I

*(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)*

# RENDELETEK

## A BIZOTTSÁG 859/2008/EK RENDELETE

**(2008. augusztus 20.)**

**a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 11. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 3922/91/EGK rendelet előírja, hogy a Bizottság elfogadja a rendelet III. mellékletében felsorolt közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások tudományos és műszaki előrehaladás miatt szükségessé vált kiigazításait.

(2) A 3922/91/EK rendelet III. melléklete az Egyesült Légügyi Hatóság (JAA) által elfogadott összehangolt szabályrendszeren, a kereskedelmi célú repülőgépes légi közlekedésre vonatkozó Egységes Légügyi Előírásokon (JAR-OPS 1) alapul.

(3) A 8/2008/EK [2] rendelet napra késszé tette a III. mellékletet, hogy az a (2008. június 16-i) hatálybalépése előtt összhangba kerüljön a JAR-OPS 2005. január 1. óta történt módosításaival (9–12. módosítás).

(4) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által irányított további munkák és a 8/2008/EK rendeletben előirányzott végrehajtási rendeletek folyamatban lévő elfogadásáig ezt a mellékletet újra módosítani kell, hogy tartalmazzon bizonyos, a melléklet leglényegesebb biztonsági elemeire vonatkozó részletes műszaki és üzemeltetési követelményeket.

(5) Ezek az új követelmények késedelem nélkül alkalmazandók. Ugyanakkor szükség van egy bevezetési időszakra, hogy az ágazat és a hatóságok teljesíthessék a minden időjárásban történő üzemeltetésre és a légiutas-kísérő személyzet képzésére vonatkozó összetett előírásokat.

(6) A 3922/91/EGK rendelet III. mellékletét tehát ennek megfelelően módosítani kell.

(7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 3922/91/EGK rendelet 12. cikkével létrehozott repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A 3922/91/EGK tanácsi rendelet III. mellékletének helyébe e rendelet melléklete lép.

*2. cikk*

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

[1] HL L 373., 1991.12.31., 4. o.
[2] HL L 10, 2008.1.12, 1. o.

(2) Ezen rendelet mellékletének az OPS 1.1005-öt, az OPS 1.1010-et, OPS 1.1015-öt, az OPS 1.1005 1. függelékét, az OPS 1.1010 1. függelékét, az OPS 1.1015 1. függelékét és az OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. függelékét érintő rendelkezései 2009. július 16-tól alkalmazandók.

(3) Ezen rendelet mellékletének az OPS 1.430-at, az OPS 1.435-öt, az OPS 1.440-et, az OPS 1.450-et, az OPS 1.455-öt, az OPS 1.460-at, az OPS 1.430 1. függelékét, az OPS 1.440 1. függelékét, az OPS 1.450 1. függelékét és az OPS 1.455 1. függelékét érintő rendelkezései 2011. július 16-tól alkalmazandók.

(4) A (2) és (3) bekezdésben említett rendelkezések alkalmazásának megkezdéséig a 8/2008/EK rendelet mellékletének vonatkozó előírásai alkalmazandók.

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

Kelt Brüsszelben, 2008. augusztus 20-án.

*a Bizottság részéről*
Antonio TAJANI
*alelnök*

*MELLÉKLET*

*„III. MELLÉKLET*

A kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások

OPS 1: Kereskedelmi Célú Légi Közlekedés (Repülőgépek)

Tartalom


A. RÉSZ – Alkalmazhatóság és fogalommeghatározások

B. RÉSZ – Általános

C. RÉSZ – Üzemben tartók tanúsítása és felügyelete

D. RÉSZ – Üzemeltetési eljárások

E. RÉSZ – Üzemeltetés minden időjárásban

F. RÉSZ – Teljesítmény – Általános rész

G. RÉSZ – Teljesítmény – »A« osztály

H. RÉSZ – Teljesítmény – »B« osztály

I. RÉSZ – Teljesítmény – »C« osztály

J. RÉSZ – Tömeg és súlypont

K. RÉSZ – Eszközök és berendezések

L. RÉSZ – Kommunikációs és navigációs berendezések

M. RÉSZ – Repülőgépek karbantartása

N. RÉSZ – Hajózószemélyzet

O. RÉSZ – Légiutas-kísérő személyzet

P. RÉSZ – Kézikönyvek, naplók és feljegyzések

Q. RÉSZ – Repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények

R. RÉSZ – Veszélyes áruk légi szállítása

S. RÉSZ – Védelem

A. RÉSZ

*ALKALMAZHATÓSÁG ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK*

*OPS 1.001*

**Alkalmazhatóság**

Az OPS 1. része előírja a követelményeket minden polgári repülőgép kereskedelmi célú légi közlekedési üzemeltetésére olyan üzemben tartó által, amely gazdasági tevékenységének székhelye, és, ha van, bejegyzett irodája egy tagállamban van (a továbbiakban: üzemben tartó). Az OPS 1 nem vonatkozik az alábbiakra:

1. repülőgépekre, ha azokat katonai, vámőrségi és rendőrségi szolgálatok használják; valamint

2. ejtőernyős ugrásokra és tűzoltásra szolgáló repülésekre, és az ezekhez kapcsolódó irányító és visszatérő repülésekre, amelyeken azokat a személyeket szállítják, akiket általában az ejtőernyős ugrások és tűzoltás repülései szállítanának; valamint

3. légi járművel folytatott munkavégzést közvetlenül megelőző, annak tartama alatti és azt közvetlenül követő repülésekre, feltéve, hogy ezek a repülések közvetlenül kapcsolódnak ehhez a légi járművel folytatott munkavégzéshez és ezekben a személyzet tagjain kívül legfeljebb hat, a légi járművel folytatott munkavégzéshez elengedhetetlenül szükséges személyt szállítanak.

*OPS 1.003*

**Fogalommeghatározások**

a) E melléklet alkalmazásában:

   1. »Elfogadott/elfogadható«: a hatóság részéről nem kifogásolt, mint amely a rendeltetésének megfelel.

   2. »(A hatóság által) jóváhagyott«: (a hatóság részéről) rendeltetésének megfelelőként dokumentált.

   3. »Minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL)«: egy összesítő lista (előszavával együtt) egy repülőgéptípushoz, amely meghatározza azokat a műszereket, felszerelési tárgyakat és funkciókat, amelyek – az alkalmazandó légiközlekedési alkalmassági bizonylatolási előírásokban rögzített biztonsági szint betartása mellett – ideiglenesen üzemképtelenek lehetnek kialakításukból eredő redundanciájuk és/vagy az előírt üzemeltetési és karbantartási eljárások, feltételek és korlátozások következtében és a folyamatos légialkalmasság alkalmazandó eljárásaival összhangban.

   4. »Minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)«: egy lista (előszavával együtt), amely előírja a repülőgép üzemeltetését meghatározott feltételek között bizonyos, a repülés megkezdésekor működésképtelen konkrét műszerekkel, felszerelési tárgyakkal vagy funkciókkal. Ezt a listát saját konkrét légi járművére az üzemben tartó készíti el, figyelembe véve légi járművének meghatározását és a vonatkozó üzemeltetési és karbantartási körülményeket, a hatóság által jóváhagyott eljárással összhangban.

b) M. rész és 145. rész, az e mellékletben említettek szerint: a 2042/2003/EK bizottsági rendeletre [1] vonatkozik.

[1] HL L 315., 2003.11.28., 1. o.

B. RÉSZ

*ÁLTALÁNOS*

*OPS 1.005*

**Általános**

a) Egy üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet kereskedelemi célú légi közlekedés rendeltetéssel, ha betartja az OPS 1. részét. A »B« teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetésére vonatkozó könnyített követelmények az OPS 1.005 a) pont 1. függelékében találhatók.

b) Az üzemben tartó tartsa be a kereskedelmi célú légi közlekedésben üzemeltetett repülőgépekre visszamenőlegesen alkalmazandó légialkalmassági követelményeket.

c) Minden repülőgépet Légialkalmassági Bizonyítványának feltételei betartásával és a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében foglalt korlátozások keretei között kell üzemben tartani.

d) Minden földi repülésgyakorló berendezést (STD), mint amilyenek a repülésszimulátorok vagy a repülésgyakorló berendezések (FTD), amelyek egy repülőgépet oktatás és/vagy számonkérés céljára helyettesítenek, a földi repülésgyakorló berendezésekre vonatkozó követelményeknek megfelelően minősíteni kell. Az ilyen STD-ket használni szándékozó üzemben tartóknak be kell szerezniük a hatóság jóváhagyását.

*OPS 1.020*

**Törvények, rendeletek és eljárások – az üzemben tartó felelőssége**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

1. minden alkalmazottban tudatosítsa, hogy kötelesek betartani azon államok törvényeit, rendeleteit és eljárásait, amelyekben az üzemeltetés történik és amelyek feladataik ellátására vonatkoznak; és

2. a személyzet minden tagja ismerje a feladataik ellátására vonatkozó törvényeket, rendeleteket és eljárásokat.

*OPS 1.025*

**Közös nyelv**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet minden tagja képes legyen egy közös nyelven kommunikálni.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes üzemben tartó személyzet képes legyen megérteni a nyelvet, amelyen az Üzemben Tartási Kézikönyv feladataikra és felelősségeikre vonatkozó részeit írták.

*OPS 1.030*

**Minimálisan szükséges berendezések listája – az üzemben tartó felelőssége**

a) Az üzemben tartó minden repülőgépre elkészít egy, a hatóság által jóváhagyott, a minimálisan szükséges berendezések listáját (MEL). Ennek a hatóság által elfogadott vonatkozó, a minimálisan szükséges berendezések alaplistáján (MMEL) (ha ilyen van) kell alapulnia, de nem lehet annál kevésbé korlátozó.

b) Az üzemben tartó a repülőgépet csak a MEL-lel összhangban üzemeltetheti, kivéve, ha a hatóság engedélyezi az eltérést. Semmilyen körülmények között nem engedhet meg egy ilyen engedély az MMEL korlátozásait túllépő üzemeltetést.

*OPS 1.035*

**Minőségügyi rendszer**

a) Az üzemben tartó állítson fel egy minőségügyi rendszert és jelöljön ki egy minőségügyi vezetőt, aki figyelemmel kíséri az eljárások helyességét, amelyek a biztonságos üzemeltetéshez és a repülőgépek légialkalmasságának biztosításához szükségesek. A betartás figyelemmel kísérésének tartalmaznia kell egy visszajelzési rendszert a felelős vezetőnek, hogy szükség esetén a javító lépéseket megtegye.

b) A minőségügyi rendszer foglaljon magában egy minőségbiztosítási programot, amely eljárásokat tartalmaz annak ellenőrzésére, hogy minden műveletet az összes vonatkozó követelménnyel, szabvánnyal és eljárással összhangban végeznek.

c) A minőségügyi rendszernek és a minőségügyi vezetőnek a hatóság számára elfogadhatónak kell lennie.

d) A minőségügyi rendszert a vonatkozó dokumentációban le kell írni.

e) A fenti a) albekezdés ellenére a hatóság elfogadhatja két minőségügyi vezető kijelölését, egyet az üzemeltetésre és egyet a karbantartásra, ha az üzemben tartó kijelölt egy minőségirányítási szervezeti egységet annak biztosítására, hogy a minőségügyi rendszert a teljes üzemeltetés területén egységesen alkalmazzák.

*OPS 1.037*

**Balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program**

a) Az üzemben tartó alakítson ki és tartson fenn egy balesetmegelőzési és repülésbiztonsági programot, amely integrálható a minőségügyi rendszerbe, és amely tartalmaz:

1. programokat az üzemeltetésben részt vevő valamennyi személy kockázattudatának elérésére és fenntartására; és

2. egy eseménybejelentő rendszert, amely lehetővé teszi a vonatkozó események és balesetek jelentéseinek összekapcsolását és kiértékelését, hogy azonosítani lehessen a kedvezőtlen tendenciákat vagy a hiányosságokat kezelni lehessen a repülésbiztonság érdekében. A rendszer védje meg a bejelentők személyazonosságát és tegye lehetővé a bejelentések névtelen megtételét; és

3. a balesetekre és eseményekre vonatkozó releváns információk kiértékelését és a releváns információ továbbadását, de nem a hibáztatást; és

4. egy repülési adat monitoring programot a 27 000 kg feletti maximális felszálló tömegű (MTOM) repülőgépekre. A repülési adat monitoring (FDM) a rutin üzemből származó digitális repülési adatok proaktív felhasználása a repülésbiztonság javítására. A repülési adat monitoring program ne legyen számonkérő jellegű és megfelelő óvintézkedéseket tartalmazzon az adatok forrásainak védelmére; és

5. a program irányításáért felelős személy kinevezését.

b) A balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program által eredményezett javító intézkedésekre vonatkozó javaslatok megtétele a program irányításáért felelős személy feladata.

c) A baleseti és repülésbiztonsági program alapján tett intézkedések hatékonyságát a minőségügyi vezető figyeli és értékeli.

*OPS 1.040*

**A személyzet tagja**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó és légiutas-kísérő személyzet minden tagja szolgálati feladatainak végrehajtására képzett és alkalmas legyen.

b) Ahol vannak olyan tagjai a személyzetnek, akik nem a légiutas-kísérő személyzet tagjai, akik feladataikat a repülőgép utasterében látják el, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ezek

1. nem téveszthetők össze a légiutas-kísérő személyzet tagjaival az utasok által;

2. nem foglalnak el helyeket, amelyeket a szükséges légiutas-kísérő személyzetnek jelöltek ki;

3. nem akadályozzák a légiutas-kísérő személyzetet feladataik ellátásában.

*OPS 1.050*

**Kutatási és mentési információk**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a tervezett repüléssel kapcsolatosan a kutatási és mentési szolgálatokkal összefüggő lényeges információk a fedélzeten könnyen hozzáférhetők legyenek.

*OPS 1.055*

**Információ a fedélzeten lévő vészhelyzeti és életmentő eszközökről**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a mentést koordináló központokkal való azonnali közlésre rendelkezésre álljanak a valamennyi repülőgépén lévő vészhelyzeti és életmentő eszközökről információt tartalmazó listák. Ez az információ tartalmazza, amennyire értelmezhető, a mentőtutajok és pirotechnikai eszközök számát, színét és típusát, a vészmentő orvosi felszerelések és vízben használatos eszközök részletes ismertetését, valamint a hordozható vészrádió berendezések típusát és frekvenciáit.

*OPS 1.060*

**Kényszerleszállás vízre**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 30 utasülést meghaladó jóváhagyott konfigurációjú repülőgépet olyan víz fölött történő repülés végrehajtására, amelynek távolsága a kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő szárazföldtől több, mint 400 tengeri mérföld, vagy utazósebességgel több, mint 120 perces repülést igényel, – amelyik a kevesebb –, ha a repülőgép megfelel a vonatkozó légialkalmassági előírásban a vízre történő kényszerleszállásra megadott követelményeknek.

*OPS 1.065*

**Hadi fegyverek és lőszerek szállítása**

a) Az üzemben tartó nem szállíthat hadi fegyvereket és lőszereket, kivéve, ha erre az összes érintett állam megadta a jóváhagyást.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hadi fegyverek és lőszerek:

1. az utasok számára a repülés során hozzáférhetetlen helyen legyenek tárolva a repülőgépen; és

2. tűzfegyverek esetén ne legyenek megtöltve;

kivéve, ha a repülés megkezdése előtt az összes érintett állam hozzájárult ahhoz, hogy ezeket a hadi fegyvereket és lőszereket az ebben az albekezdésben megadottól részben vagy teljesen eltérő körülmények között szállítsák.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnokot a repülés megkezdése előtt értesítsék a szállítani szándékozott összes hadi fegyver és lőszer részletes adatairól és elhelyezkedéséről a fedélzeten.

*OPS 1.070*

**Sportfegyverek és -lőszerek szállítása**

a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy bejelentsék neki az összes légi szállításra szánt sportfegyvert.

b) A sportfegyverek szállítását elvállaló üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ezek:

1. az utasok számára a repülés során hozzáférhetetlen helyen legyenek tárolva a repülőgépen, kivéve, ha a hatóság úgy döntött, hogy ezen rendelkezés teljesítése nem célszerű, és elfogadta, hogy más eljárásokat alkalmazzanak; és

2. tűzfegyverek és más olyan fegyverek esetén, amelyek töltényeket tartalmaznak, ne legyenek megtöltve.

c) A sportfegyverek lőszerei szállíthatók az utasok feladott csomagjaiban bizonyos korlátozások mellett, a műszaki utasításokkal összhangban (lásd OPS 1.1160 b) pont 5. albekezdése), amint az az OPS 1.1150 a) pont 15. albekezdésében meg van határozva.

*OPS 1.075*

**Személyek szállításának módja**

Az üzemben tartó tegyen meg minden intézkedést annak biztosítására, hogy a repülés során semmilyen személy ne legyen a repülőgép bármely olyan részében, amely nem személyek elhelyezésére van tervezve, kivéve, ha a parancsnok ideiglenes tartózkodást engedélyez a repülőgép valamely részén:

1. abból a célból, hogy a repülőgép vagy az azon lévő személyek, állatok vagy rakományok biztonságához szükséges tevékenységek végrehajthatók legyenek; vagy

2. melyben csomagot vagy rakományt szállítanak, amelyet oly módon terveztek, hogy repülés közben lehetséges legyen a személyek hozzáférése ezen részekhez.

*OPS 1.080*

Szándékosan üres

*OPS 1.085*

**A személyzet felelőssége**

a) A személyzet tagjai felelősek feladataik pontos végrehajtásáért, amelyek:

1. a repülőgép és a rajta lévő személyek biztonságával kapcsolatosak; és

2. elő vannak írva az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadott utasításokban és eljárásokban.

b) A személyzet tagja köteles:

1. jelenteni a parancsnoknak minden olyan hibát, kiesést, rendellenességet vagy hiányosságot, amelyről úgy gondolja, hogy veszélyeztetheti a repülőgép, ideértve biztonsági rendszerek, légialkalmasságát vagy biztonságos működését.

2. jelenteni a parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna az üzemeltetés biztonságát;

3. használni az OPS 1.037a)2. szerinti üzembentartói esemény jelentési rendszereket. Minden ilyen esetben a jelentés(ek) egy példányát be kell mutatni az érintett parancsnoknak.

c) A fenti b) pont semmilyen módon nem kötelezi a személyzet egy tagját, hogy egy olyan eseményt jelentsen, amelyen a személyzet egy másik tagja már bejelentett.

d) A személyzet tagja nem végezhet feladatokat a repülőgépen a következő esetekben:

1. Ha olyan gyógyszer hatása alatt áll, amely a biztonságra káros módon befolyásolhatja képességeit.

2. Mélyvízi merülést követően egy ésszerű időtartam elmúlásáig.

3. Véradást követően egy ésszerű időtartam elmúlásáig.

4. Ha nem teljesíti a vonatkozó egészségügyi követelményeket, vagy kételkedik abban, hogy képes feladatai ellátására; vagy

5. Ha tudja vagy feltételezi, hogy kimerültségtől szenved, vagy úgy érzi, hogy olyan mértékben alkalmatlan, hogy veszélyeztetheti a repülést.

e) A személyzet tagjaira az üzemben tartó által megállapított és a hatóság számára elfogadható alkalmas követelményeket kell alkalmazni az alkoholfogyasztás tekintetében, amelyek nem lehetnek kevésbé korlátozóak az alábbiaknál:

1. A repülési szolgálatra jelentkezésre vagy a készenlét megkezdésére előírt idő előtt 8 órán belül nem fogyasztható alkohol.

2. A véralkoholszint nem lépheti túl a 0,2 ezreléket a repülési szolgálati idő kezdetekor.

3. A repülési szolgálati és készenléti idő folyamán nem fogyasztható alkohol.

f) A parancsnok:

1. Felelős a fedélzeten a személyzet valamennyi tagjának, az utasoknak és a rakománynak a biztonságáért attól kezdve, hogy megérkezik a fedélzetre, mindaddig, amíg a repülés befejeztével elhagyja a repülőgépet.

2. Felelős a repülőgép üzemeltetéséért és biztonságáért attól kezdve, hogy a repülőgép először áll készen a felszállás előtti kigurulásra mindaddig, amíg véglegesen le nem áll és az elsődleges hajtóműként használt hajtómű(vek) leállításra nem kerülnek.

3. Jogosult minden olyan utasítás kiadására, amelyeket szükségesnek tart a repülőgép, valamint a repülőgépen lévő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvásához.

4. Jogosult bármely olyan személy kiszállítására, vagy a rakomány olyan részének eltávolítására, amely véleménye szerint potenciális veszélyt jelent a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára.

5. Nem engedheti meg olyan személy szállítását a repülőgépen, aki olyan mértékű alkoholos vagy kábítószeres befolyásoltság alattinak látszik, hogy a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonsága veszélyben lehet.

6. Jogosult megtagadni a nem befogadható utasok, kitoloncoltak, vagy őrizetben lévő személyek szállítását, amennyiben ezen személyek szállítása bármilyen veszélyt jelenthet a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára.

7. Biztosítja, hogy megtörténjen minden utas tájékoztatása a vészkijáratok elhelyezéséről, valamint a releváns biztonsági és vészmentő felszerelés elhelyezéséről és használatáról.

8. Biztosítja, hogy az összes üzemeltetési eljárást és az ellenőrző listákban (check list) foglaltakat az Üzemben Tartási Kézikönyv előírásai szerint teljesítik.

9. Nem engedélyezi, hogy a személyzet bármely tagja bármilyen tevékenységet végezzen a felszállás, emelkedés kezdete, a megközelítés végső szakasza és a leszállás folyamán azon feladatok kivételével, amelyek a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükségesek.

10. Nem engedi:

i. a fedélzeti adatrögzítő üzemképtelenné tételét, kikapcsolását, törlését a repülés folyamán, vagy a felvett adatok törlését a repülést követően, ha olyan baleset vagy esemény történt, amelyet kötelező jelenteni;

ii. a pilótafülke hangrögzítő üzemképtelenné tételét, kikapcsolását a repülés folyamán, kivéve, ha a felvett adatokat – amelyek egyébként automatikusan törlődnének – meg kell őrizni egy esemény vagy baleset kivizsgálásához, továbbá nem engedélyezi a felvett adatok kézi törlését a repülés folyamán, vagy az után, ha olyan baleset vagy esemény történt, amelynek jelentése kötelező.

11. Eldönti, hogy elfogadja-e vagy nem a repülőgépet olyan meghibásodásokkal, amelyek a CDL, illetve MEL szerint megengedettek; és

12. Biztosítja, hogy a repülés előtti ellenőrzést végrehajtsák.

g) A parancsnok vagy az a pilóta, akit a repülőgép vezetésével megbíztak olyan vészhelyzet esetén, amely azonnali döntést és cselekvést igényel, megtesz minden intézkedést, amit az adott körülmények között szükségesnek tart. Ilyen esetekben a biztonság érdekében eltérhet a szabályoktól, valamint az üzemeltetési eljárásoktól és módszerektől.

*OPS 1.090*

**A parancsnok jogköre**

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy a repülőgépen szállított összes személy engedelmeskedjen a parancsnok által kiadott minden olyan jogszerű parancsnak, amelynek célja a repülőgép, valamint a repülőgépen szállított személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvása.

*OPS 1.095*

**Jogosultság a repülőgéppel való gurulásra**

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést annak biztosítására, hogy a felelősségi körébe tartozó repülőgéppel a repülőtér területén ne guruljon a hajózószemélyzet tagján kívül más, kivéve, ha a személy, aki a vezérlőszerveknél ül:

1. megfelelő engedélyt kapott az üzemben tartótól vagy kijelölt ügynökétől és képes:

   i. a repülőgéppel gurulni;

   ii. a rádiótelefont használni; és

2. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, fényeket, a légiirányítás jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően, és képes megfelelni a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges üzemeltetési szabványoknak.

*OPS 1.100*

**A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a járatra kirendelt hajózószemélyzet tagjain kívül egyéb személyt ne engedjenek be vagy szállítsanak a pilótafülkében, kivéve, ha ez a személy:

   1. az üzemeltetést végző személyzet tagja;

   2. a hatóság képviselője, aki felelős a bizonyítvány vagy engedély kiadásáért, vagy ellenőrzés végrehajtásáért, ha ez szükséges a szolgálati feladatai teljesítéséhez; vagy

   3. a pilótafülkébe történő beengedése és szállítása az Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő utasításokkal összhangban történik.

b) A parancsnok gondoskodjon a következőkről:

   1. A biztonság érdekében a pilótafülkébe történő beengedés ne okozzon zavarokat és/vagy ne akadályozza a járat üzemeltetését; és

   2. A pilótafülkében szállított összes személy ismerje meg a vonatkozó biztonsági eljárásokat.

c) A pilótafülkébe történő beengedésről a végső döntés a parancsnok felelőssége.

*OPS 1.105*

**Engedély nélküli szállítás**

Az üzemben tartó tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy titokban egyetlen személy se jusson vagy juttasson csomagot a repülőgép fedélzetére.

*OPS 1.110*

**Hordozható elektronikus eszközök**

Az üzemben tartó nem engedheti meg egyetlen személynek sem, hogy használjon, és meg kell tennie minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy egyetlen személy se használjon a repülőgép fedélzetén olyan hordozható elektronikus eszközt, amely hátrányosan befolyásolhatja a repülőgép rendszereinek és berendezéseinek működését.

*OPS 1.115*

**Alkohol és kábítószerek**

Az üzemben tartó nem engedélyezheti egyetlen személynek sem, hogy a repülőgépre felszálljon vagy ott tartózkodjék és meg kell tennie minden ésszerű intézkedést, hogy egyetlen személy se szálljon fel vagy tartózkodjon a repülőgépen, ha alkoholos vagy kábítószeres befolyásoltsága olyan mértékű, hogy a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonsága veszélyben lehet.

*OPS 1.120*

**A biztonság veszélyeztetése**

Az üzemben tartónak meg kell tennie minden ésszerű intézkedést annak érdekében, hogy egyetlen személy se cselekedjen vagy mulasszon el egy cselekvést meggondolatlanságból vagy hanyagságból oly módon,

1. hogy veszélyeztesse a repülőgépet vagy a rajta lévő személyeket;

2. hogy azt okozza vagy lehetővé tegye, hogy a repülőgép bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztessen.

