (HEMS)

- (a) Helikopterek csak abban az esetben vehetnek részt helikopteres légimentési műveletekben, ha az üzemeltető rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.
- (b) Az üzemeltető feladatai az illetékes hatóság jóváhagyásának megszerzése érdekében:
 - (1) kereskedelmi célú repüléseket végez, és rendelkezik az ORO rész szerinti kereskedelmi légi jármű-üzembentartói engedéllyel; valamint
 - (2) bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy megfelel a jelen alfejezetben található előírásoknak.

SPA.HEMS.110 A helikopteres légimentéshez szükséges berendezésekre vonatkozó előírások

Minden kifejezetten helikopterre szánt orvosi berendezés beszerelését és minden későbbi módosítását, valamint vonatkozó esetben üzemeltetését az 1702/2003/EK rendelet szerint jóvá kell hagyni.

SPA.HEMS.115 Kommunikáció

A CAT.IDE.H szakasz rendelkezésein felül a helikopteres légimentő repüléseket végző helikoptereknek rendelkezniük kell olyan kommunikációs berendezéssel, amelynek segítségével kétirányú kommunikációt lehet folytatni azzal a szervezettel, amely a helikopteres légimentést igénybe veszi, valamint amennyiben lehetséges, a földi sürgősségi szolgálat embereivel.

SPA.HEMS.120 A helikopteres légimentés üzemeltetési minimumai

- (a) Az 1. és 2. teljesítményosztályban üzemeltetett helikopterekkel végzett légimentő repülésekre az útnakindítási és útvonal-repülési szakaszban az 1. táblázatban meghatározott időjárási minimumok vonatkoznak. Amennyiben az útvonal-repülési szakaszban az időjárási viszonyok a feltüntetett minimális felhőalap vagy látótávolság alá csökkennek, a kizárólag látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti repülésre szóló engedéllyel rendelkező helikoptereknek abba kell hagyniuk a repülést, vagy vissza kell térniük a bázisra. A műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok (IMC) közötti repülésre alkalmas felszereléssel és arra szóló engedéllyel rendelkező helikopterek abbahagyhatják a repülést, visszatérhetnek a bázisra, vagy minden tekintetben áttérhetnek műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerinti repülésre, amennyiben a hajózó személyzet képesítése megfelelő ehhez.

1. táblázat: A helikopteres légimentés üzemeltetési minimumai

| 2 PILÓTA | | 1 PILÓTA | |
|-----------------------|---|-----------------------|---|
| NAPPAL | | | |
| Felhőalap | Látótávolság | Felhőalap | Látótávolság |
| 500 láb vagy magasabb | A légtérre vonatkozó VFR-minimumok meghatározásai szerint | 500 láb vagy magasabb | A légtérre vonatkozó VFR-minimumok meghatározásai szerint |
| 499–400 láb | 1000 m* | 499–400 láb | 2000 m |
| 399–300 láb | 2000 m | 399–300 láb | 3000 m |
| ÉJJEL | | | |
| Felhőalap | Látótávolság | Felhőalap | Látótávolság |
| 1200 láb ** | 2500 m | 1200 láb ** | 3000 m |

* Az útvonal-repülési szakaszban a látótávolság rövid időszakokra 800 m-re csökkenthető, amennyiben látható a talaj, és a helikoptert olyan sebességgel vezetik, amely lehetővé teszi az akadályok időben történő észlelését az összeütközés elkerüléséhez.

** Az útvonal-repülési szakaszban a felhőalap rövid időszakokra 1000 lábra csökkenthető.

- (b) A 3. teljesítménysztyáiban végzett helikopteres légimentő repülésekre vonatkozó időjárási minimumok az útnakindítási és útvonal-repülési szakaszban 600 láb felhőalap és 1500 láb látótávolság. A látótávolság rövid időszakokra 800 m-re csökkenthető, amennyiben látható a talaj, és a helikoptert olyan sebességgel vezetik, amely lehetővé teszi az akadályok időben történő észlelését az összeütközés elkerüléséhez.