*OPS 1.125*

**A fedélzeten tartandó okmányok**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő okmányok vagy ezek másolatai minden egyes repülés alkalmával a fedélzeten legyenek:

   1. a Lajstromozási Bizonyítvány;

   2. a Légialkalmassági Bizonyítvány;

   3. a Zajbizonyítvány (amennyiben előírt) eredetije vagy másolata, beleértve egy angol fordítást, ha a Zajbizonyítvány kiállítására jogosult hatóság kiadott ilyet;

   4. a Légi jármű üzemben tartási engedély (AOC) eredetije vagy másolata;

   5. a Repülőgép Rádióállomás engedély; és

   6. a felelősségbiztosítási igazolás(ok) eredetije vagy másolata.

b) A hajózószemélyzet minden tagjának minden repülés alkalmával rendelkeznie kell egy érvényes szakszolgálati engedéllyel a repülés céljának megfelelő jogosítással.

*OPS 1.130*

**A fedélzeten tartandó kézikönyvek**

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. az Üzemben Tartási Kézikönyv azon naprakész részei, amelyek a személyzet feladataira vonatkoznak, a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával;

2. az Üzemben Tartási Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek, a repülőgép fedélzetén könnyen hozzáférhetők legyenek a személyzet számára; és

3. a repülőgép naprakész Üzemben Tartási Kézikönyve legyen a repülőgép fedélzetén – kivéve, ha a hatóság elfogadta, hogy az OPS 1.1045, 1. függelék, B) rész előírásai szerinti Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a repülőgépről a vonatkozó információkat.

*OPS 1.135*

**A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1.125 és az OPS 1.130 által előírt okmányokon és kézikönyveken kívül az üzemeltetés típusára és területére vonatkozó következő információk és nyomtatványok a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával:

   1. Operatív repülési terv, amely legalább az OPS 1.1060 által megkövetelt információkat tartalmazza;

   2. Repülőgép műszaki napló, amely legalább az M. rész (M. A. 306) bekezdése által megkövetelt információkat tartalmazza, Üzemben tartói műszaki napló;

   3. az irattározott ATS repülési terv részletei;

   4. a vonatkozó NOTAM/AIS tájékoztató dokumentációk;

   5. megfelelő meteorológiai információ;

   6. tömeg- és súlypontszámítási dokumentációk a J. részben előírtak szerint;

   7. értesítés a speciális kategóriájú utasokról, mint a biztonsági alkalmazott (ha nem tekintik a személyzet tagjának), testi fogyatékos személyek, nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek;

   8. értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat, ideértve írásbeli információkat a parancsnok részére ezekről az árukról, az OPS 1.1215 c) pontja által előírtak szerint;

   9. a naprakész térképek és táblázatok és a kapcsolódó dokumentumok az OPS 1.290 b) pont 7. albekezdése által előírtak szerint;

   10. minden egyéb olyan dokumentáció, amelyet az adott repüléssel érintett országok megkövetelhetnek, mint rakományjegyzék, utaslista stb.; és

   11. nyomtatványok a hatóság és az üzemben tartó jelentési követelményeinek teljesítéséhez.

b) A hatóság engedélyezheti, hogy a fenti a) pontban megadott információk, vagy ezek részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőség, a használhatóság és a megbízhatóság elfogadható színvonalát.

*OPS 1.140*

**A földön megőrzendő információk**

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

   Legalább minden egyes repülés vagy repüléssorozat időtartamára:

   i. a földön őrizzék meg a járatra és az üzemeltetés típusára vonatkozó információkat; és

   ii. az információkat addig őrizzék meg, amíg le nem másolják azon a helyen, ahol az OPS 1.1065 szerint őrizni fogják, vagy ha ez nem megvalósítható;

   iii. ugyanez az információ tűzálló tárolóban legyen tárolva a repülőgépen.

b) A fenti a) albekezdésben említett információ tartalmazza a következőket:

1. az operatív repülési terv egy példányát, ahol ez értelmezhető;

2. a repülőgép műszaki napló vonatkozó részeinek másolatát;

3. az útvonalra szóló NOTAM dokumentációkat, ha az üzemben tartó ezeket külön szerkesztette;

4. tömeg és súlyponti dokumentációkat, ha szükségesek (OPS 1.625 hivatkozik rájuk); és

5. a speciális rakományokra vonatkozó értesítést.

*OPS 1.145*

**Felhatalmazás ellenőrzésre**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hatóság által felhatalmazott bármely személy részére engedélyezett legyen bármely időpontban a fedélzeten tartózkodás és a repülés azokon a repülőgépeken, amelyek üzemeltetése a hatóság által kiadott AOC-nak megfelelően történik, valamint a pilótafülkébe való belépés és tartózkodás, azzal a feltétellel, hogy a parancsnok megtagadhatja a belépést a pilótafülkébe, ha megítélése szerint ez veszélyezteti a repülőgép biztonságát.

*OPS 1.150*

**Dokumentációk és okmányok bemutatása**

a) Az üzemben tartó köteles a következőkre:

1. a hatóság által felhatalmazott bármely személy részére biztosítani a hozzáférést azon dokumentációkhoz és okmányokhoz, amelyek a járat üzemeltetésével és karbantartásával kapcsolatosak; és

2. amennyiben a hatóság által felhatalmazott személy kéri, ésszerű időtartamon belül bemutatni részére minden ilyen dokumentumot és feljegyzést.

b) Amennyiben a hatóság által felhatalmazott személy kéri, a parancsnok a kéréstől számított ésszerű időtartamon belül mutassa be részére a repülőgép fedélzetén megkövetelt dokumentációkat.

*OPS 1.155*

**Dokumentációk megőrzése**

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. bármely olyan eredeti dokumentációt, vagy ezek másolatait, amelyek megőrzésére köteles, őrizzen meg az előírt időtartamig, még akkor is, ha megszűnt a repülőgép üzemben tartója lenni; és

2. abban az esetben, ha a személyzet egy tagja, akiről az üzemben tartó repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidő nyilvántartást vezet, egy másik üzemben tartónál lesz a személyzet tagja, ezt a nyilvántartást bocsássa az új üzemben tartó rendelkezésére.

*OPS 1.160*

**A fedélzeti adatrögzítő által felvett adatok megőrzése, bemutatása és felhasználása**

a) A felvett adatok megőrzése

1. Egy balesetet követően az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, lehetőség szerint a balesettel kapcsolatos felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően.

2. Amennyiben a hatóság nem adott előzetesen engedélyt, egy eseményt követően, amelynek jelentése kötelező, az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, a lehetőség szerint az eseménnyel kapcsolatos felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően.

3. Ezen túlmenően, amennyiben a hatóság úgy rendelkezik, az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően.

4. Amennyiben követelmény, hogy a repülőgép fedélzetén vigyen magával fedélzeti adatrögzítőt, a repülőgép üzemben tartója köteles:

i. megőrizni a felvételeket az üzemeltetés időtartamára, az OPS 1.715, 1.720 és 1.725 előírásai szerint, – kivéve, hogy a fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából az ellenőrzés időpontjában a legrégebben felvett maximális 1 órás időtartamú anyag kitörölhető; és

ii. megőrizni egy dokumentumot, amely bemutatja azt az információt, amely a tárolt adatok visszanyeréséhez és műszaki mértékegységekre való átalakításához szükségesek.

b) A felvett adatok bemutatása

Egy olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, köteles a hatóság kérésétől számított ésszerű időtartamon belül bemutatni a fedélzeti adatrögzítő által felvett és hozzáférhető vagy megőrzött valamennyi felvett adatot.

c) A felvett adatok felhasználása

1. A pilótafülke hangrögzítő felvételei nem használhatók fel egyéb célokra, csak azon baleset vagy esemény kivizsgálásához, amelynek jelentése kötelező, kivéve, ha a felhasználáshoz a személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárult.

2. A pilótafülke hangrögzítő felvételei nem használhatók fel egyéb célokra, csak azon baleset vagy esemény kivizsgálásához, amelynek jelentése kötelező, kivéve, ha ezen felvételeket:

i. az üzemben tartó alkalmazza kizárólag a légialkalmasság biztosításához, vagy karbantartási célokra; vagy

ii. személyek azonosítására alkalmatlanná tették; vagy

iii. biztonságos eljárásokkal teszik közzé.

*OPS 1.165*

**Bérlés**

a) Kifejezések

Az ebben a bekezdésben alkalmazott kifejezések jelentése a következő:

1. Sima bérlet (dry lease) – Ha a repülőgép üzemeltetése a bérbe vevő AOC-jával történik.

2. Teljes bérlés (wet lease) – Ha a repülőgép üzemeltetése a bérbeadó AOC-jával történik.

b) Repülőgépek bérlése közösségi üzemben tartók között

1. Teljes bérbeadás (Wet lease-out). Egy közösségi üzemben tartó rendelkezésre bocsát egy repülőgépet és teljes személyzetet a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek [1] megfelelően egy másik közösségi üzemben tartó részére, és fenntartva a C) részben megadott összes funkcióját és felelősségét a repülőgép üzemben tartója marad.

2. Az összes bérbeadás a teljes bérbeadás (wet lease-out) kivételével

i. A fenti b) pont 1. albekezdésében leírtak kivételével, ha egy közösségi üzemben tartó egy másik közösségi üzemben tartó repülőgépét használja, vagy repülőgépét annak rendelkezésre bocsátja, ehhez az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását be kell szereznie. Az ennek a jóváhagyásnak a részét képező összes feltételt a bérleti szerződésnek tartalmaznia kell.

[1] HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

ii. A bérleti szerződéseknek azok az elemei, amelyeket a hatóság jóváhagyott, ha a bérleti szerződések nem az érintett repülőgépre és teljes személyzetére vonatkoznak és nem célozzák funkciók és felelősségek átruházását, a bérelt repülőgép szempontjából úgy tekintendők, mint azon AOC változásai, amely szerint a légiüzemeltetés történik.

c) Repülőgépek bérlése egy közösségi üzemben tartó és egy nem közösségi üzemben tartó között

1. Sima bérbevétel (Dry lease-in)

i. Egy közösségi üzemben tartó csak a hatóság engedélyével vegyen sima bérletbe repülőgépet egy olyan szervezettől, amely nem egy másik közösségi üzemben tartó. Az ennek a jóváhagyásnak a részét képező összes feltételt a bérleti szerződésnek tartalmaznia kell.

ii. A közösségi üzemben tartó biztosítsa, hogy a sima bérletbe vett repülőgépek tekintetében minden eltérésről a K, L, részekben és/vagy az OPS 1.005 b) bekezdésében leírt követelményektől értesítsék a hatóságot és azok legyenek számára elfogadhatóak.

2. Teljes bérbevétel (Wet lease-in)

i. Egy közösségi üzemben tartó csak a hatóság engedélyével vegyen teljes bérletbe repülőgépet egy olyan szervezettől, amely nem egy másik közösségi üzemben tartó.

ii. A közösségi üzemben tartó biztosítsa, hogy a teljes bérletbe vett repülőgépek tekintetében a következők teljesüljenek:

A) a bérbeadó üzemeltetésre és karbantartásra vonatkozó biztonsági standardjai egyenértékűek a jelen rendelet által megállapítottakkal;

B) a bérbeadó egy olyan üzemben tartó legyen, amely a Chicagói Egyezményt aláíró egyik állam által kiadott AOC birtokosa:

C) a repülőgép az ICAO 8. melléklete szerint kiadott szabályos Légialkalmassági Bizonyítvánnyal rendelkezzen. Az AOC kiadásáért felelős államtól eltérő állam által kiadott Légialkalmassági Bizonyítványokat akkor fogadnak el minden további nélkül, ha a 21. résznek megfelelően adták ki őket; és

D) teljesítenek a bérbe vevő hatósága által támasztott minden követelményt.

3. Sima bérbeadás (Dry lease-out)

Egy közösségi üzemben tartó akkor adhat sima bérletbe egy repülőgépet a Chicagói Egyezményt aláíró állam valamely üzemben tartójának, ha a következő feltételeket betartják:

A) a közösségi hatóság mentesíti a közösségi üzemben tartót az OPS 1. részének vonatkozó előírásai alól, és miután a külföldi szabályozó hatóság írásban felelősséget vállalt a repülőgép(ek) ellenőrzéséért és üzemeltetéséért, a közösségi hatóság vagy a közösségi üzemben tartó törölte a repülőgépet saját AOC-jából; és

B) a repülőgép karbantartása egy jóváhagyott karbantartási program szerint történik.

4. Teljes bérletbe adás (Wet lease-out)

Egy közösségi üzemben tartó a 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek megfelelően rendelkezésre bocsát egy repülőgépet és teljes személyzetet egy másik szervezet részére, és fenntartva a C. részben megadott összes funkcióját és felelősségét, a repülőgép üzemben tartója marad.

*Az OPS 1.005 a) 1. függeléke*

**»B« teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetése**

a) Kifejezések

1. A–A üzemeltetés – a fel- és leszállás ugyanazon a helyen történik.

2. A–B üzemeltetés – a fel- és leszállás eltérő helyen történik.

3. Éjszaka – Az esti polgári szürkület vége és a reggeli polgári szürkület kezdete közötti vagy más, a napnyugta és napkelte közötti hasonló időszak, ahogy azt a megfelelő hatóság előírhatja.

b) Az üzemeltetés, amelyre ez a függelék alkalmazható, a következő könnyítéseknek megfelelően folytatható.

1. OPS 1.035 Minőségügyi rendszer: Egy nagyon kis üzemben tartó esetén a minőségügyi vezető pozícióját egy kinevezett tisztségviselő is betöltheti, ha külső auditorokat alkalmaznak. Ez vonatkozik arra az esetre is, amikor a felelős vezető tölt be a megnevezett pozíciók közül egyet vagy többet.

2. Fenntartva

3. OPS 1.075 Személyek szállításának módja: Nem szükséges egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetése esetén.

4. OPS 1.100 A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése:

i. Az üzemben tartó határozzon meg szabályokat az utasoknak a pilótaülésben történő szállítására.

ii. A parancsnok gondoskodjon a következőkről:

A) utasoknak a pilótaülésben történő szállítása ne okozzon zavarokat és/vagy ne akadályozza a járat üzemeltetését; és

B) a pilótaülést elfoglaló utas ismerje meg a vonatkozó korlátozásokat és biztonsági eljárásokat.

5. OPS 1.105 Engedély nélküli szállítás: Nem szükséges egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetése esetén.

6. OPS 1.135 A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok:

i. Egy hajtóműves repülőgépek A–A VFR szerinti nappali üzemeltetésekor nem szükséges vinni az alábbi dokumentumokat:

A) Operatív Repülési Terv;

B) Repülőgép Műszaki Napló;

C) NOTAM/AIS tájékoztató dokumentumok;

D) Meteorológiai információ;

E) Értesítés a speciális kategóriájú utasokról …stb.; és

F) Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat … stb.

ii. Egy hajtóműves repülőgépek A–B VFR szerinti nappali üzemeltetésekor nem szükséges vinni az Értesítést a speciális kategóriájú utasokról, ahogy azt az OPS 1.135 a) pont 7. albekezdése előírja.

iii. A–B VFR szerinti nappali üzemeltetéskor az Operatív Repülési Terv lehet egyszerűsített formájú és teljesítenie kell az üzemeltetés típusának követelményeit.

7. OPS 1.215 Légiforgalmi irányító szolgálatok használata: Egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésekor, a légiforgalmi irányító szolgálattal (ATS) egy nem kötelező szerződést kell az üzemeltetés jellegének megfelelő terjedelemben fenntartani. Biztosítani kell a kutatási és mentési szolgáltatásokat az OPS 1.300-nak megfelelően.

8. OPS 1.225 Repülőtér üzemeltetési minimumok: VFR szerinti üzemeltetéskor a standard VFR minimumok rendszerint teljesítik ezt a követelményt. Ahol szükséges, az üzemben tartó további követelményeket ír elő figyelembe véve az olyan tényezőket, mint a rádiólefedettséget, terepet, a felszállás és leszállás helyeinek jellegét, repülési körülményeket és a légiforgalmi irányító szolgálat (ATS) kapacitását.

9. OPS 1.235 Zajcsökkentési eljárások: Egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti üzemeltetésekor nem alkalmazandóak.

10. OPS 1.240 Üzemeltetési útvonalak és területek:

    Az a) pont 1. albekezdése nem alkalmazandó egy hajtóműves repülőgépek A–A VFR szerinti nappali üzemeltetésére.

11. OPS 1.250 Minimális repülési magasság megállapítása:

    VFR szerinti nappali üzemeltetésre ezt a követelményt a következőképpen kell alkalmazni: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetés csak olyan útvonalakon vagy olyan területeken belül történik, amelyeken a tereptől való biztonságos távolság fenntartható és figyelembe veszi az olyan tényezőket, mint a hőmérséklet, a terep, a kedvezőtlen meteorológiai körülmények (pl. erős turbulencia és leszálló légáramlatok, a hőmérséklet és a nyomás standard körülményektől való eltérése miatti korrekciók).

12. OPS 1.255 Üzemanyag-gazdálkodás:

    i. A–A repülésekre – Az üzemben tartó írja elő azt a minimális üzemanyagkészletet, amelynél a repülést be kell fejezni. Ez a minimális, végső tartalék üzemanyag nem lehet kevesebb, mint a 45 perces repüléshez szükséges mennyiség.

    ii. A–B repülésekre – Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repüléshez szükséges kifogyasztható üzemanyag-mennyiség repülés előtti kiszámítása tartalmazza a következőket:

        A) guruláshoz szükséges üzemanyag – felszállás előtt felhasznált üzemanyag, ha jelentős; és

        B) útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag (a célállomás eléréséhez szükséges üzemanyag); és

        C) tartalék üzemanyag

            1. váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag: üzemanyag, amely nem kevesebb, mint az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag 5 %-a, vagy a repülés során történő újratervezés esetén, a hátralévő útvonal végigrepüléséhez szükséges üzemanyag 5 %-a; és

            2. vésztartalék üzemanyag: üzemanyag további 45 perces (dugattyús motorok esetén) vagy 30 perces (turbinás hajtóművek esetén) repüléshez; és

        D) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag: a kitérő célrepülőtérnek a célállomáson keresztüli eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér; és

        E) kiegészítő üzemanyag: az az üzemanyag, amelyet a parancsnok igényelhet a fenti A–D. albekezdések szerint.

13. OPS 1.265 Nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levő személyek szállítása: egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetés esetén és ahol nem szándékoznak nem befogadható utasokat, kitoloncoltakat és őrizetben levőket szállítani, az üzemben tartó nem köteles ilyen személyek szállítására eljárásokat kidolgozni.

14. OPS 1.280 Utasok ültetési rendje: egy hajtóműves repülőgépek látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetésére nem alkalmazandó.

15. OPS 1.285 Utasok tájékoztatása: Az üzemeltetés fajtájának megfelelő bemutatót és tájékoztatót kell tartani. Egy pilótával történő üzemeltetés esetén a pilótának nem adható ki olyan feladat, amely eltéríti őt repülési feladataitól.

16. OPS 1.290 Repülés előkészítése:

    i. Operatív repülési terv A–A üzemeltetésre – nem szükséges.

    ii. A–B VFR szerinti nappali üzemeltetés – Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetés típusához releváns egyszerűsített formájú operatív repülési tervet készítsenek minden egyes repüléshez.

17. OPS 1.295 Repülőterek kiválasztása: VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó. A repülőterek és a felszállási és leszállási helyek használatához szükséges utasításokat az OPS 1.220-ra hivatkozással kell kiadni.

18. OPS 1.310 A személyzet tagjainak tartózkodása szolgálati helyeiken:

Látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetésre csak akkor szükségesek utasítások ebben a kérdésben, ha kétpilótás üzemeltetést folytatnak.

19. OPS 1.375 Üzemanyag-gazdálkodás repülés közben:

Az OPS 1.375 1. függelékét nem szükséges alkalmazni egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésére.

20. OPS 1.405 A megközelítés megkezdése és folytatása:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.

21. OPS 1.410 Üzemeltetési eljárások – Pályaküszöb átrepülési magasság:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.

22. OPS 1.430–1.460, beleértve a függelékeket:

VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.

23. OPS 1.530 Felszállás:

i. Az a) albekezdés a következő kiegészítéssel érvényes: A hatóság esetenként elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló más teljesítmény adatot is. A b) és c) albekezdések a következő kiegészítéssel érvényesek: Ahol ezen bekezdésnek a futópálya meghosszabbítására vonatkozó követelményei fizikai korlátok miatt nem teljesíthetők és az üzemeltetéshez világos közérdek és szükségesség fűződik, a hatóság eseti alapon elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló, speciális eljárásokhoz kapcsolódó más teljesítményadatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel.

ii. Az i. albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légi jármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás:

A) megadja a repülőgép típusát;

B) megadja az üzemeltetés típusát;

C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és futópályákat;

D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;

E) megadja a személyzet képzettségét; és

F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek típusbizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.

iii. Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.

24. OPS 1.535 A felszállás akadálymentessége – Többhajtóműves repülőgépek:

i. Az a) pont 3., 4., 5. albekezdései, a b) pont 2., a c) pont 1. és 2. albekezdései és a függelék VFR szerinti nappali üzemeltetésre nem érvényesek.

ii. Nappali IFR (műszeres) vagy VFR szerinti üzemeltetésre a b) és c) albekezdések a következő eltérésekkel érvényesek:

A) A látás utáni irányítást akkor tekintik lehetségesnek, ha a repülési látótávolság legalább 1 500 m.

B) Ha a repülési látótávolság legalább 1 500 m, a szükséges legnagyobb folyosószélesség 300 m.

25. OPS 1.545 Leszállási cél- és kitérő célrepülőterek:

i. A pont a következő kiegészítéssel érvényes: Ahol ezen bekezdésnek a futópálya meghosszabbítására vonatkozó követelményei fizikai korlátok miatt nem teljesíthetők és az üzemeltetéshez világos közérdek és szükségesség fűződik, a hatóság eseti alapon elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló, speciális eljárásokhoz kapcsolódó más teljesítményadatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel.

ii. Az i. albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légi jármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás

A) megadja a repülőgép típusát;

B) megadja az üzemeltetés típusát;

C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és futópályákat;

D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;

E) megadja a személyzet képzettségét; és

F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek Típusalkalmassági Bizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.

iii. Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.

26. OPS 1.550 Leszállás – Száraz futópálya:

i. A bekezdés a következő kiegészítéssel érvényes: Ahol ezen bekezdésnek a futópálya meghosszabbítására vonatkozó követelményei fizikai korlátok miatt nem teljesíthetők és az üzemeltetéshez világos közérdek és szükségesség fűződik, a hatóság eseti alapon elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló, speciális eljárásokhoz kapcsolódó más teljesítményadatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel.

ii. Az i. albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légi jármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás

A) megadja a repülőgép típusát;

B) megadja az üzemeltetés típusát;

C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és futópályákat;

D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;

E) megadja a személyzet képzettségét; és

F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek típusbizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.

iii. Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.

27. Fenntartva

28. OPS 1.650 VFR (látva repülési szabályok) szerinti nappali üzemeltetés:

Az 1.650 pont a következő kiegészítéssel érvényes: Azon egy hajtóműves repülőgépeket, amelyeket 1995. május 22-e előtt láttak el légialkalmassági bizonyítvánnyal, a hatóság mentesítheti az f), g), h) és i) albekezdések követelményei alól, ha teljesítésük utólagos módosítást igényelne.

29. M. rész M.A.704 bekezdése, Folyamatos légialkalmasság fenntartás irányítási szabályzat

A folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat adaptálható a folytatandó üzemeltetéshez.

30. M. rész, M. A. 306 bekezdés, Üzembentartói műszaki napló:

A hatóság jóváhagyhatja a műszaki napló rendszer egy rövidített formáját, amely a folytatandó üzemeltetés típusának megfelelő.

31. OPS 1.940 A hajózószemélyzet összetétele:

Az a)2., a)4. és b) albekezdések nem érvényesek VFR szerinti nappali üzemeltetésre azzal a kivétellel, hogy az a)4. albekezdést teljes egészében alkalmazni kell ott, ahol az OPS 1 két pilótát tesz kötelezővé.

32. OPS 1.945 Típusátképzés és ellenőrzés:

i. Az a)7. albekezdést – Felügyelet alatt történő útvonalrepülés (LIFUS) – bármely, a vonatkozó osztályba tartozó repülőgépen végre lehet hajtani. A LIFUS szükséges mennyisége függ a végrehajtandó műveletek bonyolultságától.

ii. Az a) pont 8. albekezdése nem szükséges.

33. OPS 1.955 Parancsnoki kinevezés:

A b) albekezdést a következőképpen kell alkalmazni: A hatóság elfogadhat egy rövidített parancsnoki tanfolyamot, amely megfelel a folytatandó üzemeltetés típusának.

34. OPS 1.960 Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

Az a) pont 1.i. albekezdése nem érvényes VFR szerinti nappali üzemeltetésre.

35. OPS 1.965 Időszakos oktatás és ellenőrzés:

i. Az a) pont 1. albekezdését a következőképpen kell alkalmazni VFR szerinti nappali üzemeltetésre: Minden képzésnek és ellenőrzésnek meg kell felelnie az üzemeltetés típusának és azon repülőgép osztályának, amelyen a hajózószemélyzet szolgál, megfelelően figyelembe véve valamennyi használt speciális felszerelést.

ii. Az a) pont 3.ii. albekezdése a következőképpen alkalmazandó: A repülőgépen történő oktatást végezheti egy osztályminősítő vizsgáztató (CRE), egy repülési vizsgáztató (FE) vagy egy típusminősítő vizsgáztató (TRE).

iii. Az a) pont 4.i. albekezdése a következőképpen alkalmazandó: Az üzemben tartói szakértelem ellenőrzést végezheti egy típusminősítő vizsgáztató (TRE), egy osztályminősítő vizsgáztató (CRE) vagy egy alkalmasan képzett parancsnok, akit az üzemben tartó nevez ki és aki a hatóság számára elfogadható, aki a CRM elvek és a CRM készségek felmérése területén képzett.

iv. A b) pont 2. albekezdését VFR szerinti nappali üzemeltetésre a következőképpen kell alkalmazni: Azon esetekben, amikor az üzemeltetést 8 egymást követő hónapnál nem hosszabb időszakokban folytatják, elegendő egy üzemben tartói szakértelem ellenőrzés. Ezt a szakértelem ellenőrzést a kereskedelmi célú légiszállítási üzemeltetés megkezdése előtt kell elvégezni.

36. OPS 1.968 Pilótaképzés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez:

Az 1. függelék nem érvényes egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésére.

37. OPS 1.975 Útvonal és repülőtér ismeret:

i. A b), c) és d) albekezdések VFR szerinti nappali üzemeltetésre nem vonatkoznak azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a repülőtér államának speciális engedélye szükséges, betartják az ehhez kapcsolódó követelményeket.

ii. IFR szerinti vagy VFR szerinti éjszakai üzemeltetéskor a b)–d) albekezdések alternatívájaként az útvonal- és repülőtér-ismeret a következőképpen érvényesíthető újra:

A) A legigényesebb repülőterekre történő repülés kivételével legalább 10 szakasz teljesítésével az üzemeltetés területén belül a megelőző 12 hónapon belül valamennyi megkívánt saját tájékozódáson túlmenően.

B) A legigényesebb repülőterekre csak akkor lehet repülni, ha:

1. A parancsnokot a repülőtéren a megelőző 36 hónapon belül minősítették hajózószemélyzet szolgálatban lévő tagjaként vagy megfigyelőként odalátogatva.

2. A megközelítést a vonatkozó minimális szakasz magasságról VMC szerint (látás melletti meteorológiai körülmények között) hajtják végre és

3. A repülés előtt megfelelő önálló tájékozódásra került sor.

38. OPS 1.980 Egynél több típus vagy változat:

i. Nem érvényes, ha az üzemeltetés dugattyús motorú repülőgépek egypilótás osztályaira korlátozódik VFR szerint nappal.

ii. IFR szerinti és VFR szerinti éjszakai üzemeltetésekre az OPS 1.980 1. melléklet d) pont 2.i. albekezdése szerinti 500 óra eltöltése a megfelelő személyzeti pozícióban mielőtt 2 szakszolgálati engedély jogosultságait igénybe venné, 100 órára vagy szakaszra csökken, ha ez engedélyek egyike egy osztályhoz kapcsolódik. Mielőtt a pilótának parancsnoki feladatok ellátását engedélyezik, egy ellenőrző repülést kell végrehajtani

39. OPS 1.981 Helikopterek és repülőgépek üzemeltetése:

Az a) pont 1. albekezdése nem érvényes, ha az üzemeltetés dugattyús motorú repülőgépek egypilótás osztályaira korlátozódik.

40. Fenntartva

41. OPS 1.1060 Operatív repülési terv:

Nem szükséges A–A VFR/nappali üzemeltetéshez. A–B VFR/nappali üzemeltetés esetén a követelmény érvényes, de a repülési terv lehet a végrehajtandó műveleteknek megfelelő egyszerűsített formájú. (ld. OPS 1.135).

42. OPS 1.1070 Folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat

A folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat adaptálható a végrehajtani szándékozott üzemeltetéshez.

43. OPS 1.1071 Repülőgép műszaki napló:

Az M. rész M.A. 306) bekezdésnél jelzett módon alkalmazandó, Üzemben tartói műszaki napló;

44. Fenntartva

45. Fenntartva

46. OPS 1.1240 Oktatási programok:

Az oktatási programokat adaptálni kell a végrehajtott műveletek fajtájához. VFR szerinti üzemeltetéshez elfogadható lehet egy önképzési program.

47. OPS 1.1250 Repülőgép-átkutatási eljárás ellenőrző lista:

Nem érvényes VFR szerinti nappali üzemeltetésre.

*Az OPS 1.125 1. függeléke*

**Fedélzeten tartandó dokumentumok**

Lásd az OPS 1.125-öt.

Az OPS 1.125 által előírt dokumentumok elveszése vagy ellopása esetén az üzemeltetés folytatható addig, amíg a járat eléri a bázist vagy egy olyan helyet, ahol helyettesítő dokumentumok biztosíthatóak.

C. RÉSZ

*ÜZEMBEN TARTÓK TANÚSÍTÁSA ÉS FELÜGYELETE*

*OPS 1.175*

**A légi üzemben tartó tanúsításának általános szabályai**

*1. megjegyzés:* Ezen pont 1. függeléke írja elő az AOC tartalmát és feltételeit.

*2. megjegyzés:* Ezen pont 2. függeléke írja elő az irányítási és szervezési követelményeket.

a) Az üzemben tartó csak a légi jármű üzemben tartási engedély (AOC) alapján és feltételeivel összhangban üzemeltethet repülőgépet kereskedelmi célú légi szállításra.

b) Egy AOC-t vagy egy AOC módosítását kérelmező tegye lehetővé a hatóság számára, hogy a javasolt üzemeltetés minden biztonsági szempontját megvizsgálja.

c) Egy AOC-t kérelmező köteles az alábbiakra:

1. nem birtokolhat egy más hatóság által kiadott AOC-t, kivéve, ha az érintett hatóságok ezt külön jóváhagyták;

2. üzleti tevékenységének központja és, ha van, bejegyzett irodája az AOC kiadásáért felelős államban kell legyen;

3. meg kell győznie a hatóságot a tekintetben, hogy képes biztonságos üzemeltetést folytatni.

d) Ha egy üzemben tartónak különböző tagállamokban vannak bejegyezve repülőgépei, megfelelő intézkedéseket kell tenni a megfelelő biztonsági felügyelet biztosítására.

e) Az üzemben tartó tegye lehetővé a hatóság számára, hogy hozzáférjen szervezetéhez és repülőgépeihez és biztosítsa, hogy a karbantartás tekintetében hozzáférést biztosít valamennyi 145. rész szerinti társult karbantartási szervezethez, hogy meghatározható legyen az OPS 1 folyamatos betartása.

f) Az AOC-t módosítják, felfüggesztik vagy visszavonják, ha a hatóság nincs többé meggyőződve arról, hogy az üzemben tartó képes a biztonságos üzemeltetés fenntartására.

g) Az üzemben tartónak meg kell győznie a hatóságot a következők tekintetében:

1. szervezete és irányítása alkalmas és megfelelően illeszkedik az üzemeltetés nagyságrendjéhez és terjedelméhez; és

2. meg vannak határozva a felügyelet és üzemeltetés eljárásai.

h) Az üzemben tartónak ki kell neveznie egy, a hatóság számára elfogadható felelős vezetőt, akinek a cégen belül hatásköre van arra, hogy biztosítsa, hogy minden üzemeltetési és karbantartási műveletet a hatóság által megkövetelt színvonalon lehet finanszírozni és végrehajtani.

i) Az üzemben tartónak ki kell neveznie a hatóság számára elfogadható tisztségviselőket, akik felelősek a következő területek irányításáért és felügyeletéért:

1. repülési műveletek;

2. a karbantartási rendszer;

3. a személyzet oktatása; és

4. földi üzemeltetés.

j) Egy személy betölthet több kinevezett pozíciót, ha a hatóság számára ez elfogadható, de a legalább 21 teljes munkaidős személyzetet alkalmazó üzemben tartóknál legalább két személy szükséges, hogy a négy felelősségi területet ellássa.

k) Legfeljebb 20 teljes munkaidős személyzetet alkalmazó üzemben tartóknál a kinevezett pozíciók közül egyet vagy többet betölthet a felelős vezető, ha ez elfogadható a hatóság számára.

l) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden repülést az Üzemben Tartási Kézikönyv előírásaival összhangban hajtsanak végre.

m) Az üzemben tartó köteles megfelelő földi kiszolgáló eszközökről gondoskodni, hogy biztosítsa járatai biztonságos kiszolgálását.

n) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgépei az üzemeltetés területe és típusa által megkövetelt módon legyenek felszerelve és személyzetük ennek megfelelően képzett legyen.

o) Az üzemben tartó az AOC feltételei szerint üzemeltetett valamennyi repülőgépre köteles betartani a karbantartási követelményeket az M. résszel összhangban.

p) Az üzemben tartó köteles a hatóság számára átadni a P. részben előírt Üzemben Tartási Kézikönyv és valamennyi módosításának és változtatásának egy példányát.

q) Az üzemben tartó köteles fő üzemeltetési bázisán az üzemeltetés területének és típusának megfelelő üzemeltetést támogató eszközöket fenntartani.

*OPS 1.180*

**Az AOC kiadása, módosítása és érvényességének meghosszabbítása**

a) Az üzemben tartó csak akkor kap AOC-t vagy annak módosítását, és az AOC akkor marad érvényben, ha:

1. az üzemeltetett repülőgépek rendelkeznek standard Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amelyet egy tagállam a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EGK bizottsági rendelettel ([1]) összhangban adott ki. Egy, az AOC kiadásáért felelős tagállamtól eltérő tagállam által kiadott standard Légialkalmassági Bizonyítványt akkor fogadnak el további bemutatás nélkül, ha azt a 21. résznek megfelelően adták ki;

2. a karbantartási rendszert a hatóság az M. rész G. részével összhangban jóváhagyta; és

3. a hatóság meggyőződött arról, hogy képes a következőkre:

   i. megfelelő szervezetet felállítani és fenntartani;

   ii. az OPS 1.035-tel összhangban lévő minőségügyi rendszert felállítani és fenntartani;

   iii. betartani az előírt oktatási programokat;

   iv. betartani a leírt üzemeltetés jellegének és kiterjedésének megfelelő karbantartási előírásokat, beleértve az OPS 1.175 g)–o) bekezdésekben előírt vonatkozó pontokat; és

   v. betartani az OPS 1.175-öt.

b) Az OPS 1.185 f) pont előírásaitól eltérve, az üzemben tartó köteles a lehető leghamarabb értesíteni a hatóságot a lenti OPS 1.185 a) pont szerint megadott információ bármely változásáról.

c) Ha a hatóság nincs meggyőződve arról, hogy a fenti a) albekezdés követelményeit teljesítik, a hatóság megkövetelheti egy vagy több bemutató repülés végrehajtását, amelyeket úgy folytatnak, mintha keresdedelmi célú légiszállítási repülések lennének.

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

*OPS 1.185*

**Adminisztratív követelmények**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első AOC, és ahol értelmezhető, annak bármely módosítása vagy megújítása iránti kérelem tartalmazza az alábbi információkat:

1. a kérelmező hivatalos és kereskedelmi nevét, címét és levelezési címét;

2. a javasolt üzemeltetés leírását;

3. az irányító szervezet leírását;

4. a felelős vezető nevét;

5. a fő pozíciók betöltőinek nevét, beleértve a repülési műveletekért, a karbantartási rendszerért, a személyzet oktatásáért és a földi üzemeltetésért felelősök nevét, képzettségükkel és tapasztalatukkal; és

6. az Üzemben Tartási Kézikönyvet.

b) Kizárólag az üzemben tartó karbantartási rendszerének vonatkozásában és minden üzemeltetett repülőgéptípusra az első AOC, és ahol értelmezhető, annak bármely módosítása vagy megújítása iránti kérelem tartalmazza az alábbi információkat:

1. az üzemben tartó folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzatát;

2. az üzemben tartó repülőgép karbantartási programját (programjait);

3. a repülőgép műszaki naplót;

4. ahol értelmezhető, az üzemben tartó és valamennyi 145. rész szerinti jóváhagyott karbantartó szervezet közötti szerződés műszaki előírásá(ai)t;

5. a repülőgépek számát.

c) Az AOC első kiadása iránti kérelmet legalább 90 nappal a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt be kell nyújtani azzal a kivétellel, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvet később, de legalább 60 nappal a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt lehet benyújtani.

d) Az AOC módosítása iránti kérelmet legalább 30 nappal vagy annyival, amennyiben másként megállapodtak, a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt kell benyújtani.

e) Az AOC meghosszabbítása iránti kérelmet legalább 30 nappal vagy annyival, amennyiben másként megállapodtak, a meglévő érvényességi időtartam lejárta előtt kell benyújtani.

f) Ha nem állnak fel kivételes körülmények, a hatóságot legalább 10 nappal megelőzően kell értesíteni egy pozíció kinevezett betöltőjének változásáról.

*Az OPS 1.175 1. függeléke*

**A légi jármű üzemben tartási engedély tartalma és feltételei**

Az AOC a következőket írja elő:

a) az üzemben tartó neve és helye (üzleti tevékenységének központja);

b) a kiadás időpontja és érvényesség időtartama;

c) az engedélyezett üzemeltetés típusának leírása;

d) a használatra engedélyezett repülőgép(ek) típusa(i);

e) az engedélyezett repülőgép(ek) lajstromjelei azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartók engedélyt kaphatnak egy rendszerre, ahogy a hatóságot AOC-je alapján üzemben tartott repülőgépek lajstromjeleiről értesítik;

f) az üzemeltetés engedélyezett területei;

g) speciális korlátozások; és

h) speciális engedélyek/jóváhagyások, pl.:

- II./III. kategória (beleértve a jóváhagyott minimumokat),
- (MNPS) Minimális navigációs teljesítmény előírásai,
- (ETOPS) Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgépek,
- (RNAV) Területi navigáció,
- (RVSM) Csökkentett függőleges elkülönítési minimumok,
- Veszélyes áruk szállítása.
- Engedély a légiutas-kísérő személyzet biztonsági alapoktatására és, ha értelmezhető, az O részben előírt igazolás kiadására azon üzemben tartóknak, akik ilyen oktatást közvetlenül vagy közvetve biztosítanak.

*Az OPS 1.175 2. függeléke*

**Az AOC birtokosának irányítása és szervezete**

a) Általános

Az üzemben tartónak megbízható és hatékony vezetési rendszerrel kell rendelkeznie, hogy biztosítsa a légi üzemeltetés biztonságos lebonyolítását. A pozíciók kinevezett betöltőinek vezetői képességekkel és megfelelő műszaki/üzemeltetési képzettséggel kell rendelkezniük a repülés területén.

b) A kinevezett tisztségviselők

1. A kinevezett tisztségviselők feladatainak és felelősségeinek leírását, beleértve neveiket, az Üzemben Tartási Kézikönyvnek tartalmaznia kell és a hatóságot írásban értesíteni kell valamennyi szándékolt vagy megtörtént változásról a kinevezésekben vagy feladatokban.

2. Az üzemben tartó tegyen intézkedéseket, hogy biztosítsa a kinevezett tisztségviselők távollétében a felügyelet folyamatosságát.

3. Egy AOC birtokosa által kinevezett tisztségviselő személy nem nevezhető ki egy tisztség betöltésére egy másik AOC birtokosa által, kivéve, ha ez az érintett hatóságok számára elfogadható.

4. A kinevezett tisztségviselő személyekkel olyan szerződést kell kötni, hogy elegendő időt dolgozzanak, hogy az üzemeltetés méretéhez és terjedelméhez mért irányítási feladataikat ellássák.

c) A személyzet megfelelősége és felügyelete

1. A személyzet tagjai. Az üzemben tartó a tervezett üzemeltetéshez elegendő létszámú, az N. résszel és az O. résszel összhangban – amelyik vonatkozik rájuk – képzett és ellenőrzött repülő és légiutas-kísérő személyzetet köteles alkalmazni.

2. Földi személyzet

i. A földi személyzet létszáma az üzemeltetés jellegétől és méretétől függ. Az üzemeltetési és földi kiszolgáló szervezeti egységeket különösen el kell látni olyan kiképzett személyzettel, akik alaposan értik felelősségeiket a szervezeten belül.

ii. Más szervezetekkel bizonyos szolgáltatások nyújtására szerződő üzemben tartók felelősek maradnak a megfelelő színvonal fenntartásáért. Ilyen körülmények között a pozíció kinevezett betöltőjét meg kell bízni azzal a feladattal, hogy biztosítsa, hogy valamennyi alkalmazott alvállalkozó megfelel a megkövetelt színvonalnak.

3. Felügyelet

i. A kinevezendő felügyelők száma az üzemben tartó szervezetétől és az alkalmazott létszámtól függ.

ii. Ezen felügyelő kötelezettségeit és felelősségét meg kell határozni és minden repülési kötelezettségvállalást úgy kell elrendezni, hogy képesek legyenek felügyeleti feladataikat ellátni.

iii. A személyzet tagjainak és a földi személyzetnek a felügyeletét az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt színvonal elérésére alkalmas tapasztalattal és személyes tulajdonságokkal rendelkező személyeknek kell ellátni.

d) Elhelyezés

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden üzemeltetési bázison a repülési biztonsághoz elegendő munkaterület áll a személyzet rendelkezésére. Figyelembe kell venni a földi személyzet, az üzemeltetés ellenőrzésével foglalkozók, az alapvető nyilvántartások és a személyzet általi repüléstervezés igényeit.

2. Az irodai szolgáltatások legyenek képesek az operatív utasításokat és más információt késedelem nélkül eljuttatni az összes érintettnek.

e) Dokumentáció

Az üzemben tartónak intézkednie kell a kézikönyvek, a módosítások és egyéb dokumentáció előállításáról.

D. RÉSZ

*ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK*

*OPS 1.192*

**Terminológia**

Az alább felsorolt kifejezések e rendelet alkalmazásában használandók.

a) Megfelelő repülőtér. Olyan repülőtér, amelyet az üzemben tartó kielégítőnek ítél, figyelembe véve az alkalmazandó teljesítménykövetelményeket és a futópályák jellemzőit; a használat várható időpontjában a repülőtér rendelkezésre áll és rendelkezik minden szükséges kiegészítő szolgáltatással, mint például ATS, megfelelő kivilágítás, kommunikációs eszközök, időjárás-jelentés, navigációs segédeszközök és vészmentő szolgálatok.

b) ETOPS (megnövelt hatótávolságú üzemeltetés kéthajtóműves repülőgépek számára). ETOPS-műveletek azon műveletek, amelyek során a hatóság által jóváhagyott (ETOPS-engedély) kéthajtóműves repülőgépeket egy megfelelő repülőtérről az OPS 1.245 a) pontjával összhangban meghatározott távolsági küszöbértéket túllépve üzemeltetnek.

c) Megfelelő ETOPS útvonali kitérő repülőtér. Olyan megfelelő repülőtér, amely a fenti kritériumokon túlmenően a használat várható időpontjában rendelkezik ATS-létesítménnyel és legalább egy műszeres megközelítési eljárással.

d) Útvonali kitérő (ERA) repülőtér. Az útvonal mentén található megfelelő repülőtér, amely a tervezési fázisban szükséges lehet.

e) 3 % ERA. A váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag 3 %-ra való csökkentésének céljára kiválasztott útvonali kitérő repülőtér.

f) Elszigetelt repülőtér. Ha a hatóság számára elfogadható, a célrepülőtér elszigetelt repülőtérnek tekinthető, ha a legközelebbi megfelelő kitérő célrepülőtérig szükséges üzemanyag (kitérő plusz vésztartalék) meghaladja az alábbiakat:

dugattyús motoros repülőgépek esetén 45 percnyi repüléshez plusz az utazómagasságban eltöltendő tervezett repülési idő 15 %-ához, vagy két órányi repüléshez szükséges üzemanyag (az alacsonyabb értéket kell figyelembe venni); vagy

turbinás hajtóműves repülőgépek esetén rendes utazófogyasztás mellett a célrepülőtér feletti két órányi repüléshez szükséges üzemanyag, beleértve a vésztartalék üzemanyagot.

g) Egyenértékű pont. DME távolság, megfelelően elhelyezett NDB vagy VOR, SRE vagy PAR ellenőrző pont vagy bármely más, a pályaküszöbtől 3–5 mérföldre elhelyezkedő ellenőrző pont útján kijelölhető, a repülőgép helyzetét független módon meghatározó pont.

h) Kritikus repülési fázisok. A repülés kritikus fázisai a felszállási nekifutás, a felszállási útvonal teljesítése, a végső megközelítés, a leszállás (beleértve a gurulást is), valamint a parancsnok döntése szerinti minden egyéb repülési fázis.

i) Váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag. A célrepülőtér eléréséig az üzemanyag-fogyasztást befolyásolni képes, előre nem látható tényezők – például az egyes repülőgépek üzemanyag-fogyasztásának a várható fogyasztási adatoktól való eltérése, az előrejelzett meteorológiai körülményektől való eltérés, vagy a tervezett útiránytól, illetve utazószinttől/magasságtól való eltérés – kompenzációjához szükséges üzemanyag.

j) Külön futópályák. Egyazon repülőtéren belül külön leszállófelülettel rendelkező futópályák. Ezek a futópályák oly módon fedhetik vagy keresztezhetik egymást, hogy az egyik futópálya lezárása nem zárja ki a másik futópályán a tervezett műveletek végrehajtását. Minden egyes futópályának külön navigációs segédeszközön alapuló, elkülönült megközelítési eljárással kell rendelkeznie.

k) Jóváhagyott utazósebesség egy üzemképtelen hajtóművel. Az ETOPS tekintetében a tervezett üzemeltetési terület vonatkozásában meghatározott, egy üzemképtelen hajtómű esetén jóváhagyott utazósebesség az üzemben tartó által kiválasztott és a szabályozó hatóság által jóváhagyott, a repülőgép tanúsított sebességhatárain belüli sebesség.

l) ETOPS-terület. Az ETOPS-terület azt a légteret felölelő terület, amelyen egy ETOPS-engedéllyel rendelkező, megfelelő ETOPS útvonali kitérő repülőtérről induló repülőgép szélcsendben (standard körülmények között), egy üzemképtelen hajtómű esetére jóváhagyott utazósebességgel haladva a meghatározott repülési idő során végig belül marad.

m) Első üzemeltetés. Az ETOPS tervezési minimumok az első üzemeltetésig érvényesek. Első üzemeltetés alatt az a pillanat értendő, amikor a légi jármű először mozdul meg saját erejéből felszállás céljából.

*OPS 1.195*

**Az üzemeltetés irányítása**

Az üzemben tartó köteles:

a) a hatóság által jóváhagyott operatív ellenőrzési rendszert felállítani és fenntartani; és

b) az AOC feltételei szerint üzemeltetett valamennyi járat felett operatív irányítást gyakorolni.

*OPS 1.200*

**Üzemben Tartási Kézikönyv**

Az üzemben tartó bocsásson rendelkezésre az üzemeltető személyzet használatára és iránymutatásul egy Üzemben Tartási Kézikönyvet a P. résszel összhangban.

*OPS 1.205*

**Az üzemeltető személyzet szakértelme**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes, a földi és repülési műveletekhez rendelt vagy abban közvetlenül részt vevő személyzet megfelelően el legyen igazítva, gyakorlatban bizonyítsa képességeit konkrét feladatai terén és legyen tudatában felelősségének és ezen kötelezettségek kapcsolatával az üzemeltetés egészével.

*OPS 1.210*

**Eljárások bevezetése**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat és utasításokat minden egyes repülőgéptípushoz, amelyek tartalmazzák a földi személyzet és a repülőgép személyzeti tagjai kötelességeit a földi és légi üzemeltetés minden vonatkozásában.

b) Az üzemben tartó dolgozzon ki egy ellenőrző lista (check list) rendszert, amit a személyzet tagjai alkalmaznak a repülőgép üzemeltetés összes fázisában szabályos, rendkívüli és vészhelyzetekben, hogy biztosítsák az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt eljárások betartását.

c) Az üzemben tartó nem kérheti a személyzet tagjától, hogy a repülés kritikus fázisainak folyamán a repülőgép biztonságos üzemeltetéshez előírtakon kívül egyéb tevékenységet végezzen (lásd OPS 1.192).

*OPS 1.215*

**Légiforgalmi irányító szolgálatok használata**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden járaton, ahol elérhető, használják a légiforgalmi irányító szolgálatokat.

*OPS 1.216*

**Repülés közbeni operatív utasítások**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülés közbeni operatív utasításait, amelyek a légiforgalmi repülési terv változását tartalmazzák, koordinálják a légiforgalmi irányító szolgálat megfelelő egységével a repülőgéppel történő közlés előtt, ha ez megvalósítható.

*OPS 1.220*

**A repülőterek üzemben tartó általi engedélyezése**

(lásd OPS 1.192)

Az üzemben tartó kizárólag azon repülőterek használatát engedélyezheti, amelyek megfelelőek az érintett repülőgéptípusokhoz és az üzemeltetés típusaihoz.

*OPS 1.225*

**Repülőtér üzemeltetési minimumok**

a) Az üzemben tartó határozza meg az OPS 1.430-cal összhangban a repülőtér üzemeltetési minimumokat, minden, a OPS 1.220-szal összhangban engedélyezett kiinduló- és célállomásként, illetve kitérő célrepülőtérként engedélyezett repülőtérre.

b) A fenti a) pont szerint meghatározott minimumokhoz kötelező hozzáadni a hatóság által előírt értéknöveléseket.

c) Az adott típusú megközelítési és leszállási eljáráshoz a megadott minimum abban az esetben tekinthető érvényesnek, ha:

1. a tervezett eljáráshoz előírt és az ábrán feltüntetett földi berendezések üzemképesek;

2. az adott megközelítés-típushoz szükséges repülőgép rendszerek üzemképesek;

3. a repülőgép teljesítménye megfelel az előírt feltételeknek; és

4. a személyzet képesítése megfelelő.

*OPS 1.230*

**Műszeres indulási és megközelítési eljárások**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az adott repülőtér elhelyezkedése szerinti állam által kidolgozott műszeres indulási és megközelítési eljárásokat használják.

b) A fenti a) bekezdésben leírtaktól eltérve a parancsnok elfogadhatja a légiforgalmi irányító szolgálat (ATS) engedélyét a közzétett indulási vagy megközelítési útvonaltól való eltéréshez, amennyiben biztosított az akadálymentesség kritériuma, valamint teljes mértékben számításba vették az üzemeltetési körülményeket. A megközelítés végső szakasza vizuális repüléssel, vagy a kidolgozott műszeres megközelítési eljárásnak megfelelően kell történjék.

c) A fenti a) bekezdéssel összhangban megköveteltektől eltérő eljárásokat az üzemben tartó csak abban az esetben alkalmazhat, ha az adott repülőtér elhelyezkedése szerinti állam azokat – szükség esetén – jóváhagyta, valamint a hatóság elfogadta.