SPA.HEMS.125 A helikopteres légimentő repülésekre vonatkozó teljesítmény-előírások

- (a) Barátságatlan környezetben nem teljesíthetők 3. teljesítménysztyáiban végzett helikopteres légimentő repülések.
- (b) Fel- és leszállás

- (1) Azokat a helikoptereket, amelyekkel beépített barátságatlan környezetben lévő kórházban található, helikopteres légimentési üzemeltetési bázisként használt végső megközelítési területre/területről (FATO) szállnak le/fel, az 1. teljesítményosztálynak megfelelően kell üzemeltetni.
- (2) Azokat a helikoptereket, amelyekkel beépített barátságatlan környezetben lévő kórházban található, nem helikopteres légimentési üzemeltetési bázisként használt végső megközelítési területre/területről (FATO) szállnak le/fel, az 1. teljesítményosztálynak megfelelően kell üzemeltetni, kivéve, ha az üzemeltető a CAT.POL.H.225 bekezdés szerinti jóváhagyással rendelkezik.
- (3) Azokat a helikoptereket, amelyekkel barátságatlan környezetben lévő helikopteres légimentési műveleti helyszínre/helyszínről szállnak le/fel, a 2. teljesítményosztálynak megfelelően kell üzemeltetni, és mentesülnek a CAT.POL.H.305 (a) pontban előírt jóváhagyás alól, feltéve, ha bizonyítják, hogy teljesítik a CAT.POL.H.305 (b)(2) és (b)(3) pont előírásait.
- (4) A helikopteres légimentési műveleti helyszínnek elég nagynek kell lennie ahhoz, hogy minden akadályt megfelelően el lehessen kerülni. Éjszakai repülések esetén a műveleti helyszínt meg kell világítani, hogy azonosítható legyen a helyszín és minden akadály.

SPA.HEMS.130 A személyzetre vonatkozó előírások

- (a) *Kiválasztás.* Az üzemeltetőnek a korábbi gyakorlat figyelembevételével kell meghatároznia a helikopteres légimentést végző hajózó személyzet kiválasztási feltételeit.
- (b) *Gyakorlat.* A helikopteres légimentő repüléseket végrehajtó légijármű-parancsnok gyakorlata nem lehet kevesebb mint:
 - (1) az alábbiak egyike:
 - (i) 1000 óra légijármű-parancsnokként, ebből 500 óra helikopterparancsnokként; vagy
 - (ii) 1000 óra másodpilótaként helikopteres légimentő repüléseken, ebből 500 óra légijármű-parancsnokként, felügyelet mellett és 100 óra helikopterparancsnokként;
 - (2) 500 helikoptereken teljesített repült óra, a tervezett repülésekhez hasonló üzemeltetési környezetben szerzett repülési tapasztalat; és
 - (3) éjjeli műveletekben részt vevő pilóták esetén 20 óra légijármű-parancsnokként, éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között.
- (c) *Gyakorlati képzés.* A gyakorlati képzés sikeres elvégzése az üzemeltetési utasításban található helikopteres légimentési eljárások szerint.