*OPS 1.235*

**Zajcsökkentési eljárások**

(lásd OPS 1.192)

Az üzemben tartó megfelelő indulási és érkezési/megközelítési üzemeltetési eljárásokat állapít meg minden egyes légijármű-típus tekintetében, a következőkkel összhangban:

a) az üzemben tartó biztosítja, hogy a biztonság elsőbbséget élvez a zajcsökkentéssel szemben; és

b) ezen eljárásokat úgy tervezik, hogy azok egyszerűek és biztonságosan alkalmazhatók legyenek, valamint a kritikus repülési fázisok alatt ne növeljék jelentős mértékben a személyzet munkaterhelését; és

c) minden egyes repülőgéptípus számára két indulási eljárást határoznak meg, összhangban az ICAO Doc. 8168 (Procedures for Air Navigation Services, »PANS-OPS«) I. kötetével:

1. első indulási zajcsökkentési eljárás (NADP1), amely célja a közeli zaj csökkentésére vonatkozó célkitűzés teljesítése; és

2. második indulási zajcsökkentési eljárás (NADP2), amely célja a távoli zaj csökkentésére vonatkozó célkitűzés teljesítése; és

3. ezenfelül minden NADP emelkedési eljárás csak egyetlen cselekvéssorból állhat.

*OPS 1.240*

**Üzemeltetési útvonalak és területek**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgép-üzemeltetést csak olyan útvonalakon, illetve területeken folytassanak, ahol:

1. a tervezett üzemeltetéshez megfelelő földi eszközöket és szolgáltatásokat biztosítanak, ideértve a meteorológiai szolgáltatásokat;

2. a használni szándékozott repülőgép teljesítménye megfelelő ahhoz, hogy betarthassa a minimális repülési magassági követelményeket;

3. a használni szándékozott repülőgép felszereltsége teljesíti a tervezett üzemeltetés minimális követelményeit;

4. megfelelő térképek és ábrák állnak rendelkezésre (OPS 1.135 a) pont 9. albekezdés hivatkozásai);

5. ha két hajtóműves repülőgépeket használnak, az OPS 1.245 idő/távolság korlátain belül megfelelő repülőterek állnak rendelkezésre;

6. ha egy hajtóműves repülőgépeket használnak, biztonságos kényszerleszállást lehetővé tevő felületek állnak rendelkezésre.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetést az üzemeltetési útvonalra vagy területre a hatóság által előírt korlátozásokkal összhangban folytassák.

*OPS 1.241*

**Üzemeltetés meghatározott, Csökkentett Függőleges Elkülönítési Minimumú légtérben (RVSM)**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a légtér azon meghatározott részein, ahol regionális léginavigációs megállapodás alapján 300 m (1 000 láb) függőleges elkülönítési minimum érvényes, ha azt a hatóság engedélyezi (RVSM jóváhagyás). (Lásd az OPS 1.872-t is).

*OPS 1.243*

**Üzemeltetés azokon a területeken, amelyekre előírt navigációs követelmények vonatkoznak**

a) Az üzemben tartó biztosítja, hogy azokon a területeken, vagy a légtér azon részein, vagy azokon az útvonalakon, amelyekre előírt navigációs teljesítmény előírások vonatkoznak ezen követelményeknek megfelelően tanúsított repülőgépeket üzemeltet és szükség esetén gondoskodik arról, hogy a hatóság a vonatkozó működési engedélyt megadja. (lásd az OPS 1.865 c) pont 2.albekezdést, az OPS 1.870-t és az OPS 1.872-t is).

b) Az a) pontban említett területeken üzemeltetett repülőgép üzemben tartójának gondoskodnia kell arról, hogy az érintett légtérért felelős hatóság által meghatározott valamennyi tartalék eljárás szerepeljen az Üzemben Tartási Kézikönyvben.

*OPS 1.245*

**A megfelelő repülőtértől való maximális távolság az ETOPS engedéllyel nem rendelkező két hajtóműves repülőgépek esetén**

(lásd OPS 1.192)

a) A hatóságnak az OPS 1.246 a) pontjával összhangban kiadott speciális engedélyének (ETOPS engedély) kivételével az üzemben tartó nem üzemeltethet kéthajtóműves repülőgépeket olyan útvonalon, amelynek (standard körülmények között, szélcsendben) van távolabbi pontja egy megfelelő repülőtértől a következőknél:

1. »A« teljesítményosztályú repülőgépek esetén, ha vagy:

   i. a jóváhagyott utasférőhelyek legnagyobb száma legalább 20; vagy

   ii. a legnagyobb felszálló tömeg legalább 45 360 kg,

   a 60 percen belül egy üzemképtelen hajtómű esetén utazósebességgel repült távolság, az alábbi b) pont szerint meghatározva;

2. »A« teljesítményosztályú repülőgépek esetén, ha:

   i. a jóváhagyott utasférőhelyek legnagyobb száma legfeljebb 19; és;

   ii. a legnagyobb felszálló tömeg kisebb, mint 45 360 kg,

   a 120 percen, vagy ha a hatóság jóváhagyja, sugárhajtású repülőgépek esetén 180 percen belül egy üzemképtelen hajtómű esetén utazósebességgel repült távolság, az alábbi b) pont szerint meghatározva;

3. »B« vagy »C« teljesítményosztályú repülőgépek esetén az alábbiak közül a kisebbik:

   i. a 120 percen belül egy üzemképtelen hajtómű esetén utazósebességgel repült távolság, az alábbi b) pont szerint meghatározva; vagy

   ii. 300 tengeri mérföld.

b) Az üzemben tartó meghatároz egy sebességet, amely nem nagyobb a VMO sebességnél abból a célból, hogy kiszámítható legyen a legnagyobb távolság egy megfelelő repülőtértől minden kéthajtóműves repülőgéptípusra vagy -változatra a levegőhöz viszonyított azon tényleges sebességet alapul véve, amelyet a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel repülve fenn tud tartani.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a minden egyes repülőgép típusra vagy változatra jellemző következő adatokat:

   1. az utazósebességet egy üzemképtelen hajtóművel, a fenti b) bekezdéssel összhangban meghatározva; és

   2. a maximális távolságot egy megfelelő repülőtértől, a fenti a) és b) bekezdésekkel összhangban meghatározva.

*Megjegyzés:* A fent meghatározott sebességek használatának célja csak a megfelelő repülőtértől mért legnagyobb távolság meghatározása.

*OPS 1.246*

**Megnövelt hatótávolságú üzemeltetés (ETOPS) kéthajtóműves repülőgépekkel**

(lásd OPS 1.192)

a) Az üzemben tartó csak akkor folytasson üzemeltetést az OPS 1.245-tel összhangban meghatározott távolsági küszöbértéket túllépve, ha arra a hatóság engedélyt ad (ETOPS jóváhagyás).

b) Az ETOPS repülés megkezdése előtt az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy rendelkezésre áll egy megfelelő ETOPS útvonal alternatíva az üzemben tartó által engedélyezett kitérési időn belül, vagy a repülőgép MEL alapján meghatározott üzemképességi állapotából eredő kitérési időn belül – a rövidebbet tekintve. (Lásd az OPS 1.297 d) pontját is)

*OPS 1.250*

**Minimális repülési magasságok megállapítása**

a) Az üzemben tartó határozza meg a minimális repülési magasságokat, valamint ezen magasságok meghatározásának módszereit az összes repülési útvonalszakasz vonatkozásában, amelyek biztosítják a terepszint feletti minimális magasságokat az F–I. részek követelményeinek figyelembevételével.

b) A minimális repülési magasságok meghatározásának összes módszerét jóvá kell hagyja a hatóság.

c) Amennyiben az átrepült államok által meghatározott minimális repülési magasságok meghaladják az üzemben tartó által megadottakat, a nagyobb értékek érvényesek.

d) Az üzemben tartó a következő tényezőket vegye figyelembe a minimális repülési magasságok meghatározásakor:

   1. a repülőgép helyzetmegállapításának elérhető pontossága;

2. a használt magasságmérő műszerek által jelzett értékek valószínű pontatlansága;

3. a megteendő üzemeltetési útvonalak, illetve területek mentén a terep jellemzői (pl. a magasság hirtelen változásai);

4. a kedvezőtlen időjárási körülmények (pl. erős turbulencia és leszálló légáramlatok) előfordulásának valószínűsége; és

5. a léginavigációs térképek lehetséges pontatlanságai.

e) A fenti d) albekezdés követelményeinek teljesítése során kellő figyelmet kell fordítani a következőkre:

1. a hőmérséklet és a nyomás standard körülményektől való eltérése miatti korrekciók;

2. az ATC követelményei; és

3. bármely előre nem látható esemény a tervezett útvonalon.

*OPS 1.255*

**Üzemanyag-gazdálkodás**

(lásd az OPS 1.255 1. és 2. függelékét)

a) Az üzemben tartó dolgozza ki üzemanyag-gazdálkodási politikáját a repüléstervezéshez és a repülés közbeni újratervezéshez, hogy biztosítsa, hogy minden repülőgépben elegendő mennyiségű üzemanyag legyen a tervezett repüléshez, valamint tartalék üzemanyag a tervezett repüléstől való eltérések esetére.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülések tervezése legalább az alábbi 1. és 2. bekezdéseken alapul:

1. Az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt eljárások és az alábbiakból származó adatok:

i. a repülőgépgyártó által megadott adatok; vagy

ii. az üzemanyagfogyasztás-követő rendszerből nyert, a repülőgépre jellemző aktuális adatok.

2. Az üzemeltetési körülmények, amelyekben a repülés végrehajtása történik, beleértve a következőket:

i. a repülőgép valós üzemanyagfogyasztási adatait;

ii. az előrejelzett tömegeket;

iii. a várható meteorológiai körülményeket; és

iv. a léginavigációs szolgáltató(k) eljárásait és korlátozásait.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repüléshez szükséges kifogyasztható üzemanyag-mennyiség repülés előtti kiszámítása tartalmazza a következőket:

1. guruláshoz szükséges üzemanyag; és

2. útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag; és

3. tartalék üzemanyag, amely az alábbiakat tartalmazza:

i. váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag (lásd OPS 1.192); és

ii. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér. (Ez nem zárja ki a kiinduló repülőtér kitérő célrepülőtérként történő kiválasztását); és

iii. vésztartalék üzemanyag; és

iv. kiegészítő üzemanyag, ha előírt az üzemeltetés típusához (pl. ETOPS); és

4. többletüzemanyag, ha a parancsnok igényli.

d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kifogyasztható üzemanyag kiszámítására szolgáló repülés közbeni újratervezési eljárás, ha a repülést az eredetileg tervezettől eltérő útvonalon vagy célrepülőtérre kell folytatni, a következőket tartalmazza:

1. útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag a repülés hátralévő szakaszára; és

2. tartalék üzemanyag, amely az alábbiakat tartalmazza:

i. váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag; és

ii. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér. (Ez nem zárja ki a kiinduló repülőtér kitérő célrepülőtérként történő kiválasztását); és

iii. vésztartalék üzemanyag; és

iv. kiegészítő üzemanyag, ha előírt az üzemeltetés típusához (pl. ETOPS); és

3. többletüzemanyag, ha a parancsnok igényli.

*OPS 1.260*

**Mozgáskorlátozott személyek szállítása**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a mozgáskorlátozott személyek (PRM-ek) szállítására.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy mozgáskorlátozott személy (PRM) számára ne jelölhessenek ki, illetve ne foglalhasson el olyan ülést, amelyen jelenlétével:

1. akadályozza a személyzetet feladatai teljesítésében;

2. gátolja a vészmentő berendezésekhez való hozzáférést; vagy

3. akadályozza a repülőgép vészkiürítését.

c) A parancsnokot értesíteni kell, ha a fedélzeten PRM-eket szállítanak.

*OPS 1.265*

**Nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levő személyek szállítása**

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a be nem fogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek szállítására, hogy biztosítsa a repülőgép és a repülőgépen lévő személyek biztonságát. A parancsnokot kötelező tájékoztatni, ha a fedélzeten a fenti kategóriába tartozó személyeket kívánnak szállítani.

*OPS 1.270*

**Poggyász és rakomány elhelyezése**

(Lásd az OPS 1.270 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy az utastérbe csak olyan kézipoggyászt vigyenek be, amelyek megfelelően és biztonságosan el lehet helyezni.

b) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy minden olyan, a fedélzeten lévő csomagot és rakományt, amely sérülést vagy kárt okozhat, vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy a kijáratokat, ha helyet változtat, mozgásukat megakadályozó tárolóhelyekre helyezzék el.

*OPS 1.275*

Szándékosan üres

*OPS 1.280*

**Utasok ültetési rendje**

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy az utasokat olyan helyre ültessék, ahol, ha vészkiürítésre van szükség, a legjobban segítik és nem gátolják a repülőgép kiürítését.

*OPS 1.285*

**Az utasok tájékoztatása**

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

a) Általános

1. Az utasok kapjanak szóbeli tájékoztatást a biztonsági kérdésekről. A tájékoztatás része vagy egésze adható audiovizuális prezentáció útján.

2. Az utasok kapjanak olyan biztonsági tájékoztató kártyákat, amelyek ábrákkal illusztrálják az utasok által valószínűleg használt vészmentő eszközök és vészkijáratok működését.

b) Felszállás előtt

1. az utasokat a következőkről tájékoztatják, ha értelmezhető:

i. dohányzási szabályok;

ii. az üléstámlák legyenek függőleges helyzetben és a tálcák alap (visszacsukott) helyzetbe állítva

iii. a vészkijáratok elhelyezkedése;

iv. a padlón lévő menekülési útvonaljelzések elhelyezése és alkalmazása;

v. a kézipoggyász elhelyezése;

vi. a hordozható elektromos eszközök használatára vonatkozó korlátozások; és

vii. a biztonsági tájékoztató kártyák elhelyezése és tartalma, és

2. az utasok a következőkről kapjanak bemutatót:

i. biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata, beleértve a biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek becsatolását és kinyitását;

ii. az oxigénes légzőberendezések elhelyezkedése és használata, ha szükséges (OPS 1.770 és OPS 1.775 hivatkozásai). Az utasokat arról is tájékoztatni kell, hogy oxigénes berendezések használata esetén oltsanak el minden dohányzó eszközt; és

iii. a mentőmellények elhelyezkedése és használata, ha szükséges (OPS 1.825 hivatkozása).

c) Felszállás után

1. Az utasokat a következőkre kell emlékeztetni, ha értelmezhető:

i. dohányzási szabályok; és

ii. biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata, beleértve annak biztonsági előnyeit, hogy a biztonsági öveket ülve a biztonsági öv jelzés kigyulladásától függetlenül becsatolt állapotban tartják.

d) Leszállás előtt

1. Az utasokat a következőkre emlékeztetik, ha értelmezhető:

i. dohányzási szabályok;

ii. biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata;

iii. az üléstámlák legyenek függőleges helyzetben és a tálcák alap (visszacsukott) helyzetbe állítva;

iv. a kézipoggyász ismételt elzárása; és

v. a hordozható elektromos eszközök használatára vonatkozó korlátozások.

e) Leszállás után

1. Az utasokat a következőkre emlékeztetik:

i. dohányzási szabályok; és

ii. biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata.

f) Repülés közbeni vészhelyzet esetén az utasokat utasítják azon vészmentő tevékenységek végrehajtására, amelyek megfelelnek a körülményeknek.

*OPS 1.290*

**A repülés előkészítése**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden szándékolt repülésre készüljön egy operatív repülési terv.

b) A parancsnok ne kezdjen meg egy repülést, amíg nem győződött meg arról, hogy:

1. a repülőgép légialkalmas állapotban van;

2. a repülőgépet nem üzemeltetik a Konfigurációtól való eltérések jegyzéke (CDL) előírásaival ellentétes módon;

3. a szándékolt repüléshez előírt műszerek és berendezések a K. és L. részekkel összhangban rendelkezésre állnak;

4. a műszerek és berendezések a MEL által előírt eltérések kivételével üzemképes állapotban vannak;

5. rendelkezésre állnak az Üzemben Tartási Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek;

6. az OPS 1.125 és OPS 1.135 által előírt dokumentumok, kiegészítő információ és űrlapok a fedélzeten vannak;

7. rendelkezésre állnak a naprakész térképek, táblázatok és kapcsolódó dokumentáció, vagy azzal egyenértékű adatok a repülőgép tervezett repülésének végrehajtásához, beleértve az indokoltan várható kitérőket is. Ez foglaljon magába minden szükséges átszámítási táblázatot, amely szükséges azon üzemeltetés támogatásához, ahol metrikus magasság-, terepmagasság- és repülési szint adatokat kell használni;

8. a tervezett repüléshez előírt földi berendezések és szolgáltatások rendelkezésre állnak és megfelelőek;

9. az Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott előírások az üzemanyag-, olaj-, oxigénszükséglet, valamint a minimális biztonságos magasságok, repülőtér üzemeltetési minimum és a kitérő célrepülőterek elérhetősége tekintetében betarthatók a tervezett repülés során;

10. a teher elosztása megfelelő és a rögzítése biztonságos;

11. a repülőgép tömege a felszálláshoz való gurulás megkezdésekor a repülésnek az F–I. részekben foglaltakkal, ahogy azok rá vonatkoznak, összhangban történő végrehajtásához megfelelő; és

12. a 9. és 11. bekezdésekben szereplőkön túli valamennyi egyéb üzemeltetési korlátozást is be lehet tartani.

*OPS 1.295*

**Repülőterek kiválasztása**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a cél- és/vagy kitérő repülőtereknek az OPS 1.220-szal összhangban történő kiválasztásához repüléstervezéskor.

b) Az üzemben tartónak az operatív repülési tervben ki kell választania és meg kell határoznia egy felszálló kitérő repülőteret arra az esetre, ha a kiinduló repülőtérre való visszatérés időjárási, vagy teljesítményi okok miatt nem lehetséges. A felszálló kitérő repülőtér a kiinduló repülőtértől az alábbi távolságokon belül legyen:

1. Kéthajtóműves repülőgépek esetén vagy:

i. egy óra repülési idő az AFM-ben (Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben) egy üzemképtelen hajtóműre megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között, a tényleges felszálló tömeget alapul véve; vagy

ii. az üzemben tartó jóváhagyott ETOPS kitérési ideje, a MEL valamennyi korlátozását figyelembe véve, de legfeljebb két óra, az egy üzemképtelen hajtóműre az AFM-ben (Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben) megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között a tényleges felszállási tömeg alapján az ETOPS-ra engedélyezett repülőgépekre és személyzetre; vagy

2. két óra repülési idő az egy üzemképtelen hajtóműre az AFM-ben megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között, a tényleges felszálló tömeget alapul véve három- és négyhajtóműves repülőgépekre; és

3. ha az AFM nem tartalmaz utazósebességet egy üzemképtelen hajtóműre, a számításhoz használt sebesség a megmaradó hajtómű(vek) által maximális folyamatos teljesítményre állítva elért sebesség legyen.

c) Az üzemben tartónak legalább egy kitérő célrepülőteret ki kell választania minden IFR szerinti repülésre, kivéve, ha:

1. mindkét alábbi feltétel teljesül:

i. a tervezett repülés időtartama felszállástól leszállásig – vagy az OPS1.255 d) pontja szerinti repülés közbeni újratervezés esetén a célrepülőtérig fennmaradó repülési idő – nem haladja meg a hat órát; és

ii. a célrepülőtéren két külön futópálya (lásd OPS 1.192) áll rendelkezésre és használható, valamint a vonatkozó időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja a célrepülőtérre azt jelzi, hogy a célrepülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban a felhőalap legalább 2 000 láb vagy a körözési magasság + 500 láb lesz, amelyik a kettő közül a nagyobb, és a látótávolság legalább 5 km lesz;

vagy

2. a célrepülőtér elszigetelt.

d) Az üzemben tartónak két kitérő célrepülőteret kell kiválasztania, ha:

1. a vonatkozó időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja a célrepülőtérre azt jelzi, hogy az érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények az érvényes tervezési minimumok alatt lesznek (lásd az OPS 1.297 b) pontját); vagy

2. nem áll rendelkezésre meteorológiai információ.

e) Az üzemben tartó valamennyi szükséges kitérő repülőtere(ke)t az operatív repülési tervben írja elő.

*OPS 1.297*

**Tervezési minimumok a műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti repülésekhez**

a) Tervezési minimumok felszálló kitérő repülőtérhez. Az üzemben tartó csak akkor választhat ki egy adott repülőteret felszálló kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények az OPS 1.225-tel összhangban meghatározott érvényes leszállási minimummal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek. A felhőalapot akkor kell figyelembe venni, ha csak nem precíziós és körözéses megközelítési módok állnak rendelkezésre. Az egy üzemképtelen hajtóművel való repülésre megadott összes korlátozást figyelembe kell venni.

b) Tervezési minimumok célrepülőtérhez (kivéve elszigetelt célrepülőtérhez). Az üzemben tartó csak akkor választhat ki egy adott repülőteret célrepülőtérnek, ha

1. a vonatkozó időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények a következő érvényes leszállási minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek:

   i. RVR/látótávolság az OPS 1.225-tel összhangban meghatározva; és

   ii. nem precíziós vagy körözéses megközelítés esetén, a felhőalap a minimális elhatározási magasságon (MDH-n) vagy afölött van; vagy

2. az OPS 1.295 d) pontja értelmében két kitérő célrepülőteret választottak ki.

c) Tervezési minimumok

kitérő célrepülőtérhez, vagy

elszigetelt repülőtérhez, vagy

3 % ERA repülőtérhez, vagy

a tervezési fázisban szükséges útvonali kitérő repülőtérhez.

Az üzemben tartó a fenti célok egyikére csak akkor választhat ki egy repülőteret, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a repülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban az időjárási körülmények az alábbi 1. táblázat szerinti tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak lesznek.

*1. táblázat*

**Tervezési minimumok – kitérő célrepülőtér, elszigetelt célrepülőtér, 3 % ERA repülőtér és útvonali kitérő repülőtér**

| Megközelítés típusa | Tervezési minimumok |
|---|---|
| II. és III. kategória | I. kategória *(1. megjegyzés)* |
| I. kategória | Nem precíziós<br>*(1. és 2. megjegyzés)* |
| Nem precíziós | Nem precíziós<br>*(1. és 2. megjegyzés)* plusz<br>200 láb/1 000 m |
| Körözéses | Körözéses |

*1. megjegyzés:* RVR.
*2. megjegyzés:* A felhőalap legalább az MDH legyen.

d) Tervezési minimumok ETOPS útvonali kitérő repülőtérre. Az üzemben tartó csak akkor választhat ki egy repülőteret ETOPS útvonali kitérő repülőtérnek, ha a vonatkozó időjárás-jelentések vagy -előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a leszállás várható időpontja és a leszállás legkésőbbi lehetséges időpontját követő első óra vége közötti időszakban teljesülnek az alábbi 2. táblázat szerinti további korlátozások hozzáadásával kiszámított feltételek. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben feltünteti a tervezett ETOPS útvonali kitérő repülőtér esetében az üzemben tartási minimumok meghatározásánál alkalmazott módszereket.

*2. táblázat*

**Tervezési minimumok – ETOPS**

| Megközelítési mód | Kitérő repülőtér felhőalap | Időjárási minimumok Látótávolság/RVR |
|---|---|---|
| Precíziós megközelítési eljárás | Engedélyezett DH/DA plusz 200 láb ráhagyás | Engedélyezett látótávolság plusz 800 m ráhagyás |
| Nem precíziós megközelítés vagy körözéses megközelítés | Engedélyezett MDH/MDA plusz 400 láb ráhagyás | Engedélyezett látótávolság plusz 1 500 m ráhagyás |

*OPS 1.300*

**ATS repülési terv benyújtása**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy repülést csak akkor kezdjenek meg, ha benyújtottak egy ATS repülési tervet, vagy megfelelő információt helyeztek letétbe, hogy lehetővé tegyék szükség esetén a riasztó szolgálatok aktiválását.

*OPS 1.305*

**Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor**

(Lásd az OPS 1.305 1. függelékét)

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ne történjék a repülőgép üzemanyag-feltöltése/-leeresztése Avgas, vagy »wide-cut« típusú (pl. Jet-B, vagy ezzel egyenértékű) üzemanyaggal, vagy ezen típusú tüzelőanyagok keverékével az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor. Minden egyéb esetben tartsák be a szükséges óvó rendszabályokat, valamint a repülőgépen megfelelően képesített személyzet teljesítsen szolgálatot, akik felkészültek a repülőgép kiürítésének kezdeményezésére és irányítására a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon.

*OPS 1.307*

**Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés wide-cut típusú üzemanyaggal**

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a »wide cut« típusú üzemanyaggal (pl. Jet B vagy ezzel egyenértékű) történő feltöltésre/leeresztésre, ha ez szükséges.

*OPS 1.308*

**Tolatás és vontatás**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden tolatási és vontatási eljárás feleljen meg a vonatkozó repülési szabványoknak és eljárásoknak.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek gurulás előtti vagy utáni helyváltoztatása csak akkor történik vonórúd nélkül, ha:

1. a repülőgépet kialakítása megóvja az első kerék kormányzási rendszer károsodásától vonórúd nélküli vontatáskor; vagy

2. egy rendszer vagy eljárás figyelmezteti a hajózószemélyzetet, hogy egy ilyen károsodás történhetett vagy történt; vagy

3. a vonórúd nélküli vontatójármű kialakítása megakadályozza a repülőgéptípus károsodását.

*OPS 1.310*

**A személyzet tagjainak tartózkodása szolgálati helyeiken**

a) A hajózószemélyzet tagjai

1. A felszállás és leszállás folyamán a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei szolgálatot teljesítő tagja köteles szolgálati helyén tartózkodni.

2. A repülés minden szakasza során a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei feladatot ellátó tagja köteles szolgálati helyén tartózkodni, kivéve, ha távolléte feladatainak ellátásához vagy élettani szükségletek miatt szükséges, feltéve, hogy ezen időszakok alatt is legalább egy megfelelően képesített pilóta marad a repülőgép vezérlőszerveinél.

3. A repülés minden szakasza során a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei feladatot ellátó tagja maradjon éber. Ha az éberség hiányát észlelik, megfelelő ellenintézkedéseket kell tenni. Ha váratlan fáradtságot észlelnek, a parancsnok által szervezett szabályozott pihenési eljárás használható, ha a munkaterhelés lehetővé teszi. Az ilyen módon igénybevett szabályozott pihenés semmiképpen nem tekinthető a repülési idő korlátainak számításában pihenési időnek, se nem indokol bármely szolgálati időt.

b) Légiutas-kísérő személyzet. A repülőgép összes olyan fedélzetén, amelyet utasok foglalnak el, a légiutas-kísérő személyzet oda rendelt tagjai a repülés kritikus fázisaiban üljenek kijelölt szolgálati helyeiken.

*OPS 1.311*

**Utasokkal történő földi üzemeltetés során a repülőgép fedélzetén jelen lévő légiutas-kísérő személyzet kötelező minimális létszáma**

(lásd az OPS 1.311 1. függelékét)

Az üzemben tartó biztosítja, hogy bármikor, amikor a repülőgép fedélzetén utas tartózkodik, az utastérben jelen legyen az OPS 1.990 a), b), c) és d) pontja értelmében szükséges minimális létszámú légiutas-kísérő személyzet, kivéve az alábbi eseteket:

a) Amikor a repülőgép a földön, parkolóhelyen van, az utastérben jelen lévő légiutas-kísérő személyzet létszáma az OPS 1.990 a), b) és c) pontjában előírt létszám alá csökkenthető. A légiutas-kísérő személyzet ilyen körülmények között szükséges minimális létszáma minden egyes utasfedélzet tekintetében a padlószintű vészkijáratok párjaiként egy fő, vagy minden 50, a fedélzeten lévő utasra egy fő (az 50-nel történő osztás után fennmaradó töredékre is egy fő) (e két érték közül a magasabbat kell figyelembe venni), feltéve, ha

1. az üzemben tartó eljárást hozott létre az utasok ilyen csökkentett létszámú légiutas-kísérő személyzet általi kiürítésére, és azt a hatóság azonos biztonsági szintet biztosítóként elfogadta; és

2. nem kerül sor üzemanyag-feltöltésre/-leeresztésre; és

3. a légiutas-kísérő személyzet vezetője a beszállás előtt a biztonságra vonatkozóan eligazítást tartott a légiutas-kísérő személyzetnek; és

4. a légiutas-kísérő személyzet vezetője jelen van az utastérben; és

5. elvégezték az utastér beszállás előtti ellenőrzését.

A csökkentés nem engedélyezhető, amennyiben a légiutas-kísérő személyzet létszámát az OPS 1.990 d) pontjával összhangban határozzák meg.

b) A kiszállás során, amennyiben a fedélzeten maradó utasok száma 20-nál kevesebb, az utastérben jelen lévő légiutas-kísérő személyzet létszáma a légiutas-kísérő személyzetnek az OPS 1.990 a), b), c) és d) pontja értelmében kötelező minimális létszáma alá csökkenthető, feltéve, ha

1. az üzemben tartó eljárást hozott létre az utasok ilyen csökkentett létszámú légiutas-kísérő személyzet általi kiürítésére, és azt a hatóság azonos biztonsági szintet biztosítóként elfogadta; és

2. a légiutas-kísérő személyzet vezetője jelen van az utastérben.

*OPS 1.313*

**Fejhallgató használata**

a) Minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag viseli az OPS 1.650 p) és/vagy az OPS 1.652 s) pontjában előírt gémes mikrofonos headsetet vagy ezzel egyenértékű felszerelést, és azt használja elsődleges eszközként az ATS-sel (légiforgalmi szolgálattal) való szóbeli kommunikáció hallgatására:

– a földön:

– az ATC (légiforgalmi irányító szolgálat) indulási engedélyének szóbeli kommunikáció formájában történő fogadásakor,

– a hajtóművek működése közben,

– repülés közben a váltási magasság alatt vagy 10 000 láb alatt (a magasabb értéket kell figyelembe venni), valamint

– minden olyan esetben, amikor azt a parancsnok szükségesnek ítéli.

b) A fenti 1. bekezdésben foglalt feltételek esetén a gémes mikrofon vagy azzal egyenértékű felszerelés olyan pozícióban van, amely lehetővé teszi kétirányú rádiókommunikációra való használatát.

*OPS 1.315*

**Vészkiürítés segédeszközei**

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint ha biztonságos és célszerű, a vészkiürítéshez automatikusan működésbe lépő segédeszköz legyen aktiválva.

*OPS 1.320*

**Ülések, biztonsági övek és hevederek**

a) A személyzet tagjai

1. Felszállás és leszállás folyamán, és amikor a parancsnok biztonsági szempontból szükségesnek tartja, a személyzet minden tagja legyen megfelelően biztosítva az összes rendelkezésre álló biztonsági övvel és hevederrel.

2. A repülés minden más fázisában a hajózószemélyzet minden tagja tartsa biztonsági övét becsatolva, míg szolgálati helyén tartózkodik.

b) Utasok

1. Felszállás és leszállás előtt és gurulás közben, és amikor biztonsági szempontból szükségesnek tartja, a parancsnok gondoskodjon arról, hogy a fedélzeten lévő valamennyi utas egy ülésben vagy fekhelyen tartózkodjon megfelelően becsatolt biztonsági övvel vagy hevederrel, ahol az rendelkezésre áll.

2. Az üzemben tartó dolgozzon ki rendelkezést, és a parancsnok gondoskodjon arról, hogy csak az erre előírt repülőgépülések legyenek több személy által elfoglalhatók, és ezen ülésekben csak egy felnőtt és egy csecsemő tartózkodhat, akit megfelelően rögzíteni kell a kiegészítő hevederrel, vagy más rögzítő eszközzel.

*OPS 1.325*

**Utastér és konyha (konyhák) biztosítása**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a gurulás, felszállás és leszállás előtt az összes kijárat és menekülési útvonal akadályoktól mentes legyen.

b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a felszállás és leszállás előtt, valamint mindenkor, ha biztonsági szempontból szükséges, az összes felszerelés és poggyász biztonságosan rögzített legyen.

*OPS 1.330*

**Vészmentő felszerelések hozzáférhetősége**

A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a vészmentő felszerelések az azonnali használathoz könnyen hozzáférhetők maradjanak.

*OPS 1.335*

**Dohányzás a fedélzeten**

a) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a fedélzeten senki se dohányozhasson, ha:

1. biztonsági szempontból szükségesnek tartja;

2. amíg a repülőgép a földön tartózkodik, kivéve, ha az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásokkal összhangban külön meg van engedve;

3. a kijelölt dohányzó területeken kívül, a folyosókon és a mellékhelyiség(ek)ben;

4. a csomagterekben és/vagy az egyéb olyan területeken, ahol az elhelyezett csomagok tárolása nem lángálló konténerekben vagy lángálló vászonburkolattal befedve történik; és

5. az utastér azon részeiben, ahol oxigénellátás történik.

*OPS 1.340*

**Meteorológiai körülmények**

a) Egy IFR szerinti repülés során a parancsnok:

1. csak akkor kezdheti meg a felszállást; és

2. csak akkor folytathatja a repülést azon a ponton túl, ahol egy módosított repülési terv érvényes repülés közbeni újratervezés esetén, ha rendelkezésre áll az információ, hogy az érkezés időpontjában a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőter(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.297-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

b) Egy IFR szerinti repüléskor a parancsnok csak akkor folytathatja a repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legújabb információ azt jelzi, hogy az érkezés várható időpontjában a célrepülőtéren vagy legalább egy kitérő célrepülőtéren az időjárási feltételek az érvényes repülőtéri tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

c) Egy IFR szerinti repüléskor a parancsnok csak akkor folytathatja tovább a repülést az alábbi pontokon túl:

1. az elhatározási ponton, ha a csökkentett vésztartalék üzemanyag-eljárást alkalmazza (lásd OPS 1.255, 1. függelék); vagy

2. az előre meghatározott ponton, ha az előre meghatározott pont eljárást alkalmazza (lásd OPS 1.255, 1. függelék),

ha rendelkezésre áll arra vonatkozó információ, hogy az érkezés időpontjában a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőter(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.225-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

d) Egy VFR szerinti repülés során a parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a megfelelő meteorológiai jelentések vagy előrejelzések, vagy ezek kombinációi azt jelzik, hogy az útvonalon vagy az útvonal azon részén, amelyen VFR szerint repülnek, a megfelelő időpontban a meteorológiai feltételek olyanok, hogy lehetővé teszik e szabályok betartását.

*OPS 1.345*

**Jég és egyéb szennyező anyagok – földi eljárások**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat, amelyeket követni kell, ha a repülőgép földi jégtelenítés és jegesedésgátlása és ehhez kapcsolódó felülvizsgálata szükséges.

b) A parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha a külső felületeken nincs olyan lerakódás, amely kedvezőtlenül befolyásolhatja a teljesítményt és/vagy az irányíthatóságot, kivéve az Üzemben Tartási Kézikönyvben megengedett mértéket.

*OPS 1.346*

**Jég és egyéb szennyező anyagok – repülés közbeni eljárások**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a várható vagy tényleges jegesedési körülmények közötti repülésekre.

b) A parancsnok csak akkor kezdje meg a repülést és csak akkor repüljön szándékosan várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha a repülőgép ilyen feltételek közötti megfelelésre bizonylatolva van és fel van szerelve.

*OPS 1.350*

**Üzemanyag- és olajellátás**

A parancsnok csak akkor kezdheti meg – vagy a repülés során történő újratervezés esetén csak akkor folytathatja – a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a repülőgépen legalább a repülés biztonságos végrehajtásához tervezett mennyiségű kifogyasztható üzemanyag és olaj van, figyelembe véve a várható üzemeltetési feltételeket.

*OPS 1.355*

**Felszállás körülményei**

A felszállás megkezdése előtt a parancsnok győződjön meg arról, hogy a rendelkezésére álló információk szerint az időjárás a repülőtéren és a használandó futópálya állapota nem akadályozza a biztonságos felszállást és indulást.

*OPS 1.360*

**A felszállási minimumok alkalmazása**

A felszállás megkezdése előtt a parancsnok győződjön meg arról, hogy a futópályamenti látótávolság (RVR), vagy a repülőgép felszállásának irányában a látótávolság az érvényes minimumokkal azonos, vagy azoknál jobb.

*OPS 1.365*

**Minimális repülési magasságok**

A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, csak akkor repüljön az előírt repülési magasság alatt, ha az a felszálláshoz vagy leszálláshoz szükséges.

*OPS 1.370*

**Szimulált rendellenes helyzetek repülés közben**

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a kereskedelmi célú légiszállító repülések végrehajtása során ne kerüljön sor vészhelyzeti eljárások részbeni, vagy teljes alkalmazását igénylő rendellenességek, vészhelyzetek, valamint mesterségesen előidézett IMC (műszeres meteorológiai körülmények) szerinti repülés szimulációjára.

*OPS 1.375*

**Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás**

Az üzemben tartónak eljárást kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy a repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzésekre és üzemanyag-gazdálkodásra az alábbi feltételekkel összhangban kerül sor:

a) Repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzés

1. A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy repülés közben rendszeres időközönként végezzenek üzemanyag-ellenőrzést. A megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyiségét rögzíteni és értékelni kell a következők érdekében:

   i. a valós fogyasztás tervezett fogyasztással való összevetése;

   ii. annak ellenőrzése, hogy az alábbi b) bekezdéssel (»Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás«) összhangban a megmaradó kifogyasztható üzemanyag elegendő-e a repülés befejezéséig; és

   iii. a célrepülőtérre történő érkezéskor várhatóan megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyiségének meghatározása.

2. A vonatkozó üzemanyag-adatokat rögzíteni kell.

b) Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás

1. A repülést úgy kell lebonyolítani, hogy a célrepülőtérre történő érkezéskor várhatóan megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyisége ne legyen kevesebb

   i. a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag plusz a vésztartalék üzemanyag mennyiségénél; vagy

   ii. a vésztartalék üzemanyag mennyiségénél, ha kitérő célrepülőtér nem szükséges.

2. Ha azonban a repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzés eredménye szerint a célrepülőtér elérésekor várhatóan megmaradó kifogyasztható üzemanyag kevesebb, mint

   i. a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag plusz a vésztartalék üzemanyag mennyisége, a parancsnoknak figyelembe kell vennie a célrepülőtéren, a kitérő célrepülőtéren és bármely más megfelelő repülőtéren fennálló forgalmi és üzemeltetési körülményeket annak eldöntése érdekében, hogy folytatja-e útját a célrepülőtérig, vagy megváltoztatja az útvonalat a vésztartalék üzemanyag mennyiségénél nem kevesebb üzemanyaggal történő biztonságos leszállás céljából; vagy

   ii. a vésztartalék üzemanyag mennyisége (ha nincs szükség kitérő repülőtér kijelölésére), a parancsnoknak megfelelő intézkedéseket kell tennie, és tovább kell indulnia egy megfelelő repülőtérre a vésztartalék üzemanyag mennyiségénél nem kevesebb üzemanyaggal történő biztonságos leszállás céljából.

3. A parancsnok vészhelyzetet jelent be, ha a számítások szerint a legközelebbi megfelelő, biztonságos leszállásra alkalmas repülőtéren történő leszálláskor megmaradó kifogyasztható üzemanyag kevesebb a vésztartalék üzemanyag mennyiségénél.

4. Különös eljárások tekintetében alkalmazandó további feltételek

   i. A csökkentett vésztartalék üzemanyag-eljárást alkalmazó járaton az 1. számú célrepülőtér elérése érdekében a parancsnoknak biztosítania kell, hogy az elhatározási ponton megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyisége legalább az alábbiak összegével legyen egyenlő:

   az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig; és

   az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig történő útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag 5 %-ának megfelelő mennyiségű, váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag; és

   az 1. számú célrepülőtér kitérő repülőterének eléréséhez szükséges üzemanyag, ha az 1. számú célrepülőtérhez kitérő repülőtér kijelölése szükséges; és

   vésztartalék üzemanyag.

ii. Az előre meghatározott pont (PDP) eljárást alkalmazó járaton a célrepülőtérhez való továbbhaladás megkezdésekor a parancsnoknak biztosítania kell, hogy az előre meghatározott pontban megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyisége legalább az alábbiak összegével legyen egyenlő:

az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag a PDP-től a célrepülőtérig; és

az OPS 1.255 1. függelékének 1.3. bekezdésével összhangban számított mennyiségű váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag a PDP-től a célrepülőtérig; és

az OPS 1.255 1. függelékének 3.1. bekezdése d) pontjának értelmében szükséges mennyiségű üzemanyag.

*OPS 1.380*

Szándékosan üres

*OPS 1.385*

**Kiegészítő oxigén használata**

A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a személyzetnek a repülés során a repülőgép biztonságos üzemeltetése szempontjából létfontosságú feladatot végző tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, valamint ha a kabinmagasság meghaladja a 13 000 lábat.

*OPS 1.390*

**Kozmikus sugárzás**

a) Az üzemben tartó vegye figyelembe a személyzet tagjainak szolgálat közbeni expozícióját a kozmikus sugárzásnak (beleértve elhelyezkedésüket) és tegye meg a következő intézkedéseket a személyzet azon tagjaira, akik évente 1 mSv-nél nagyobb sugárzásnak vannak kitéve:

1. mérje fel expozíciójukat;

2. vegye figyelembe a felmért expozíciót munkarendjük megszervezésekor, hogy csökkentse a személyzet nagymértékben kitett tagjainak dózisait;

3. tájékoztassa a személyzet érintett tagjait a munkájukkal járó egészségügyi kockázatról;

4. gondoskodjon arról, hogy a személyzet női tagjainak munkarendje, mihelyt értesítették az üzemben tartót, hogy terhesek, a magzat egyenértékű dózisát olyan alacsonyan tartsa, ahogy az ésszerűen megvalósítható és mindenképpen gondoskodjon arról, hogy a dózis ne haladja meg az 1 mSv-t a terhesség hátralévő időtartama alatt;

5. gondoskodjon arról, hogy egyedi nyilvántartást vezessenek a személyzet azon tagjaira, akiknél nagy expozíció fordulhat elő. Ezen expozícióról az egyént évente és az üzemben tartó elhagyásakor is értesíteni kell.

b) 1. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha az OPS 1.680(a)(1)-ben előírt felszerelés üzemképes, vagy az OPS 1.680(a)(2)-ben előírt eljárást betartják.

2. A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, kezdeményezze az süllyedést mihelyt megvalósítható, ha a kozmikus sugárzási dózisnak az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott határértékét túllépték.

*OPS 1.395*

**Földfelszín közelségének észlelése**

Amennyiben a hajózószemélyzet bármely tagja vagy a földközelségjelző rendszer a föld indokolatlan közelségét észleli, a parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, gondoskodjon arról, hogy azonnal megkezdjék a korrekciót a biztonságos repülési helyzet elérése érdekében.

*OPS 1.398*

**Összeütközés-elhárító fedélzeti rendszer (ACAS) használata**

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy:

a) Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, olyan üzemmódban kell használni repülés során, amely lehetővé teszi, hogy elkerülési javaslatokat (RA) tegyen, kivéve, ha ez az adott időben fennálló körülményeknek nem felelne meg.

b) Ha az ACAS egy másik repülőgéphez való indokolatlan közelséget (RA) jelez, a parancsnok vagy a pilóta, akire a repülőgép irányítását bízták, köteles biztosítani az RA által kezdeményezett korrekció azonnali végrehajtását, különben veszélyezteti a repülőgép biztonságát.

A korrekcióra vonatkozó követelmények:

i. Soha nem lehet az RA által megadott iránnyal ellentétes.

ii. Akkor is az RA által megadott helyes irányt kell felvennie, ha ez ellentétes az ATC utasítás valamely függőleges elemével.

iii. A lehető leginkább meg kell közelíteni az RA utasítást.

c) Az előírt ACAS ATC közlések meghatározottak.

d) Ha a konfliktushelyzet megoldódott, a repülőgép azonnal visszatér az ATC utasításokhoz vagy a törléshez.

*OPS 1.400*

**Megközelítés és leszállás körülményei**

A leszálláshoz történő megközelítés elkezdése előtt a parancsnok győződjön meg arról, hogy a repülőtéren az időjárás, valamint a használandó futópálya állapota a rendelkezésre álló információk szerint lehetővé teszi a biztonságos megközelítést, leszállást, illetve a megszakított megközelítést, figyelembe véve az Üzemben Tartási Kézikönyvben a teljesítményre vonatkozó információkat.

*OPS 1.405*

**A megközelítés megkezdése és folytatása**

a) A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízták, megkezdheti a műszeres megközelítést függetlenül a jelentett RVR/látótávolságtól, de a megközelítést ne folytassa a külső markeren vagy az azzal egyenértékű ponton túl, ha a jelentett RVR/látótávolság az érvényes minimumok alatt van (lásd OPS 1.192).

b) Amennyiben az RVR nem áll rendelkezésre, az RVR-értékek levezethetők a jelentett látótávolságból az OPS 1.430 1. függelékének h) albekezdése szerint.

c) Amennyiben a külső marker, vagy ezzel egyenértékű pontnak a fenti a) pont szerinti elhagyása után a jelentett RVR/látótávolság az érvényes minimumnál kevesebbre csökken, a megközelítés folytatható az elhatározási magasság (DA/H) vagy a süllyedés minimális magassága (MDA/H) eléréséig.

d) Amennyiben nincs külső marker, vagy ezzel egyenértékű pont, a parancsnoknak vagy a pilótának, akire a repülés vezetését bízták, akkor kell határoznia a megközelítés folytatásáról vagy megszakításáról, mielőtt a megközelítés végső szakaszában a repülőtér fölött 1 000 láb alá süllyed. Ha az MDA/H a repülőtér fölött legalább 1 000 láb, az üzemben tartó határozzon meg minden megközelítési eljárásra egy magasságot, amely alatt a megközelítést nem szabad folytatni, ha az RVR/látótávolság az érvényes minimumnál kisebb.

e) A megközelítés folytatható az elhatározási magasság (DA/H) vagy a süllyedés minimális magassága (MDA/H) alatt is, majd elvégezhető a leszállás, amennyiben a vizuális referenciák azonosíthatók és fenntarthatók a DA/H vagy MDA/H elérésekor.

f) A földetérési zóna RVR-értéke mindig irányadó. Ha jelentik és relevánsak, a félúti és a megállási végponti RVR szintén irányadó. A minimális félúti RVR-érték 125 m vagy a földetérési zónára előírt RVR, ha az kevesebb, és 75 m a megállási végpontra. Kigurulási iránymutató vagy vezérlő rendszerrel ellátott repülőgépekre a minimális RVR-érték 75 m.

*Megjegyzés:* »releváns« ebben az összefüggésben azt jelenti, hogy az a futópályának a leszállás nagysebességű, körülbelül 60 csomóra csökkenő szakaszában használt része.

*OPS 1.410*

**Üzemeltetési eljárások – Pályaküszöb-átrepülési magasság**

Az üzemben tartó dolgozzon ki üzemeltetési eljárásokat annak biztosítására, hogy a precíziós megközelítést végző repülőgép a pályaküszöb átrepülését megfelelő biztonsági tűréssel (safe margin) végezze oly módon, hogy a repülőgép leszállási konfigurációban legyen.

*OPS 1.415*

**Fedélzeti (repülési) napló**

A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a fedélzeti (repülési) naplót kitöltsék.

*OPS 1.420*

**Események jelentése**

a) Terminológia

1. Esemény: egy, a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos eset, amely nem baleset, és hatással van vagy lehet az üzemeltetés biztonságára.

2. Súlyos esemény: egy olyan eset, amelyben olyan körülmények jelentkeznek, amelyek azt jelzik, hogy majdnem baleset történt.

3. Baleset: Egy légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos olyan eset, amely aközött a két időpont között történik, amikor bármely személy repülési céllal felszáll a repülőgépre és amikor minden ilyen személy leszállt, amelyben:

i. egy személy halálosan vagy súlyosan megsebesült annak következtében, hogy:

A) a légi járművön tartózkodott;

B) közvetlen kapcsolatba került a légi jármű bármelyik részével, beleértve azokat is, amelyek leváltak a légi járműről; vagy

C) közvetlenül kapcsolatba került a hajtómű gázáramával;

kivéve, ha a sérülés természetes okok eredménye, vagy a személy saját maga okozta vagy más személyek okozták, vagy ha a sérülést olyan potyautasok szenvedték el, akik az utasok és személyzet számára rendesen hozzáférhető területeken kívül rejtőzködtek; vagy

ii. a légi jármű károsodást vagy szerkezeti meghibásodást szenved, amely károsan befolyásolja a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit, és rendes körülmények között a károsodott alkatrész nagyjavítását vagy cseréjét igényelné; kivéve a hajtóműhiba vagy károsodás esetét, amikor a károsodás csak a hajtóműre, burkolatára vagy tartozékaira korlátozódik; illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, forgószárnylapátokra, szárnyvégekre, antennákra, gumikra, áramvonalazó burkolatokra, vagy a légi jármű borításán történt kisebb horpadásokra vagy szúrt lyukakra korlátozódik; vagy

iii. a légi jármű eltűnt vagy teljesen megközelíthetetlen.

b) Események jelentése. Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az események jelentésére, figyelembe véve az alábbiakban leírt kötelezettségeket és az alábbi d) albekezdésben leírt körülményeket.

1. Az OPS 1.085 b) pontja meghatározza a személyzet tagjainak kötelezettségeit olyan események jelentésében, amelyek veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik az üzemeltetés biztonságát.

2. A repülőgép parancsnoka vagy üzemben tartója küldjön jelentést a hatóság részére minden olyan eseményről, amely veszélyeztette vagy veszélyeztetheti a repülés biztonságos végrehajtását.

3. A jelentéseket az esemény azonosításától számított 72 órán belül kell feladni, kivéve, ha ezt kivételes körülmények gátolják.

4. A parancsnok gondoskodjon arról, hogy minden ismert vagy feltételezett műszaki meghibásodást és műszaki határérték túllépést bejegyezzenek a repülőgép műszaki naplójába, amelyek azalatt történtek, hogy ő volt felelős a repülésért. Ha a meghibásodás vagy a műszaki határérték túllépése veszélyezteti vagy veszélyeztetheti a biztonságos üzemeltetést, a parancsnok ezenkívül kezdeményezze jelentés adását a hatóság részére a fenti b) pont 2. albekezdésével összhangban.

5. A b) pont fenti 1., 2. és 3. albekezdéseivel összhangban jelentett eseményekről, amelyek a repülőgép, felszerelése vagy földi kiszolgáló berendezés meghibásodásából, működési hibájából vagy hiányosságából erednek vagy azzal kapcsolatosak, és amelyek a repülőgép folyamatos légialkalmasságára kedvezőtlen hatással vannak vagy lehetnek, az üzemben tartó köteles tájékoztatni a jelentés hatóságnak történő benyújtásával egyidejűleg a tervezésért felelős szervezetet vagy a szállítót, vagy ha van ilyen, a folyamatos légialkalmasságért felelős szervezetet.

c) Balesetek és súlyos események jelentése.

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a balesetek és súlyos események jelentésére, figyelembe véve az alábbiakban leírt kötelezettségeket és az alábbi d) albekezdésben leírt körülményeket.

1. A parancsnok értesítse az üzemben tartót valamennyi balesetről vagy súlyos eseményről, amely azalatt történt, hogy ő volt felelős a repülésért. Ha a parancsnok nem képes erre az értesítésre, feladatát a személyzet bármely más tagja vegye át, ha erre képes, figyelembe véve az üzemben tartó által meghatározott hierarchiát.

2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemben tartó államának hatóságát, a legközelebbi megfelelő hatóságot (ha nem az üzemben tartó államának hatósága) és valamennyi más szervezetet, amelynek értesítését az üzemben tartó állama megköveteli, a rendelkezésre álló leggyorsabb eszközzel és – csak balesetek esetén – legkésőbb mielőtt a repülőgépet elmozdítják, értesítsenek bármely balesetről vagy súlyos eseményről, kivéve, ha ezt kivételes körülmények akadályozzák.

3. A repülőgép parancsnoka vagy üzemben tartója az üzemben tartó államának hatósága számára adjon jelentést a baleset vagy súlyos esemény bekövetkezésétől számított 72 órán belül.

d) Specális jelentések.