- (d) *Gyakorlottság.* Minden helikopteres légimentést végző pilótának a megelőző 6 hónapban teljesítenie kell 30 perc repülést kizárólag műszerekre hagyatkozva helikopteren vagy repülésszimulációs oktatóeszközben.
- (e) *A személyzet összetétele*
- (1) *Nappali repülés.* Nappali repülés esetén a személyzet minimális összetétele egy pilóta és egy helikopteres légimentő műszaki személyzeti tag.
- (i) Ez csak az alábbi esetekben csökkenthető egy pilótára:
- (A) a helikopteres légimentési műveleti helyszínen szükségessé válik, hogy a légijármű-parancsnok további egészségügyi ellátmányt hozzon. Ilyen esetekben a helikopteres légimentő műszaki személyzeti tag a helyszínen maradhat, hogy segítséget nyújtson a beteg vagy sérült személyeknek, amíg a légijármű-parancsnok teljesíti a repülést;
 - (B) a helikopteres légimentési műveleti helyszínre történő érkezést követően a hordágy berakása megakadályozza, hogy a helikopteres légimentő műszaki személyzeti tag elfoglalja az első ülést; vagy
 - (C) az egészségügyi végzettségű utas a helikopteres légimentő műszaki személyzeti tag segítségét kéri repülés közben.
- (ii) Az (i) bekezdésben meghatározott esetekben az üzemeltetési minimumokat a vonatkozó légtérelőírásoknak megfelelően kell meghatározni; a SPA.HEMS.120 bekezdés 1. táblázatában szereplő helikopteres légimentési üzemeltetési minimumok ilyenkor nem használhatók.
- (iii) A légijármű-parancsnok kizárólag az (i)(A) pontban meghatározott esetben szállhat le a helikopteres légimentési műveleti helyszínen anélkül, hogy a műszaki személyzeti tag az első ülésből segítséget nyújtana.
- (2) *Éjjeli repülés.* A minimális létszám éjjel:
- (i) két pilóta; vagy
- (ii) egy pilóta és egy helikopteres légimentő műszaki személyzeti tag az üzemeltető által az üzemeltetési utasításban az alábbiak figyelembevételével meghatározott földrajzi területeken:
- (A) megfelelő földi tájékozódási pontok;
 - (B) repüléskövető rendszer a helikopteres légimentési feladat időtartama alatt;
 - (C) az időjárás-jelentést szolgáltató létesítmények megbízhatósága;
 - (D) a helikopteres légimentéshez minimálisan szükséges berendezések listája;
 - (E) a személyzet együttműködésének folyamatossága;
 - (F) a személyzet minimális képzése, kezdő és időszakos képzés;
 - (G) üzemeltetési eljárások, beleértve a személyzet együttműködését;
 - (H) időjárási minimumok; valamint

(I) egyedi helyi körülmények miatt figyelembe veendő további tényezők.

(f) *A személyzet képzése és vizsgáztatása*

(1) A képzést és vizsgát az illetékes hatóság által jóváhagyott és az üzemeltetési utasításban szereplő részletes tanterv szerint kell végezni.

(2) A személyzet tagjai

(i) A személyzet képzési programjával szembeni elvárások: fejlesztik a helikopteres légimentés munkakörnyezetére és berendezéseire vonatkozó ismereteket; javítják a személyzet együttműködését; és olyan intézkedéseket tartalmaznak, amelyek csökkentik a csökkent látási viszonyok között végzett útvonalrepülésekkel, a helikopteres légimentési műveleti helyszín kiválasztásával, valamint a megközelítési és indulási repülési profil megválasztásával kapcsolatos kockázatokat.

(ii) Az (f)(2)(i) pontban említett intézkedéseket értékelni kell az alábbiak során:

(A) nappali látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között, illetve ha az üzemeltető éjjeli helikopteres légimentést végez, éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végzett légijárműkezelési jártassági ellenőrzések; és

(B) forgalmi ellenőrzések.

SPA.HEMS.135 Helikopteres légimentésben részt vevő egészségügyi végzettségű utas és egyéb személyzet eligazítása

(a) *Egészségügyi végzettségű utas.* Minden helikopteres légimentő repülés vagy helikopteres légimentő repülések sorozata előtt eligazítást kell tartani az egészségügyi végzettségű utas részére annak biztosítása végett, hogy tisztában legyen a helikopteres légimentés munkakörnyezetével és berendezéseivel, képes legyen üzemeltetni a fedélzeten található egészségügyi és életmentő berendezéseket, és részt tudjon venni a normál és vészhelyzet során alkalmazandó be- és kiszállási eljárásokban.