Alábbiakban írjuk le azokat az eseteket, amelyek esetén speciális értesítési és jelentési módszereket kell alkalmazni:

1. Légiforgalmi események. A parancsnok késedelem nélkül értesítse az érintett légiforgalmi irányító szolgálati egységet az eseményről és tájékoztassa szándékáról, hogy egy légiforgalmi esemény jelentést nyújtson be, miután a repülést befejezték, ha a repülést a következők veszélyeztették:

   i. összeütközést megközelítő helyzet bármely egyéb repülő eszközzel;

   ii. hibás légiforgalmi eljárások, vagy ha a légiforgalmi irányító szolgálat vagy a hajózószemélyzet nem tartotta be a megfelelő eljárásokat;

   iii. a légiforgalmi irányító szolgálat berendezéseinek meghibásodása.

   A parancsnok ezenkívül a hatóságot is tájékoztassa az eseményről.

2. Összeütközés-elhárító fedélzeti rendszer elkerülési javaslat (RA). A parancsnok értesítse az érintett légiforgalmi irányító szolgálati egységet és nyújtson be egy ACAS jelentést a hatóságnak, ha egy repülés közben egy légi jármű egy ACAS elkerülési javaslat alapján manőverezett.

3. Madarak által okozott veszélyhelyzetek és ütközések

   i. A parancsnok azonnal tájékoztassa a helyi légiforgalmi irányító szolgálati egységet, ha potenciális madárveszélyt észlel.

   ii. Ha tudomással bír arról, hogy madárral ütközött, a parancsnok leszállás után nyújtson be írásban egy madárral ütközési jelentést a hatóságnak, ha a légi jármű, amelyért felelős, a légi jármű jelentős károsodásával vagy valamely fontos szolgáltatás kiesésével vagy meghibásodásával járó ütközést szenvedett egy madárral. Ha a madárral ütközést akkor fedezték fel, amikor a parancsnok nincs szolgálatban, az üzemben tartó felelős a jelentés benyújtásáért.

4. Jelentések a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről Az üzemben tartónak az OPS 1.1225. 1. függelékében előírtak szerint a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről tájékoztatnia kell a hatóságot és annak az államnak a megfelelő hatóságát, ahol a baleset vagy az esemény bekövetkezett. Az első jelentést az esemény bekövetkezésétől számított 72 órán belül ki kell adni, kivéve, ha ezt kivételes körülmények gátolják és közölni kell az adott időpontban ismert részleteket. Szükség esetén a lehető leghamarabb további jelentést is küldeni kell, ha bármilyen pótlólagos információ felmerül. (Lásd az OPS 1.1225-öt is)

5. Jogellenes beavatkozás. A repülőgép fedélzetén történt jogellenes beavatkozást követően a parancsnok vagy távollétében az üzemben tartó a lehető leghamarabb nyújtson be jelentést a helyi hatóság és az üzemben tartó államának hatósága részére. (Lásd az OPS 1.1245-öt is)

6. Potenciális veszélyt jelentő körülmények észlelése. A parancsnok a lehető leghamarabb értesítse a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálati egységet, ha repülés közben egy potenciális veszélyt jelentő körülményt, mint a terep vagy a navigációs berendezés szabálytalanságát, egy meteorológiai jelenséget vagy egy vulkáni hamufelhőt észlelt.

*OPS 1.425*

Fenntartva

*Az OPS 1.255 1. függeléke*

**Üzemanyag-gazdálkodás**

Az üzemben tartónak a társaság üzemanyag-gazdálkodását, beleértve az induláskor a fedélzeten lévő üzemanyag mennyiségének kiszámítását is, az alábbi tervezési feltételekre kell alapoznia:

1. Alapeljárás

Az induláskor a fedélzeten lévő kifogyasztható üzemanyag mennyiségének az alábbiak mennyiségének kell megfelelnie:

1.1. guruláshoz szükséges üzemanyag, amely nem lehet kevesebb a felszállás előtt várhatóan felhasználandó mennyiségnél. Az indulási repülőtéren fennálló helyi feltételeket és az APU fogyasztását is figyelembe kell venni;

1.2. útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag, amely magában foglalja az alábbiakat:

a) a felszálláshoz, valamint a repülőtér szintjéről a kezdeti útvonal repülési szintre/magasságra történő felemelkedéshez szükséges üzemanyag, figyelembe véve a várható indulási útvonalat; és

b) az emelkedési csúcsmagasságtól a süllyedés kezdeti pontjáig szükséges üzemanyag, beleértve minden lépcsőzetes emelkedést/süllyedést; és

c) a süllyedés kezdeti pontjától a megközelítés megkezdéséig szükséges üzemanyag, figyelembe véve a várható érkezési eljárást; és

d) a célrepülőtér megközelítéséhez és a leszálláshoz szükséges üzemanyag;

1.3. váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag, kivéve a 2. bekezdésben (»Csökkentett mennyiségű váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag«) előírt eseteket, mennyisége az alábbi a) vagy b) pontban megjelöltek közül a magasabb értékkel egyenlő:

a) az alábbiak egyike:

i. a tervezett útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag 5 %-a, vagy a repülés során történő újratervezés esetén a hátralévő útvonal végigrepüléséhez szükséges üzemanyag 5 %-a; vagy

ii. a tervezett útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag nem kevesebb mint 3 %-a, vagy a repülés során történő újratervezés esetén a hátralévő útvonal végigrepüléséhez szükséges üzemanyag 3 %-a, feltéve, hogy az OPS 1.255 2. függelékével összhangban elérhető egy útvonali kitérő repülőtér; vagy

iii. a tervezett útvonalrepülési fogyasztás alapján 20 perc repülési időre elegendő mennyiségű üzemanyag, feltéve, hogy az üzemben tartó az egyes repülőgépek tekintetében az üzemanyag-fogyasztás nyomon követését biztosító programot hozott létre, és az üzemanyag-számításhoz ilyen program segítségével meghatározott, érvényes adatokat használ; vagy

iv. a hatóság által jóváhagyott olyan statisztikai módszeren alapuló üzemanyag-mennyiség, amely biztosítja a tervezett és a valós útvonalrepülési fogyasztás közötti eltérés megfelelő statisztikai lefedettségét. Ezzel a módszerrel követik nyomon minden egyes várospár/repülőgép kombináció üzemanyag-fogyasztását, és az üzemben tartó ezt az adatot használja a statisztikai elemzésekhez, amelyekkel a váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag az adott várospár/repülőgép kombináció esetében szükséges mennyiségét meghatározza;

b) a célrepülőtér felett, normál körülmények között, 1 500 láb (450 m) magasságban, 5 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges mennyiség;

1.4. kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, amely

a) magában foglalja az alábbiakat:

i. megszakított megközelítéshez szükséges üzemanyag a célrepülőtéren érvényes MDA/DH-tól a megszakított megközelítési magasságig, figyelembe véve a teljes megszakított megközelítési eljárást; és

ii. a megszakított megközelítési magasságról az utazószintre/magasságra történő felemelkedéshez szükséges üzemanyag, figyelembe véve a várható indulási útvonalat; és

iii. az emelkedési csúcsmagasságtól a süllyedés kezdeti pontjáig való eljutáshoz szükséges üzemanyag, figyelembe véve a várható útvonalat; és

iv. a süllyedéshez a süllyedés kezdeti pontjától a megközelítés megkezdéséig szükséges üzemanyag, figyelembe véve a várható érkezési eljárást; és

v. az OPS 1.295 értelmében kiválasztott kitérő célrepülőtér megközelítésének és a leszállásnak a végrehajtásához szükséges üzemanyag;

b) amennyiben az OPS 1.295 d) pontja értemében két kitérő célrepülőtér kiválasztása szükséges, elégséges a kitérő repülőtér eléréséhez (az a feltétel veendő figyelembe, amely esetében nagyobb a kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag mennyisége);

1.5. vésztartalék üzemanyag, amely mennyisége:

a) dugattyús motorokkal hajtott repülőgépek esetén 45 percnyi repüléshez szükséges üzemanyag; vagy

b) turbinás hajtóműves repülőgépek esetén 30 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges üzemanyag; a repülőtér szintjétől számított 1 500 láb (450 m) magasságban, normál körülmények között történő repülés figyelembevételével, a kitérő célrepülőtérre vagy (amennyiben nem szükséges kitérő célrepülőtér kiválasztása) a célrepülőtérre történő érkezés idejére becsült tömeggel számítva;

1.6. a minimális mennyiségű kiegészítő üzemanyag, amely lehetővé teszi, hogy a repülőgép

a) hajtómű meghibásodása vagy a túlnyomás megszűnése esetén (amelyhez nagyobb mennyiségű üzemanyag szükséges, feltételezve, hogy a meghibásodás az útvonal legkritikusabb pontján következik be) a szükségesnek megfelelően süllyedjen és egy megfelelő kitérő repülőtérre menjen, valamint

i. normál körülmények között 15 percen át a repülőtér szintje felett 1 500 láb (450 m) magasságban várakozzon; és

ii. megközelítse a repülőteret és leszálljon,

azzal a kitétellel, hogy kiegészítő üzemanyagra csak akkor van szükség, ha a fenti 1.2–1.5. albekezdésekkel összhangban számított üzemanyag-mennyiség ilyen esetre nem elegendő; és

b) normál körülmények között 15 percen át a célrepülőtér szintje felett 1 500 láb (450 m) magasságban várakozzon, amennyiben a járatot kitérő célrepülőtér nélkül üzemeltetik;

1.7. többletüzemanyag, a parancsnok döntése szerint.

2. »Csökkentett mennyiségű, váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag« (RCF) eljárás

Ha az üzemben tartó üzemanyag-gazdálkodási politikájában szerepel egy olyan, 1. számú célrepülőtérre (kereskedelmi célállomásra) irányuló, »csökkentett mennyiségű, váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag« (RCF) eljárást alkalmazó repülőút repülés előtti tervezése, amely esetében az útvonal mentén elhelyezkedő elhatározási pontot és egy 2. számú célrepülőteret (választható üzemanyag-újratöltési célállomás) jelölnek ki, az induláskor a fedélzeten lévő kifogyasztható üzemanyag mennyisége az alábbi 2.1. vagy 2.2. pontban foglaltak közül a magasabb értékkel egyenlő:

2.1. az alábbiak összege:

a) guruláshoz szükséges üzemanyag; és

b) az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag az elhatározási pont érintésével az 1. számú célrepülőtérig; és

c) az elhatározási ponttól az 1. számú célrepülőtérig becsült üzemanyag-fogyasztás nem kevesebb mint 5 %-ának megfelelő váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag; és

d) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag; erre nincs szükség, ha az elhatározási pont kevesebb mint hat órára van az 1. számú célrepülőtértől, és teljesülnek az OPS 1.295 c) pontja 1. ii. alpontjának előírásai; és

e) vésztartalék üzemanyag; és

f) kiegészítő üzemanyag; és

g) többletüzemanyag, a parancsnok igényei szerint;

2.2. az alábbiak összege:

a) guruláshoz szükséges üzemanyag; és

b) az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag az elhatározási pont érintésével a 2. számú célrepülőtérig; és

c) az indulási repülőtértől a 2. számú célrepülőtérig szükséges, a fenti 1.3. albekezdéssel összhangban számított mennyiségnél nem kevesebb váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag; és

d) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha 2. számú célrepülőtérhez kitérő repülőtér kijelölése szükséges; és

e) vésztartalék üzemanyag; és

f) kiegészítő üzemanyag; és

g) többletüzemanyag, a parancsnok igényei szerint.

3. »Előre meghatározott pont« (PDP) eljárás

Ha az üzemben tartó üzemanyag-gazdálkodási politikájában szerepel egy olyan, kitérő célrepülőtérre irányuló repülőút tervezése, amely esetében a célrepülőtér és a kitérő célrepülőtér közötti távolság akkora, hogy az e repülőterek egyikére irányuló repülőút megtétele csak egy előre meghatározott pont érintésével lehetséges, az induláskor a fedélzeten lévő kifogyasztható üzemanyag mennyisége az alábbi 3.1. vagy 3.2. pontban foglaltak közül a magasabb értékkel egyenlő:

3.1. az alábbiak összege:

a) guruláshoz szükséges üzemanyag; és

b) az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag az indulási repülőtértől a célrepülőtérig, az előre meghatározott pont érintésével; és

c) a fenti 1.3. albekezdéssel összhangban számított mennyiségű, váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag; és

d) szükség esetén többletüzemanyag, amely nem lehet kevesebb, mint

i. dugattyús motoros repülőgépek esetén 45 percnyi repüléshez plusz az utazómagasságban eltöltendő tervezett repülési idő 15 %-ához, vagy két órányi repüléshez szükséges üzemanyag (az alacsonyabb értéket kell figyelembe venni); vagy

ii. turbinás hajtóműves repülőgépek esetén rendes utazófogyasztás mellett a célrepülőtér feletti két órányi repüléshez szükséges üzemanyag.

Ez nem lehet kevesebb a vésztartalék üzemanyagnál; és

e) többletüzemanyag, a parancsnok igényei szerint; vagy

3.2. az alábbiak összege:

a) guruláshoz szükséges üzemanyag; és

b) az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag az indulási repülőtértől a kitérő célrepülőtérig, az előre meghatározott pont érintésével; és

c) a fenti 1.3. albekezdéssel összhangban számított mennyiségű, váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag; és

d) szükség esetén többletüzemanyag, amely nem lehet kevesebb, mint

i. dugattyús motoros repülőgépek esetén 45 percnyi repüléshez szükséges üzemanyag; vagy

ii. turbinás hajtóműves repülőgépek esetén 30 percnyi várakozási sebességgel történő repüléshez szükséges üzemanyag; a kitérő célrepülőtér pályamagasságától számított 1 500 láb (450 m) magasságban, normál körülmények között történő repülés figyelembevételével.

Ez nem lehet kevesebb a vésztartalék üzemanyagnál; és

e) többletüzemanyag, a parancsnok igényei szerint.

4. »Elszigetelt repülőtér« eljárás

Ha az üzemben tartó üzemanyag-gazdálkodási politikájában szerepel elszigetelt repülőtérre irányuló repülőút tervezése, előre meghatározott pontként a bármely rendelkezésre álló útvonali kitérő repülőtérhez vezető utolsó lehetséges kitérési pont alkalmazandó. Lásd a fenti 3. bekezdést.

*Az OPS 1.255 2. függeléke*

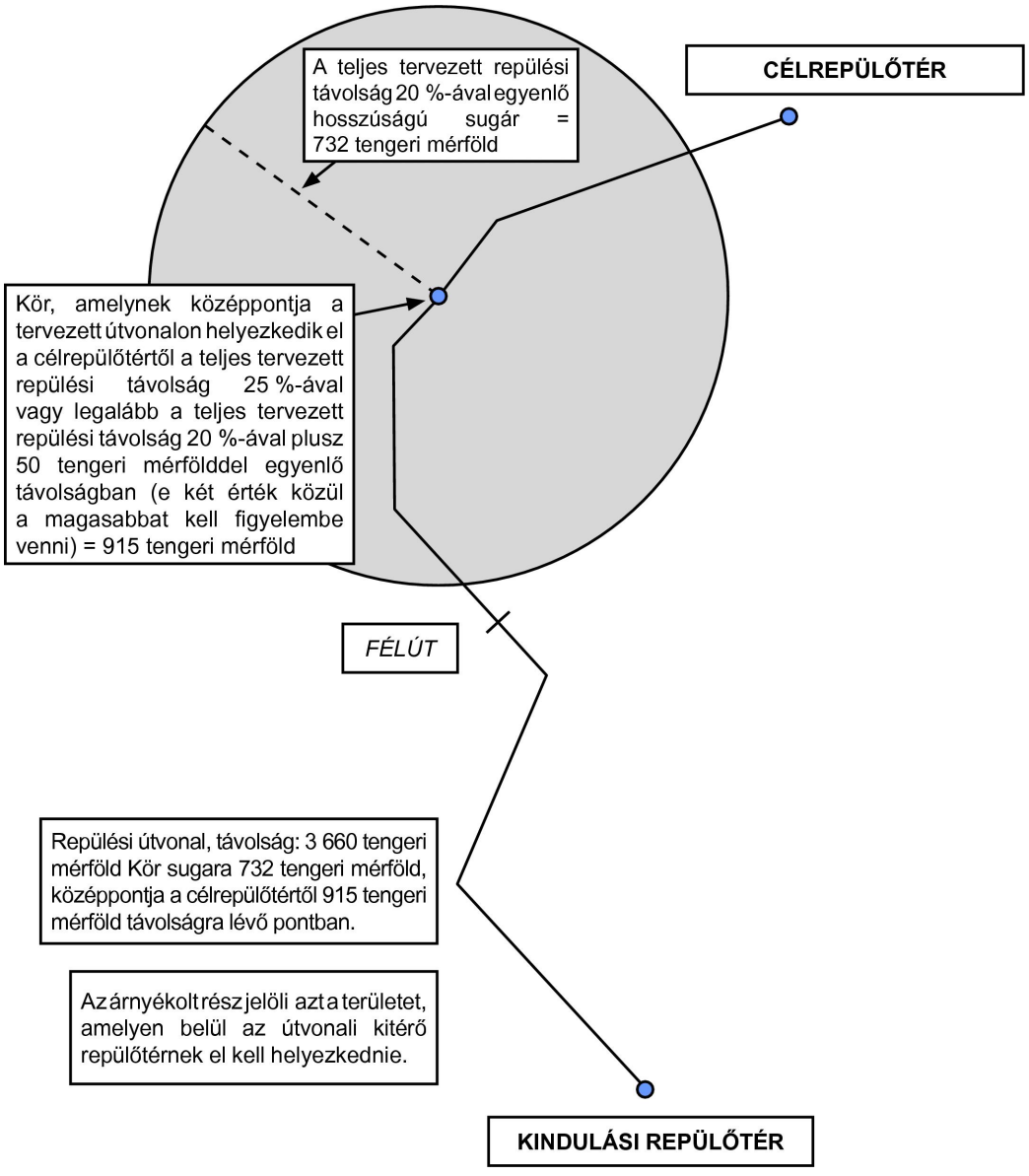
**Üzemanyag-gazdálkodás**

A 3 %-os útvonali kitérő (3 % ERA) repülőtér helyének meghatározása a váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag mennyisége 3 %-ra történő csökkentésének céljából (lásd az OPS 1.255 1. függelékének 1.3. bekezdése a) pontja ii. alpontját, valamint az OPS 1.192-t).

A 3 % ERA repülőtér helyét a teljes tervezett repülési távolság 20 %-ával egyenlő sugarú körön belül kell meghatározni, amely középpontja a tervezett útvonalon helyezkedik el a célrepülőtértől a teljes tervezett repülési távolság 25 %-ával egyenlő távolságban vagy legalább a teljes tervezett repülési távolság 20 %-ával plusz 50 tengeri mérfölddel egyenlő távolságban (e két érték közül a magasabbat kell figyelembe venni); minden távolságot nyugodt időjárási körülmények figyelembevételével kell kiszámítani (lásd az 1. ábrát).

*1. ábra*

**A váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag 3 %-ra való csökkentésének céljára kiválasztott útvonali kitérő (3 % ERA) repülőtér helyének meghatározása**



*Az OPS 1.270 1. függeléke*

**Poggyász és rakomány elhelyezése**

Az üzemben tartó által annak biztosítására kidolgozott eljárások, hogy a kézipoggyászt és a rakományt megfelelően és biztonságosan elhelyezzék, vegye figyelembe a következőket:

1. Az utastérben szállított minden tárgyat csak olyan helyen szabad elhelyezni, amely képes azt megtartani.

2. A tárolóhelyeken és mellettük kiírt tömegkorlátozásokat nem szabad túllépni.

3. Az ülés alatti elhelyezés csak akkor használható, ha az ülés rögzítő rúddal rendelkezik és a poggyász méretei lehetővé teszik a megfelelő rögzítést ezzel a rúddal.

4. Csak akkor tárolhatók tárgyak a WC-ben vagy olyan válaszfalaknak támasztva, amelyek alkalmatlanok az előre, oldalt, vagy felfelé irányuló mozgás elleni rögzítésre, ha a válaszfalakon van olyan tábla, amely meghatározza az itt elhelyezhető maximális tömeget.

5. A zárható rekeszekbe helyezett poggyász és rakomány nem lehet olyan méretű, hogy akadályozza a rekeszajtók biztonságos bezárását.

6. Poggyász és rakomány elhelyezése tilos olyan helyen, ahol gátolhatja a hozzáférést a vészmentő felszereléshez, és

7. A felszállás és leszállás előtt, valamint a »Biztonsági öveket becsatolni« jelzések meggyulladása alkalmával vagy más ilyen irányú utasítás esetén ellenőrzést kell végezni annak biztosítására, hogy a poggyászok olyan helyen vannak elhelyezve, ahol nem akadályozhatják a repülőgép kiürítését, illetve nem idéznek elő sérülést leesés (vagy egyéb elmozdulás) esetén, amely a repülés ezen szakaszain lehetséges.

*Az OPS 1.305 1. függeléke*

**Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor**

Az üzemben tartó dolgozzon ki üzemeltetési eljárásokat az üzemanyaggal történő feltöltésre/leeresztésre az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor a következő elővigyázatossági intézkedések megtételének biztosítására:

1. Egy képesített személynek egy előírt helyen kell maradnia az utasokkal a fedélzeten végzett üzemanyagellátási műveletek során. Ez a képesített személy képes kell legyen a tűzvédelmi és tűzoltási, kommunikációs és a repülőgép kiürítésének kezdeményezésével és irányításával kapcsolatos vészhelyzeti eljárások végrehajtására.

2. A repülőgép belső kommunikációs rendszerében vagy más alkalmas eszközzel létre kell hozni és rendelkezésre kell tartani egy kétirányú kapcsolatot az üzemanyagfeltöltést felügyelő földi személyzet és a fedélzeten tartózkodó képesített személyzet között.

3. A személyzetet, alkalmazottakat és utasokat figyelmeztetni kell, hogy üzemanyag-feltöltés/-leeresztés fog történni.

4. A »Biztonsági öveket becsatolni« jelzés nem világíthat.

5. A »Dohányozni tilos« jelzések és a belső világítás, amely lehetővé teszi a vészkijáratok azonosítását, legyen bekapcsolva.

6. Az utasokat utasítani kell a biztonsági övek kikapcsolására és a dohányzás mellőzésére.

7. Legalább az OPS 1.990-ben előírtak értelmében szükséges minimális létszámú légiutas-kísérő személyzet legyen a fedélzeten, és legyen felkészülve egy azonnali vészkiürítésre.

8. Amennyiben a repülőgépben üzemanyag-gőz észlelhető, vagy egyéb veszély keletkezik az üzemanyag-feltöltés/-leeresztés folyamán, kötelező az üzemanyagáramlás azonnali leállítása.

9. Szabadon kell hagyni a kijáratok alatt a terep azon területeit, amelyekre az esetleges vészkiürítés és csúszdakibocsátás történhet; és

10. Fel kell készülni a biztonságos és gyors kiürítésre.

*Az OPS 1.311 1. függeléke*

**Utasokkal történő földi üzemeltetés során a repülőgép fedélzetén jelen lévő légiutas-kísérő személyzet kötelező minimális létszáma**

Az OPS 1.311 szerinti üzemeltetés esetére az üzemben tartónak üzemeltetési eljárásokat kell létrehoznia a következők biztosítására:

1. a repülőgépen rendelkezésre áll elektromos áram;

2. a légiutas-kísérő személyzet vezetőjének rendelkezésére áll valamilyen mód a repülőgép kiürítésének megkezdésére, vagy a hajózószemélyzet legalább egy tagja a pilótafülkében tartózkodik;

3. az Üzemben Tartási Kézikönyv meghatározza a légiutas-kísérő személyzet tartózkodási helyét és az ezzel összefüggő feladatokat; valamint

4. a légiutas-kísérő személyzet folyamatosan figyelemmel kíséri a kijáratoknál és az azok közelében található javító és feltöltő járművek helyzetét.

E. RÉSZ

*ÜZEMELTETÉS MINDEN IDŐJÁRÁSBAN*

*OPS 1.430*

**Repülőtér üzemeltetési minimumok – Általános rendelkezések**

(lásd az OPS 1.430 1. [régi] és 1. [új] függelékét)

a1) Az üzemben tartó minden használni szándékozott repülőtérre alakítson ki repülőtér üzemeltetési minimumokat, amelyek nem kisebbek az 1. (régi) és 1. (új) függelékben megadott értékeknél. Az ilyen minimumok meghatározási módszerei legyenek a hatóság számára elfogadhatóak. Ezek a minimumok ne legyenek alacsonyabbak, mint amelyeket a repülőtér elhelyezkedése szerinti állam megállapít, kivéve, ha ezt ez az állam külön jóváhagyta. A HUD, HUDLS vagy EVS használata a repülőtér normál üzemeltetési minimumértékeinél alacsonyabb láthatósági feltételek melletti üzemeltetést is lehetővé tehet. A repülőterek tekintetében üzemeltetési minimumértékeket előíró államok a HUD vagy EVS használata tekintetében is előírhatnak a csökkentett láthatósági minimumokról szóló szabályozást.

a2) A fenti a1) bekezdés ellenére a nem tervezett kitérő repülőterek és/vagy EVS használatával történő megközelítés esetén alkalmazandó minimumok repülés közbeni kiszámítása a hatóság számára elfogadható módszerrel összhangban történik.

b) Egy adott üzemeltetésre vonatkozó repülőtér üzemeltetési minimumok meghatározásakor az üzemben tartó teljes mértékben vegye figyelembe a következőket:

1. a repülőgép típusát, teljesítményét és kezelési jellemzőit;

2. a hajózószemélyzet összetételét, szakértelmüket és tapasztalatukat;

3. a használatra kiválasztható futópályák méreteit és jellemzőit;

4. a rendelkezésre álló vizuális és nem vizuális földi segítségek megfelelőségét és teljesítményét (lásd az OPS 1.430 1. (új) függelékének 6a. táblázatát);

5. a repülőgépen a felszállás, megközelítés, kilebegtetés, leszállás, gurulás és megszakított megközelítés során történő navigáció és/vagy (ahogy arra vonatkozik) a repülési út meghatározása céljára rendelkezésre álló berendezéseket;

6. Az akadályokat azokon a megközelítési, megszakított megközelítési és emelkedési területeken, amelyek a váratlan helyzetekben végrehajtandó eljárások alkalmával szükségesek, valamint a szükséges térközt;

7. az akadályoktól mentes magasságot műszeres megközelítési eljárások esetén;

8. a meteorológiai körülmények meghatározásának és jelentésének eszközeit; és

9. a megközelítés végső szakasza során alkalmazandó repülési módszert.

c) Az ebben a részben hivatkozott repülőgép-kategóriákat az OPS 1.430 c) pont 2. függelékében megadott módszerrel összhangban kell meghatározni.

d1) Minden megközelítést stabilizált megközelítésként (SAp) hajtanak végre, kivéve, ha a hatóság egy bizonyos futópálya tekintetében egyedi megközelítést hagy jóvá.

d2) Minden nem precíziós megközelítést a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítést alkalmazó (CDFA) technika használatával hajtanak végre, kivéve, ha a hatóság egy bizonyos futópálya tekintetében egyedi megközelítést hagy jóvá. A minimumoknak az 1. (új) függelékkel összhangban történő kiszámítása során az üzemben tartó biztosítja, hogy az érvényes minimális RVR-t A/B kategóriás repülőgépek esetében 200 méterrel, C/D kategóriás repülőgépek esetében pedig 400 méterrel megnövelik a CDFA technikát nem alkalmazó megközelítéseknél, feltéve, ha az így kapott RVR/CMV érték nem haladja meg az 5 000 métert.

d3) A fenti d2) pontban leírt követelmények ellenére a hatóság mentesítheti az üzemben tartót az RVR értékének a CDFA technika alkalmazásának hiánya esetén történő megnövelésével kapcsolatos követelmény alól.

d4) A d3) pontban leírt mentességeket olyan helyszínekre kell korlátozni, ahol nyilvánvalóan közérdek a jelenlegi üzemeltetés fenntartása. A mentességnek az üzemben tartó tapasztalatán, képzési programján és hajózószemélyzetének képzettségén kell alapulnia. A mentességeket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni és meg kell szüntetni, amint a létesítmények fejlesztése lehetővé teszi a CDFA technika alkalmazását.

e1) Az üzemben tartónak biztosítania kell az OPS 1.430 1. (régi) vagy 1. (új) függelékének alkalmazását. Mindamellett az üzemben tartónak gondoskodnia kell az OPS 1.430 1. (új) függelékének a közzététel napjától számított legfeljebb három éven belüli alkalmazásáról.

e2) A fenti e1) pontban leírt követelmények ellenére a hatóság mentesítheti az üzemben tartót az RVR értékének 1 500 méter (A/B kategóriás repülőgépek), illetve 2 400 méter (C/D kategóriás repülőgépek) fölé történő növelésével kapcsolatos követelmény alól, amennyiben egy olyan adott futópálya tekintetében hagy jóvá üzemeltetést, amely esetében nem valósítható meg a CDFA technika alkalmazásával történő megközelítés, vagy amely esetében nem teljesíthetők az OPS 1.430 1. (új) függelékének c) bekezdésében foglalt feltételek.

e3) Az e2) pontban leírt mentességeket olyan helyszínekre kell korlátozni, ahol nyilvánvalóan közérdek a jelenlegi üzemeltetés fenntartása. A mentességnek az üzemben tartó tapasztalatán, képzési programján és hajózószemélyzetének képzettségén kell alapulnia. A mentességeket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni és meg kell szüntetni, amint a létesítmények fejlesztése lehetővé teszi a CDFA technika alkalmazását.

*OPS 1.435*

**Terminológia**

A jelen részben használatos kifejezések jelentése a következő:

1. Körözés. A műszeres megközelítés vizuális szakasza a repülőgép helyzetének leszálláshoz történő beállítására olyan futópálya esetén, amelynek elhelyezése nem megfelelő az egyenes megközelítéshez.

2. Eljárások kis látótávolság esetén (LVP). A biztonságos üzemeltetés biztosítása céljából a repülőtéren alkalmazott eljárások az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett, vagy nem szabványos II. kategóriájú, illetve II. vagy III. kategóriájú (CAT II és III) megközelítések és a kis látótávolságon történő felszállások alkalmával.

3. Felszállás kis látótávolságon (LVTO). Felszállás, ha a futópályamenti látótávolság (RVR) kevesebb, mint 400 m.

4. Repülésvezérlő rendszer Automatikus és/vagy vegyes leszállási rendszert magában foglaló rendszer.

5. Hibára nem reagáló (Fail-Passive) repülésvezérlő rendszer. A repülésvezérlő rendszer abban az esetben hibára nem reagáló, ha meghibásodása esetén nincs jelentős irányeltérés vagy letérés a repülési útvonalról vagy magasságról, a leszállás azonban nem automatikusan történik. Egy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszer esetén a pilóta a meghibásodást követően átveszi a repülőgép irányítását.

6. Hiba esetén is működő (Fail-Operational) repülésvezérlő rendszer. A repülésvezérlő rendszer abban az esetben hiba esetén is működő, ha a riasztási magasság alatt bekövetkező meghibásodás ellenére a megközelítés, kilebegtetés és leszállás automatikusan végrehajtható. Meghibásodás esetén az automatikus leszállási rendszer hibára nem reagáló rendszerként működik.

7. Hiba esetén is működő (Fail-Operational) vegyes leszállási rendszer. Egy hibára nem reagáló elsődleges automatikus leszállási rendszert és egy másodlagos független irányító rendszert tartalmazó rendszer, amely utóbbi lehetővé teszi a pilóta számára a kézi leszállást az elsődleges rendszer meghibásodása után.

8. Vizuális megközelítés. Megközelítési eljárás, amelyben a műszeres megközelítés egy részét vagy egészét nem hajtják végre, és a megközelítés a terep vizuális észlelésével történik.

9. Folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítés (Continuous Descent Final Approach; CDFA). Különleges technika, amely során a nem precíziós műszeres megközelítési eljárás végső megközelítési szakaszát folyamatos süllyedéssel, szinttartás nélkül hajtják végre a végső bevezetés kezdőpontjának megfelelő vagy annál magasabb szintről egy, a pályaküszöb felett megközelítőleg 15 m (50 láb) magasságban elhelyezkedő pontig vagy azon pontig, ahol az adott típusú repülőgép esetében a kilebegtetési manővert meg kell kezdeni.

10. Stabilizált megközelítés (SAp). Olyan megközelítés, amelyet az egy előre meghatározott ponttól vagy magasságból egy, a pályaküszöb felett 50 láb magasságban elhelyezkedő pontig vagy (ha ennél magasabb) a kilebegtetési manőver megkezdési pontjáig terjedő repülési útvonal kialakítása, energiafelhasználása és irányítása tekintetében ellenőrzés alatt tartottan és megfelelő módon hajtanak végre.

11. Felső útmutató monitor (Head-Up Display, HUD). A pilóta első külső látómezőjében repülési információkat megjelenítő és a külső kilátást jelentős mértékben nem korlátozó kijelzőrendszer.

12. Felső leszállási irányítórendszer (Head-Up Guidance Landing System, HUDLS). A megközelítés és leszállás, illetve átstartolás során a pilótának felső kijelzésű irányítást biztosító, teljes körű fedélzeti rendszer. Magában foglal minden érzékelőt, számítógépet, áramforrást, kijelzőt és vezérlőszervet. A HUDLS-t jellemzően 50 láb magasságban elhelyezkedő elhatározási pontok esetében, elsődleges megközelítési irányítóeszközként használják.

13. Hibrid felső útmutató monitoros leszállási rendszer (vegyes rendszerű HUDLS). Egy hibára nem reagáló elsődleges automatikus leszállási rendszert és egy másodlagos független HUD/HUDLS-t tartalmazó rendszer, amely utóbbi lehetővé teszi a pilóta számára a kézi leszállást az elsődleges rendszer meghibásodását követően.

*Megjegyzés:* A másodlagos független HUD/HUDLS az irányítást jellemzően vezérlési információ formájában biztosítja, előfordulhat azonban alternatívaként a helyzet (vagy eltérés) jelzése is.

14. Látásjavító rendszer (Enhanced Vision System, EVS). Elektronikus módszer a külső helyszín valós idejű képének képalkotó érzékelők használatával történő kijelzésére.

15. Konvertált meteorológiai látótávolság (Converted Meteorological Visibility, CMV). Az e rész követelményeivel összhangban átalakított, mért meteorológiai látótávolságból származtatott (RVR-rel egyenértékű) érték.

16. Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett művelet. Olyan I. kategóriájú elhatározási magasságot alkalmazó, I. kategóriájú műszeres megközelítési és leszállási művelet, amely esetében az RVR kisebb az alkalmazandó elhatározási magasság esetében rendszerint használt értéknél.

17. Nem szabványos II. kategóriájú művelet. Olyan futópályára irányuló II. kategóriájú műszeres megközelítési és leszállási művelet, ahol a II. kategóriájú precíziós megközelítés az ICAO 14. melléklete szerinti világítási rendszerének valamennyi vagy semennyi eleme nem áll rendelkezésre.

18. GNSS leszállási rendszer (GLS). Olyan megközelítési művelet, amely során megnövelt GNSS információ felhasználásával biztosítanak a légi jármű számára annak oldalirányú és függőleges GNSS-helyzetén alapuló irányítást. (A rendszer a megközelítés végső szakasza meredekségének meghatározásához geometriai magassági referenciát használ.)

*OPS 1.440*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok**

(Lásd az OPS 1.440 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó csak akkor folytasson II. kategóriájú, nem szabványos II. kategóriájú vagy III. kategóriájú üzemeltetést, ha:

   1. minden érintett repülőgép rendelkezik bizonyítvánnyal arról, hogy üzemelhet 200 láb alatti elhatározási magasságokon, vagy elhatározási magasság nélkül, valamint a minden időjárásra vonatkozó CS-AWO-nak megfelelő, vagy a hatóság által ezzel egyenértékűként elfogadott berendezésekkel felszerelt;

   2. megfelelő rendszer van kiépítve és fenntartva a megközelítés és/vagy automatikus leszállás sikeres és hibás végrehajtásának rögzítésére és az üzemeltetés teljes körű biztonságának monitorolására;

   3. az üzemeltetést a hatóság jóváhagyta;

   4. a hajózószemélyzet legalább két pilótából áll; és

   5. az elhatározási magasságot rádiós magasságmérővel határozzák meg.

b) Az üzemben tartó csak akkor végezzen felszállásokat kis látótávolságon, ahol a futópályamenti látótávolság (RVR) kevesebb, mint 150 m (»A«, »B« és »C« kategóriájú repülőgépek) vagy kevesebb mint 200 m (»D« kategóriájú repülőgépek), ha a hatóság azt engedélyezte.

c) Az üzemben tartó csak a hatóság jóváhagyásával hajthat végre az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletet.

*OPS 1.445*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – repülőtéri feltételek**

a) Az üzemben tartó csak akkor használjon egy repülőteret II. vagy III. kategóriájú üzemeltetésre, ha a repülőteret az állam, amelynek területén elhelyezkedik, ilyen üzemeltetésre jóváhagyta.

b) Az üzemben tartó győződjön meg arról, hogy a kis látótávolság eljárásainak (LVP) a kidolgozása megtörtént és ezeket betartják azokon a repülőtereken, amelyeken kis látótávolság esetén történő üzemeltetést szándékoznak folytatni.

*OPS 1.450*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések**

(Lásd az OPS 1.450 1. függelékét)

Az üzemben tartó kis látótávolságon történő felszállás, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett üzemeltetés, nem szabványos II. kategóriájú, valamint II. és III. kategóriájú üzemeltetés vagy EVS alkalmazásával végrehajtandó megközelítés előtt gondoskodjon a következőkről:

1. A hajózószemélyzet minden tagja:

   i. teljesítse az 1. függelékben előírt oktatási és ellenőrzési követelményeket, beleértve a repülőgép-szimulátoros oktatást az RVR/CMV-nek és elhatározási magasságnak az üzemben tartó jóváhagyása szerinti értékkorlátokig történő üzemeltetésben; és

   ii. legyen az 1. függelékkel összhangban minősítve.

2. Az oktatást és ellenőrzést a hatóság által jóváhagyott és az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt tanmenetnek megfelelően végezzék. Ez az oktatás az N. részben leírton túlmenően szükséges; és

3. A hajózószemélyzet képzettsége az üzemeltetésnek és a repülőgéptípusnak megfelelő.

*OPS 1.455*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Üzemeltetési eljárások**

(Lásd az OPS 1.455 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat és utasításokat a kis látótávolságnál történő felszállásra, EVS alkalmazásával végrehajtandó megközelítésre, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett üzemeltetés, nem szabványos II. kategóriájú, valamint II. és III. kategóriájú üzemeltetésre. Ezeket az eljárásokat az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza és foglalják magukban a hajózószemélyzet tagjainak feladatait a gurulás, felszállás, kilebegtetés, leszállás, kigurulás és megszakított megközelítés esetére, ahogy az értelmezhető.

b) A parancsnok győződjön meg a következőkről:

   1. a kis látótávolságon történő felszállás, EVS alkalmazásával végrehajtandó megközelítés, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett megközelítés, nem szabványos II. kategóriájú, illetve a II. vagy III. kategóriájú megközelítés megkezdése előtt a vizuális és nem vizuális eszközök állapota megfelelő;

   2. megfelelő kis látótávolság eljárások (LVP-k) vannak hatályban a légiforgalmi irányító szolgálattól a kis látótávolságon történő felszállás, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett megközelítés, nem szabványos II. kategóriájú, vagy II. vagy III. kategóriájú megközelítés megkezdése előtt kapott információk szerint; és

   3. a hajózószemélyzet tagjai megfelelően képzettek egy 150 m (»A«, »B« és »C« kategóriájú repülőgépek) vagy 200 m (»D« kategóriájú repülőgépek) alatti RVR-nél kis látótávolságon történő felszállás, EVS alkalmazásával végrehajtandó megközelítés, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett megközelítés, nem szabványos II. kategóriájú, illetve II. vagy III. kategóriájú megközelítés megkezdése előtt.

*OPS 1.460*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Minimális felszerelés**

a) Az üzemben tartó szerepeltesse az Üzemben Tartási Kézikönyvben azt a minimális felszerelést, amelynek üzemképesnek kell lennie egy kis látótávolságon történő felszállás, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett megközelítés, nem szabványos II. kategóriájú megközelítés, EVS alkalmazásával végrehajtandó megközelítés, vagy egy II. vagy III. kategóriájú megközelítés megkezdésekor az AMF-fel vagy más jóváhagyott dokumentummal összhangban.

b) A parancsnok győződjön meg arról, hogy a repülőgép és a releváns fedélzeti rendszerek állapota megfelelő a folytatandó speciális művelethez.

*OPS 1.465*

**VFR üzemeltetési minimumok**

(Lásd az OPS 1.465 1. függelékét)

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A VFR szerinti repüléseket a látva repülési szabályokkal összhangban és az OPS 1.465 1. függelékének táblázatával összhangban folytassák.

2. Ne kezdjenek meg speciális VFR szerinti repüléseket, ha a látótávolság kisebb 3 km-nél, és ne folytassák, ha a látótávolság kisebb 1,5 km-nél.

*Az OPS 1.430 1. (régi) függeléke*

**Repülőtér-üzemeltetési minimumok**

a) Felszállási minimumok

1. Általános

i. Az üzemben tartó által meghatározott felszállási minimumokat látótávolsági vagy RVR határértékként kell meghatározni, figyelembe véve minden releváns tényezőt minden használni tervezett repülőtérre és a repülőgép jellemzőit. Ha induláskor és/vagy kényszerleszálláskor külön igény van akadályok látására és elkerülésére, további feltételeket (pl. felhőalapot) kell előírni.

ii. A parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha az indulási repülőtéren az időjárási feltételek legalább elérik az arra a repülőtérre érvényes leszállási minimumokat, kivéve, ha egy alkalmas kitérő felszállási repülőtér áll (kényszerleszállásra) rendelkezésre.

iii. Ha a jelentett meteorológiai látótávolság a felszálláshoz szükséges alatt van és az RVR-t nem jelentik, csak akkor lehet megkezdeni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási futópálya hosszában legalább az előírt minimumérték.

iv. Ha nem áll rendelkezésre jelentett meteorológiai látótávolság vagy RVR, a felszállás csak akkor kezdhető meg, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási futópálya hosszában legalább az előírt minimumérték.

2. Vizuális referencia. A felszállási minimumokat úgy kell megválasztani, hogy kielégítő tájékozódást biztosítsanak a repülőgép irányításához mind a kedvezőtlen körülmények között megszakított felszállás, mind a kritikus hajtómű kiesése esetén tovább folytatott felszállás esetére.

3. Szükséges RVR/látótávolság

i. Többhajtóműves repülőgépek esetén – amelyek teljesítménye lehetővé teszi, hogy a kritikus hajtómű meghibásodásakor a felszállás bármely szakaszában a repülőgép megállhasson, vagy folytassa a felszállást a repülőtér fölött 1 500 m magasságig, miközben az akadályokat az előírt biztonsági tűrésekkel el tudja kerülni – az üzemben tartó által meghatározott felszállási minimum RVR/látótávolság értékek nem lehetnek alacsonyabbak, mint az alábbi 1. táblázatban megadottak –, kivéve a következő 4. bekezdésben előírt eseteket:

*1. táblázat*

**RVR/látótávolság felszálláshoz**

| Felszállási RVR/látótávolság | |
|---|---|
| Eszközök | RVR/látótávolság *(3. megjegyzés)* |
| Nincs (csak nappal) | 500 m |
| Futópálya széle kivilágítva és/vagy középvonala jelezve | 250/300 m *(1. és 2. megjegyzés)* |
| Futópálya széle és középvonala kivilágítva | 200/250 m *(1. megjegyzés)* |
| Futópálya széle és középvonala kivilágítva és többszörös RVR információ | 150/200 m *(1. és 4. megjegyzés)* |

*1. megjegyzés:* »D« kategóriájú repülőgépekre a magasabb értékek érvényesek.
*2. megjegyzés:* Éjjeli üzemeltetéshez legalább a futópálya szélén és végén szükséges kivilágítás.
*3. megjegyzés:* A felszállási nekifutás kezdeti szakaszára jellemző jelentett RVR/látótávolság helyettesíthető a pilóta értékelésével.
*4. megjegyzés:* A szükséges RVR-értéket az összes releváns RVR jelentési ponton el kell érni a fenti 3. megjegyzésben szereplő kivétellel.

ii. Azon többhajtóműves repülőgépek esetén, amelyek teljesítménye olyan, hogy a kritikus hajtóműegység meghibásodása esetén nem felelnek meg a fenti a) pont 3. i. albekezdésében szereplő teljesítményfeltételeknek, szükségessé válhat az újra-leszállás, melynek során szükséges lehet a felszállási területen lévő akadályok látása és elkerülése. Ezen repülőgépek üzemeltethetők a következőkben megadott felszállási minimummal, amennyiben alkalmasak a vonatkozó akadály elkerülési követelmények teljesítésére az adott magasságon bekövetkező hajtómű meghibásodás esetén. Az üzemben tartó a felszállási minimum meghatározásakor azt a magasságot vegye alapul, amelyre egy üzemképtelen hajtómű esetén a nettó felszállási útvonal létrehozható. Az alkalmazott RVR-érték nem lehet kisebb a fenti 1. táblázatban vagy a lenti 2. táblázatban megadottnál.

*2. táblázat*

**A feltételezett hajtómű meghibásodási magasság a futópálya fölött és a hozzátartozó RVR/látótávolság**

| Felszállási RVR/látótávolság – repülési útvonal | |
|---|---|
| A feltételezett hajtómű meghibásodási magasság a felszálló futópálya fölött | RVR/látótávolság *(2. megjegyzés)* |
| < 50 láb | 200 m |
| 51–100 láb | 300 m |
| 101–150 láb | 400 m |
| 151–200 láb | 500 m |
| 201–300 láb | 1 000 m |
| > 300 láb | 1 500 m *(1. megjegyzés)* |

*1. megjegyzés:* Az 1 500 m akkor is érvényes, ha nem lehet pozitív felszállási repülési útvonalat létrehozni.

*2. megjegyzés:* A felszállási nekifutás kezdeti szakaszára jellemző jelentett RVR/látótávolság helyettesíthető a pilóta értékelésével

iii. Ha nem áll rendelkezésre jelentett RVR vagy meteorológiai látótávolság, a parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha meg tudja határozni, hogy a tényleges körülmények kielégítik a vonatkozó felszállási minimumokat.

4. Kivételek a fenti a) pont 3.i. albekezdése alól:

i. A hatóság jóváhagyása esetén és ha az alábbi A)–E) bekezdések követelményei teljesültek, az üzemben tartó szűkítheti a felszállási minimumokat 125 m (»A«, »B« és »C« kategóriájú repülőgépekre) vagy 150 m RVR-re (»D« kategóriájú repülőgépekre), ha:

A) kis látótávolsági eljárások vannak hatályban;

B) egymástól legfeljebb 15 m-re lévő nagy erősségű futópályaközépvonal-fények és egymástól legfeljebb 60 m távolságra lévő nagy erősségű szegélyfények üzemelnek;

C) a hajózószemélyzet tagjai kielégítően elvégezték az oktatást a repülőgép-szimulátoron;

D) a pilótafülkéből 90 m látótér látható a felszálláshoz történő nekifutás megkezdésekor; és

E) a szükséges RVR-értéket az összes releváns RVR jelentési pontra elérték.

ii. A hatóság jóváhagyása esetén, ha a repülőgép üzemben tartója a felszálláshoz egy jóváhagyott oldalirányú irányító rendszert alkalmaz, a felszállási minimum lecsökkenthető 125 m alatti (»A«, »B« és »C« kategóriájú repülőgépekre) vagy 150 m RVR-re (»D« kategóriájú repülőgépekre); de 75 m-nél nem kisebbre, ha III. kategóriájú leszállásnak megfelelő futópálya-védelem és berendezések állnak rendelkezésre.

b) Nem precíziós megközelítés

1. Rendszerminimumok

i. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nem precíziós megközelítési eljárásokra a rendszerminimumok, – amelyek alapja az ILS (Siklópálya nélkül) (csak LLZ), VOR, NDB, SRA és VDF – ne legyenek alacsonyabbak, mint az alábbi 3. táblázatban megadott MDH (süllyedés minimális magassága) értékek.

*3. táblázat*

**Rendszerminimumok nem precíziós megközelítés kiszolgáló berendezéseihez**

| Rendszerminimumok | |
|---|---|
| Eszköz | Legalacsonyabb MDH |
| ILS (silópálya nélkül – LLZ) | 250 láb |
| SRA (1/2 NM-nél végződve) | 250 láb |
| SRA (1 NM-nél végződve) | 300 láb |
| SRA (2 NM-nél végződve) | 350 láb |
| VOR | 300 láb |
| VOR/DME | 250 láb |
| NDB | 300 láb |
| VDF (QDM és QGH) | 300 láb |

2. Süllyedés minimális magassága. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nem precíziós megközelítéskor a süllyedés minimális magassága nem alacsonyabb, mint vagy:

   i. a repülőgépkategória OCH/OCL értéke; vagy

   ii. a rendszerminimum.

3. Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést MDA/MDH alatt, ha az alkalmazandó futópályára a következőkben megadott vizuális referenciák legalább egyikét tisztán látja és azonosítani tudja:

   i. a bevezető fényrendszer elemei;

   ii. a pályaküszöb;

   iii. a pályaküszöbjelzések;

   iv. a pályaküszöbfények;

   v. a pályaküszöb-azonosító fények;

   vi. az optikai siklópálya jelzés;

   vii. a földetérési zóna, vagy a földetérésizóna-jelzések;

   viii. a földetérésizóna-fények;

   ix. a futópályaszegély-fények; vagy

   x. más, a hatóság által elfogadott vizuális referenciák.

4. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által nem precíziós megközelítés esetén használandó legkisebb minimumok a következők:

*4a. táblázat*

**RVR nem precíziós megközelítésre – teljes jelzésrendszer**

| Nem precíziós megközelítés minimumok<br>Teljes jelzésrendszer (*1., 5., 6. és 7. megjegyzések*) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| MDH | RVR/repülőgépkategória | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 láb | 800 m | 800 m | 800 m | 1 200 m |
| 300–449 láb | 900 m | 1 000 m | 1 000 m | 1 400 m |
| 450–649 láb | 1 000 m | 1 200 m | 1 200 m | 1 600 m |
| 650 láb és több | 1 200 m | 1 400 m | 1 400 m | 1 800 m |

*4b. táblázat*

**RVR nem precíziós megközelítésre – közepes jelzésrendszer**

| Nem precíziós megközelítés minimumok<br>Közepes jelzésrendszer (*2., 5., 6. és 7. megjegyzések*) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| MDH | RVR/repülőgépkategória | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 láb | 1 000 m | 1 100 m | 1 200 m | 1 400 m |
| 300–449 láb | 1 200 m | 1 300 m | 1 400 m | 1 600 m |
| 450–649 láb | 1 400 m | 1 500 m | 1 600 m | 1 800 m |
| 650 láb és több | 1 500 m | 1 500 m | 1 800 m | 2 000 m |

*4c. táblázat*

**RVR nem precíziós megközelítésre – alapszintű jelzésrendszer**

| Nem precíziós megközelítés minimumok<br>Alapszintű jelzésrendszer (*3., 5., 6. és 7. megjegyzések*) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| MDH | RVR/repülőgépkategória | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 láb | 1 200 m | 1 300 m | 1 400 m | 1 600 m |
| 300–449 láb | 1 300 m | 1 400 m | 1 600 m | 1 800 m |
| 450–649 láb | 1 500 m | 1 500 m | 1 800 m | 2 000 m |
| 650 láb és több | 1 500 m | 1 500 m | 2 000 m | 2 000 m |

*4d. táblázat*

**RVR nem precíziós megközelítésre – nincs bevezető jelzésrendszer**

| Nem precíziós megközelítés minimumok<br>Nincs bevezető jelzőrendszer (*4., 5., 6. és 7. megjegyzések*) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| MDH | RVR/repülőgépkategória | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 láb | 1 500 m | 1 500 m | 1 600 m | 1 800 m |
| 300–449 láb | 1 500 m | 1 500 m | 1 800 m | 2 000 m |
| 450–649 láb | 1 500 m | 1 500 m | 2 000 m | 2 000 m |
| 650 láb és több | 1 500 m | 1 500 m | 2 000 m | 2 000 m |

*1. megjegyzés:* A teljes jelzésrendszer a futópálya jelzéseiből, 720 m vagy több HI/MI bevezető fényből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

*2. megjegyzés:* A közepes jelzésrendszer a futópálya jelzéseiből, 420 és 719 m közötti HI/MI bevezető fényből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll.