(b) *Földi sürgősségi szolgálatok személyzete.* Az üzemeltetőnek minden ésszerű intézkedést meg kell hoznia annak biztosítására, hogy a földi sürgősségi szolgálatok szakemberei ismerjék a helikopteres légimentés munkakörnyezetét és berendezéseit, valamint a helikopteres légimentési műveleti helyszínen végzett földi tevékenységekkel kapcsolatos kockázatokat.

(c) *Ellátásra szoruló.* A CAT.OP.MPA.170 bekezdés ellenére csak akkor kell eligazítást tartani, ha a beteg egészségügyi állapota ez lehetővé teszi.

SPA.HEMS.140 Információk és dokumentáció

(a) Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy kockázatelemző és -kezelő folyamatának részeként az alábbiaknak az üzemeltetési utasításban történő meghatározásával minimálisra csökkenti a helikopteres légimentés környezetével kapcsolatos kockázatokat: a személyzet kiválasztása, összetétele és képzése, a berendezésekre és a repülésre történő

elengedésre vonatkozó feltételek; valamint az üzemeltetési eljárások és minimumok úgy, hogy ismertetik a rendes és valószínű rendellenes műveleteket, és megfelelően csökkentik a kockázatokat.

- (b) Az üzemeltetési utasítás vonatkozó kivonatait a rendelkezésére kell bocsátani annak a szervezetnek, amely a helikopteres légimentést igénybe veszi.

SPA.HEMS.145 Helikopteres légimentési üzemeltetési bázis létesítményei

- (a) Amennyiben előírás, hogy a személyzet tagjai folyamatosan készségben legyenek, és az előírt reakcióidő kevesebb mint 45 perc, minden üzemeltetési bázis közelében megfelelő kijelölt szállást biztosítani.
- (b) Minden üzemeltetési bázison a pilóták rendelkezésére kell bocsátani a pillanatnyi és az előre jelzett időjárásra vonatkozó információk beszerzésére alkalmas eszközöket, valamint kielégítő kommunikációt kell biztosítani a megfelelő légiforgalmi szolgálati (ATS) egységgel. A feladatok tervezéséhez megfelelő eszközöket kell a személyzet rendelkezésre bocsátani.

SPA.HEMS.150 Tüzelőanyag-ellátás

- (a) Amennyiben a helikopteres légimentő küldetést VFR szerint, egy helyi és meghatározott földrajzi területen belül végzik, normál tüzelőanyag-tervezést lehet használni, feltéve, hogy az üzemeltető meghatároz véső tartalék tüzelőanyagot annak biztosítása érdekében, hogy a küldetés befejezésekor a fennmaradó tüzelőanyag ne legyen kevesebb, mint az alábbiakhoz elegendő mennyiség:
 - (1) 30 perc repülési idő normál útvonal-repülési körülmények között; vagy
 - (2) olyan területen belül repülve, ahol folyamatosan rendelkezésre állnak megfelelő leszállóhelyek, 20 perc repülési idő normál utazósebességgel;

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

Amennyiben a légijármű-parancsnok úgy ítéli meg, hogy tüzelőanyag-feltöltés szükséges, miközben utasok tartózkodnak a fedélzeten, azt álló rotorok mellett lehet elvégezni, illetve forgó rotorok mellett akkor, ha teljesülnek az alábbi előírások:

- (a) a helikopternek azon az oldalán, ahol a tüzelőanyag-feltöltés folyik, az ajtókat zárva kell tartani;
- (b) amennyiben az időjárás megengedi, a helikopternek azon az oldalán, ahol nem folyik tüzelőanyag-feltöltés, az ajtókat nyitva kell tartani;
- (c) a megfelelő típusú és számú tűzoltó készüléket úgy kell elhelyezni, hogy tűz esetén azonnal rendelkezésre álljanak; és

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