*3. megjegyzés:* Az alapszintű jelzésrendszer a futópálya jelzéseiből, 420 m-nél kevesebb HI/MI bevezető fényből, bármennyi LI bevezető fényből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

*4. megjegyzés:* Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a futópálya jelzéseiből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll, vagy nincs semmilyen fény.

*5. megjegyzés:* A táblázatok csak azon hagyományos megközelítési eljárásokhoz alkalmazhatók, amelyek névleges süllyedési meredeksége 4°-nál nem nagyobb. Az ennél nagyobb süllyedési meredekség szükségessé teszi, hogy az optikai siklópálya jelzés (pl. PAPI) is látható legyen a süllyedés minimális magasságánál.

*6. megjegyzés:* A fenti számok vagy jelentett RVR-értékek vagy az alábbi h) albekezdésben foglalt módon RVR-re konvertált meteorológiai látótávolság értékek.

*7. megjegyzés:* A 4a., 4b., 4c. és 4d. táblázatban szereplő MDH az MDH kezdeti számítására vonatkozik. A kapcsolódó RVR kiválasztásakor nem szükséges figyelembe venni a tíz lábra történő felkerekítést, amelyet üzemeltetési célokból, például az MDA-ra történő konverzióhoz, végeznek.

5. Éjszakai üzemeltetés. Az éjszakai üzemeltetéshez legalább a futópályaszegély-, pályaküszöb- és a futópálya végét jelző fényeknek világítaniuk kell.

c) Precíziós megközelítés – I. kategóriájú üzemeltetés

1. Általános. Az I. kategóriájú üzemeltetés a precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS, MLS vagy PAR alkalmazásával, 200 lábnál nem kisebb elhatározási magassággal, valamint legalább 550 m futópályamenti látótávolsággal.

2. Elhatározási magasság. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az I. kategóriájú precíziós leszálláskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

   i. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;

   ii. az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül;

   iii. a repülőgép kategóriájához tartozó OCH/OCL; vagy

   iv. 200 láb.

3. Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti c) 2. albekezdés szerint meghatározott I. kategóriájú elhatározási magasság alatt, ha az alkalmazandó futópályára a következőkben megadott vizuális referenciák legalább egyikét tisztán látja és azonosítani tudja:

i. a bevezető fényrendszer elemei;

ii. a pályaküszöb;

iii. a pályaküszöbjelzések;

iv. a pályaküszöbfények;

v. a pályaküszöb-azonosító fények;

vi. az optikai siklópálya jelzés;

vii. a földetérési zóna, vagy a földetérésizóna-jelzések;

viii. a földetérésizóna-fények; vagy

ix. a futópályaszegély-fények.

4. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által az I. kategóriájú üzemeltetésre használandó legkisebb minimumok a következők:

*5. táblázat*

**RVR I. kategóriájú megközelítésre az eszközök és a DH függvényében**

| I. kategória minimumok | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Elhatározási magasság (7. megjegyzés) | Eszközök/RVR (*5. megjegyzés*) | | | |
| | Teljes (*1. és 6. megjegyzés*) | Közepes (*2. és 6. megjegyzés*) | Alapszint (*3. és 6. megjegyzés*) | Nincs (*4. és 6. megjegyzés*) |
| 200 láb | 550 m | 700 m | 800 m | 1 000 m |
| 201–250 láb | 600 m | 700 m | 800 m | 1 000 m |
| 251–300 láb | 650 m | 800 m | 900 m | 1 200 m |
| 301 láb vagy több | 800 m | 900 m | 1 000 m | 1 200 m |

*1. megjegyzés:* A teljes jelzésrendszer a futópálya jelzéseiből, 720 m vagy több HI/MI bevezető fényből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

*2. megjegyzés:* A közepes jelzésrendszer a futópálya jelzéseiből, 420 és 719 m közötti HI/MI bevezető fényből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll.

*3. megjegyzés:* Az alapszintű jelzésrendszer a futópálya jelzéseiből, 420 m-nél kevesebb HI/MI bevezető fényből, bármennyi LI bevezető fényből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

*4. megjegyzés:* Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a futópálya jelzéseiből, futópályaszegély-fényekből, pályaküszöbfényekből és a futópálya végét jelző fényekből áll, vagy nincs semmilyen fény.

*5. megjegyzés:* A fenti számok vagy jelentett RVR-értékek vagy az alábbi h) albekezdésben foglalt módon RVR-re konvertált meteorológiai látótávolság értékek.

*6. megjegyzés:* A táblázatok csak azon hagyományos megközelítési eljárásokhoz alkalmazhatók, amelyek névleges süllyedési meredeksége 4° (fok)-nál nem nagyobb.

*7. megjegyzés:* Az 5. táblázatban szereplő MDH az MDH kezdeti számítására vonatkozik. A kapcsolódó RVR kiválasztásakor nem szükséges figyelembe venni a tíz lábra történő felkerekítést, amelyet üzemeltetési célokból, például a DA-ra történő konverzióhoz, végeznek.

5. Egypilótás üzemeltetés. Egy pilótával történő üzemeltetés esetén az üzemben tartó az összes megközelítési eljáráshoz köteles kiszámítani a minimális RVR-t az OPS 1.430 és a jelen függelék szerint. 800 méternél rövidebb RVR nem megengedett, kivéve az ILS-hez, vagy MLS-hez kapcsolt megfelelő robotpilóta használatakor, amely esetekre a normál minimumérték érvényes. Az alkalmazott elhatározási magasság nem lehet kevesebb, mint a robotpilóta minimális használati magasságának 1,25-szöröse.

6. Éjszakai üzemeltetés. Éjszakai üzemeltetéshez legalább a futópályaszegély-fények, pályaküszöbfények és a futópálya végét jelző fények legyenek bekapcsolva.

d) Precíziós megközelítés – II. kategóriájú üzemeltetés

1. Általános. A II. kategóriájú üzemeltetés a precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

   i. 200 lábnál kisebb, de legalább 100 láb elhatározási magassággal; és

   ii. legalább 300 m futópályamenti látótávolsággal.

2. Elhatározási magasság. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a II. kategóriájú üzemeltetéskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

   i. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;

   ii. az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül;

   iii. a repülőgép kategóriájához tartozó OCH/OCL;

   iv. az az elhatározási magasság, amelyen a hajózószemélyzetnek üzemeltetni engedélye van; vagy

   v. 100 láb.

3. Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti d) pont 2. albekezdése szerint meghatározott II. kategóriájú elhatározási magasság alatt, ha az alkalmazandó futópályára egy legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia elérhető és fenntartható, amelyek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a futópálya középvonalának fényei, vagy a futópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációja. Ennek a vizuális referenciának a földi minta egy oldalirányú elemét tartalmaznia kell, pl. a bevezető fények egy keresztfényét vagy a leszállási pályaküszöböt vagy a földetérési zóna fényeinek egy oldalhatárolóját.

4. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által a II. kategóriájú üzemeltetésre alkalmazandó legkisebb minimumok a következők:

*6. táblázat*

**RVR II. kategóriájú megközelítésre a DH függvényében**

| II. kategóriájú minimumok | | |
|---|---|---|
| | Robotpilótával DH alattig (lásd az *1. megjegyzést*) | |
| Elhatározási magasság | RVR/A, B és C repülőgépkategória | RVR/D repülőgépkategória |
| 100 láb–120 láb | 300 m | 300 m<br>(*2. megjegyzés*)/350 m |
| 121 láb–140 láb | 400 m | 400 m |
| 141 láb és több | 450 m | 450 m |

*1. megjegyzés:* Ebben a táblázatban a »robotpilótával DH alattig« az automatikus repülésvezérlő rendszer folyamatos használatát jelenti olyan magasságig, amely legfeljebb a vonatkozó DH 80 %-a. Ezért a légialkalmassági követelmények az automatikus repülésvezérlő rendszer legkisebb bekapcsolási magasságán keresztül befolyásolhatják az alkalmazandó DH-t.

*2. megjegyzés:* 300 m használható automatikusan leszálló »D« kategóriájú repülőgépre.

e) Precíziós megközelítés – III. kategóriájú üzemeltetés

1. Általános. A III. kategóriájú üzemeltetést az alábbi alcsoportokra osztjuk:

i. IIIA. kategóriájú üzemeltetés. Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

A) 100 lábnál kisebb elhatározási magassággal; és

B) legalább 200 m futópályamenti látótávolsággal.

ii. IIIB. kategóriájú üzemeltetés. Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

A) 50 lábnál kisebb elhatározási magassággal vagy elhatározási magasság nélkül; és

B) 200 m-nél kisebb, de legalább 75 m futópályamenti látótávolsággal.

*Megjegyzés:* Ha az elhatározási magasság (DH) és a futópálya menti látótávolság (RVR) nem esnek ugyanabba a kategóriába, az RVR fogja meghatározni, hogy az üzemeltetést melyik kategóriában kell figyelembe venni.

2. Elhatározási magasság. Azon üzemeltetésre, ahol elhatározási magasságot használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

i. az AFM-ben előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;

ii. az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül; vagy

iii. az az elhatározási magasság, amelyig a hajózószemélyzetnek üzemeltetni engedélye van.

3. Elhatározási magasság nélküli üzemeltetés. Elhatározási magasság nélküli üzemeltetés csak akkor folytatható, ha:

i. az elhatározási magasság nélküli üzemeltetést az AFM engedélyezi;

ii. a megközelítési eszközei és a repülőtér berendezései támogatni tudják az elhatározási magasság nélküli üzemeltetést; és

iii. az üzemben tartó rendelkezik engedéllyel az elhatározási magasság nélküli III. kategóriájú üzemeltetésre.

*Megjegyzés:* III. kategóriájú futópálya esetén feltételezhető, hogy elhatározási magasság nélküli üzemeltetést támogatni tudnak, kivéve, ha külön korlátozva van, ahogy az AIP-ben vagy a NOTAM-ban közzé van téve.

4. Vizuális referencia

i. IIIA. kategóriájú üzemeltetés vagy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel folytatott IIIB. kategóriájú üzemeltetés esetén a pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti e) pont 2. albekezdésével összhangban meghatározott elhatározási magasság alatt, ha legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia elérhető és fenntartható, amelyek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a futópálya középvonalának fényei, vagy a futópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációja.

ii. Hiba esetén is működő repülésvezérlő rendszerrel folytatott, elhatározási magasságot alkalmazó IIIB. kategóriájú üzemeltetés esetén a pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti e) pont 2. albekezdésével összhangban meghatározott elhatározási magasság alatt, ha legalább egy középvonali fényt tartalmazó vizuális referencia elérhető és fenntartható.

iii. Elhatározási magasság nélküli III. kategóriájú üzemeltetés esetén nem követelmény a vizuális kapcsolat a futópályával földetérés előtt.

5. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által III. kategóriájú üzemeltetés esetén használandó legkisebb minimumok a következők:

*7. táblázat*

**RVR III. kategóriájú megközelítés esetére a DH és a kigurulási vezérlő/irányító rendszer**

| III. kategória minimumai | | | |
|---|---|---|---|
| Megközelítés kategóriája | Elhatározási magasság (láb) *(2. megjegyzés)* | Kigurulás vezérlő/irányító rendszer | RVR (m) |
| III A | 100 láb alatt | Nem szükséges | 200 m |
| III B | 100 láb alatt | Hibára nem reagáló | 150 m *(1. megjegyzés)* |
| III B | 50 láb alatt | Hibára nem reagáló | 125 m |
| III B | 50 láb alatt vagy elhatározási magasság nélkül | Hiba esetén is működő | 75 m |

*1. megjegyzés:* A minden időjárásra vonatkozó CS-AWO 321 b) 3. bekezdéssel összhangban lévő igazolással rendelkező repülőgépekre.

*2. megjegyzés:* A repülésvezérlő rendszer redundanciáját a minden időjárásra vonatkozó CS-AWO szerint a minimális igazolt elhatározási magasság határozza meg.

f) Körözés

1. Az üzemben tartó által a körözésre alkalmazandó legalacsonyabb minimumok a következők:

*8. táblázat*

**Láthatóság és MDH körözésre a repülőgép kategóriája függvényében**

| | Repülőgép kategóriája | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH | 400 láb | 500 láb | 600 láb | 700 láb |
| Minimális meteorológiai látótávolság | 1 500 m | 1 600 m | 2 400 m | 3 600 m |

2. Az előírt pályán történő körözés ennek a bekezdésnek az értelmezésében elfogadott eljárás

g) Vizuális megközelítés. Az üzemben tartó ne alkalmazzon egy 800 m vagy az alatti RVR-t vizuális megközelítésre.

h) A jelentett meteorológiai látótávolság konverziója RVR-ré

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a meteorológiai látótávolság konverzióját RVR-re nem használják a felszállási minimumok, a II. vagy III. kategóriájú minimumok kiszámítására, vagy ha egy jelentett RVR rendelkezésre áll.

*Megjegyzés:* Ha az RVR-t mint a repülőtér üzemben tartója által becsült maximális érték fölötti értéket jelentik, (pl. »RVR 1 500 méter felett«), ez nem tekinthető ebben az összefüggésben jelentett RVR-nek és a átszámítási táblázat használható.

2. Ha a meteorológiai látótávolságot a fenti h) pont 1. albekezdésében szereplő körülmények kivételével bármikor máskor RVR-ré konvertálják, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő táblázatot használják:

*9. táblázat*

**Látótávolság konverziója RVR-ré**

| Világítás működő elemei | RVR = Jelentett meteorológiai látótávolság × | |
|---|---|---|
| | Nappal | Éjszaka |
| HI megközelítési és futópályafények | 1,5 | 2,0 |
| Bármely a fentitől eltérő fényberendezés | 1,0 | 1,5 |
| Nincs világítás | 1,0 | Nem alkalmazható |

*Az OPS 1.430 1. (új) függeléke*

**Repülőtér-üzemeltetési minimumok**

a) Felszállási minimumok

1. Általános tudnivalók

i. Az üzemben tartó által meghatározott felszállási minimumokat látótávolsági vagy RVR határértékként kell meghatározni, figyelembe véve minden releváns tényezőt minden használni tervezett repülőtérre és a repülőgép jellemzőit. Ha induláskor és/vagy kényszerleszálláskor különleges igény van az akadályok látására és elkerülésére, további feltételeket (pl. felhőalapot) kell előírni.

ii. A parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha az indulási repülőtéren az időjárási feltételek legalább elérik az arra a repülőtérre érvényes leszállási minimumokat, kivéve, ha rendelkezésre áll egy alkalmas felszállási kitérő repülőtér.

iii. Ha a jelentések szerint a meteorológiai látótávolság a felszálláshoz szükséges alatt van és az RVR-t nem jelentik, csak akkor lehet megkezdeni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja állapítani, hogy az RVR/látótávolság a felszállási futópálya hosszában legalább az előírt minimumérték.

iv. Ha nem jelentették a meteorológiai látótávolságot vagy az RVR-t, a felszállás csak akkor kezdhető meg, ha a parancsnok meg tudja állapítani, hogy az RVR/látótávolság a felszállási futópálya hosszában legalább az előírt minimumérték.

2. Vizuális referencia. A felszállási minimumokat úgy kell megválasztani, hogy kielégítő tájékozódást biztosítsanak a repülőgép irányításához mind a kedvezőtlen körülmények között megszakított felszállás, mind a kritikus hajtómű kiesése esetén tovább folytatott felszállás esetére.

3. Szükséges RVR/látótávolság

i. Többhajtóműves repülőgépek esetén – amelyek teljesítménye lehetővé teszi, hogy a kritikus hajtómű meghibásodásakor a felszállás bármely szakaszában a repülőgép abbahagyhassa vagy folytathassa a felszállást a repülőtér fölött 1 500 m magasságig, miközben az akadályokat az előírt biztonsági tűrésekkel át tudja repülni – az üzemben tartó által meghatározott felszállási minimum RVR/látótávolság értékek nem lehetnek kisebbek, mint az alábbi 1. táblázatban megadottak –, kivéve a következő 4. bekezdésben előírt eseteket:

*1. táblázat*

**RVR/látótávolság felszálláshoz**

| Felszállási RVR/látótávolság | |
|---|---|
| Eszközök | RVR/látótávolság *(3. megjegyzés)* |
| Nincs (csak nappal) | 500 m |
| Futópálya széle kivilágítva és/vagy középvonala jelezve | 250/300 m *(1. és 2. megjegyzés)* |
| Futópálya széle és középvonala kivilágítva | 200/250 m *(1. megjegyzés)* |
| Futópálya széle és középvonala kivilágítva és többszörös RVR információ | 150/200 m *(1. és 4. megjegyzés)* |

*1. megjegyzés:* »D« kategóriájú repülőgépekre a magasabb értékek érvényesek.
*2. megjegyzés:* Éjjeli üzemeltetéshez legalább a futópálya szegélyfények és a futópálya végét jelző fények megléte szükséges.
*3. megjegyzés:* A felszállási nekifutás kezdeti szakaszára jellemző jelentett RVR/látótávolság helyettesíthető a pilóta értékelésével.
*4. megjegyzés:* A szükséges RVR-értéket az összes releváns RVR jelentési ponton el kell érni a fenti 3. megjegyzésben szereplő kivétellel.

ii. Azon többhajtóműves repülőgépek esetén, amelyek teljesítménye olyan, hogy a kritikus hajtóműegység meghibásodása esetén nem felelnek meg a fenti a) pont 3. i. albekezdésében szereplő teljesítményfeltételeknek, szükségessé válhat az azonnali leszállás, melynek során szükséges lehet a felszállási területen lévő akadályok látása és elkerülése. E repülőgépek üzemeltethetők a következőkben megadott felszállási minimummal, amennyiben alkalmasak a vonatkozó akadály elkerülési követelmények teljesítésére az adott magasságon bekövetkező hajtómű-meghibásodás esetén. Az üzemben tartó a felszállási minimum meghatározásakor azt a magasságot vegye alapul, amelyre egy üzemképtelen hajtómű esetén a nettó felszállási útvonal létrehozható. Az alkalmazott RVR-érték nem lehet kisebb a fenti 1. táblázatban vagy a lenti 2. táblázatban megadottnál.

*2. táblázat*

**A feltételezett hajtómű-meghibásodási magasság a futópálya fölött és a hozzátartozó RVR/látótávolság**

| Felszállási RVR/látótávolság | |
|---|---|
| A feltételezett hajtómű-meghibásodási magasság a felszállási futópálya fölött | RVR/látótávolság *(2. megjegyzés)* |
| < 50 láb | 200 m |
| 51–100 láb | 300 m |
| 101–150 láb | 400 m |
| 151–200 láb | 500 m |
| 201–300 láb | 1 000 m |
| > 300 láb | 1 500 m *(1. megjegyzés)* |

*1. megjegyzés:* Az 1 500 m akkor is érvényes, ha nem lehet pozitív felszállási repülési útvonalat létrehozni.
*2. megjegyzés:* A felszállási nekifutás kezdeti szakaszára jellemző jelentett RVR/látótávolság helyettesíthető a pilóta értékelésével.

iii. Ha nem áll rendelkezésre jelentett RVR vagy meteorológiai látótávolság, a parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha meg tudja határozni, hogy a tényleges körülmények kielégítik a vonatkozó felszállási minimumokat.

4. Kivételek a fenti a) pont 3. i. albekezdése alól:

i. A hatóság jóváhagyása esetén és ha az alábbi A)–E) bekezdések követelményei teljesültek, az üzemben tartó csökkentheti a felszállási minimumokat 125 m RVR-re (»A«, »B« és »C« kategóriájú repülőgépekre) vagy 150 m RVR-re (»D« kategóriájú repülőgépekre), ha:

A) kis látótávolság esetén alkalmazandó eljárások vannak hatályban;

B) egymástól legfeljebb 15 m-re lévő nagy erősségű futópályaközépvonal-fények és egymástól legfeljebb 60 m távolságra lévő nagy erősségű szegélyfények üzemelnek;

C) a hajózószemélyzet tagjai kielégítően teljesítették a repülőgép-szimulátorban történő képzést;

D) a pilótafülkéből a környezet 90 m-es szakasza látható a felszálláshoz történő nekifutás megkezdésekor; és

E) a szükséges RVR-érték az összes releváns RVR-jelentési pontra teljesül.

ii. A hatóság jóváhagyása esetén a következők egyikét használó repülőgép üzemben tartója:

A) jóváhagyott oldalirányú irányítórendszer; vagy

B) felszálláskor alkalmazott, jóváhagyott HUD/HUDLS, a felszállási minimumot 125 m (»A«, »B« és »C« kategóriájú repülőgépekre) vagy 150 m (»D« kategóriájú repülőgépekre) alatti, de 75 m-nél nem kisebb RVR-re csökkentheti, ha III. kategóriájú leszállásnak megfelelő futópálya-védelem és berendezések állnak rendelkezésre.

b) I. kategóriájú, függőleges irányvezetéssel (APV) és nem precíziós megközelítési műveletek

1. I. kategóriájú megközelítési művelet a precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) vagy PAR alkalmazásával, 200 lábnál nem kisebb elhatározási magassággal, valamint legalább 550 m RVR-rel, kivéve, ha azt a hatóság elfogadja.

2. Nem precíziós megközelítési (NPA) művelet a 3. táblázatban (Rendszerminimumok) leírt eszközök bármelyikének használatával végrehajtott műszeres megközelítés, amely esetében az MDH vagy DH nem alacsonyabb 250 lábnál, és az RVR/CMV nem kevesebb 750 méternél, kivéve, ha azt a hatóság elfogadja.

3. APV művelet az oldalirányú és függőleges irányítással végrehajtott, ugyanakkor a precíziós megközelítési és leszállási műveletek tekintetében előírt követelményeknek meg nem felelő műszeres megközelítés, amely esetében a DH nem alacsonyabb 250 lábnál, és a futópálya menti látótávolság nem kevesebb 600 méternél, kivéve, ha azt a hatóság jóváhagyja.

4. Elhatározási magasság (DH). Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a megközelítéskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

   i. az a legkisebb magasság, amelyig a megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül; vagy

   ii. a repülőgépkategória OCH (akadályelkerülési magasság) értéke; vagy

   iii. adott esetben a megközelítési eljárás közzétett elhatározási magassága; vagy

   iv. 200 láb I. kategóriájú megközelítés esetén; vagy

   v. a 3. táblázatban foglalt rendszerminimum; vagy

   vi. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében vagy azzal egyenértékű dokumentumban előírt legalacsonyabb elhatározási magasság, ha meg van adva;

   ezen értékek közül a legmagasabbat kell figyelembe venni.

5. Minimális süllyedési magasság (MDH). Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a megközelítéskor alkalmazott minimális süllyedési magasság nem kisebb a következőknél:

   i. a repülőgépkategória OCH értéke; vagy

   ii. a 3. táblázatban foglalt rendszerminimum; vagy

   iii. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb süllyedési magasság, ha meg van adva;

   ezen értékek közül a legmagasabbat kell figyelembe venni.

6. Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést MDA/MDH alatt, ha az alkalmazandó futópályára a következőkben megadott vizuális referenciák legalább egyikét tisztán látja, és azonosítani tudja:

   i. a bevezető fényrendszer elemei;

   ii. a pályaküszöb;

   iii. a pályaküszöbjelzések;

   iv. a pályaküszöbfények;

   v. a pályaküszöb-azonosító fények;

   vi. az optikai siklópálya jelzés;

   vii. a földetérési zóna, vagy a földetérésizóna-jelzések;

   viii. a földetérésizóna-fények;

   ix. a futópályaszegély-fények; vagy

   x. más, a hatóság által elfogadott vizuális referenciák.

*3. táblázat*

**Az egyes eszközökhöz tartozó rendszerminimumok**

| Rendszerminimumok | |
|---|---|
| Eszköz | Legalacsonyabb DH/MDH |
| Lokátor, DME-vel vagy anélkül | 250 láb |
| SRA (1/2 NM-nél végződő) | 250 láb |
| SRA (1 NM-nél végződő) | 300 láb |
| SRA (2 NM-nél vagy távolabb végződő) | 350 láb |
| RNAV/LNAV | 300 láb |
| VOR | 300 láb |
| VOR/DME | 250 láb |
| NDB | 350 láb |
| NDB/DME | 300 láb |
| VDF | 350 láb |

c) Az RVR/konvertált meteorológiai látótávolság megállapításának kritériumai (vö. 6. táblázat)

1. A 6. táblázatban részletezett (az egyes csoportokra alkalmazandó) legalacsonyabb megengedett RVR/CMV értékek engedélyezéséhez a műszeres megközelítésnek meg kell felelnie legalább az alábbi eszközkövetelményeknek és vonatkozó feltételeknek:

i. műszeres megközelítés, amely esetében a kijelölt függőleges profil A és B kategóriás repülőgépeknél legfeljebb 4,5°, C és D kategóriás repülőgépeknél legfeljebb 3,77° (kivéve, ha a hatóság más szögeket hagy jóvá), a következő eszközökkel:

A) ILS/MLS/GLS/PAR; vagy

B) APV; és

amennyiben a végső megközelítés pályája A és B kategóriás repülőgépeknél nem több mint 15 fokkal, C és D kategóriás repülőgépeknél pedig nem több mint 5 fokkal eltolt;

ii. CDFA technikával végrehajtott műszeres megközelítés, amely esetében a névleges függőleges profil A és B kategóriás repülőgépeknél legfeljebb 4,5°, C és D kategóriás repülőgépeknél legfeljebb 3,77° (kivéve, ha a hatóság más szögeket hagy jóvá), a következő eszközökkel: NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA vagy RNAV/LNAV, legalább 3 NM hosszú végső megközelítési szakasszal, amely ezen túlmenően megfelel az alábbi feltételeknek:

A) a végső megközelítés pályája A és B kategóriás repülőgépeknél nem több mint 15 fokkal, C és D kategóriás repülőgépeknél pedig nem több mint 5 fokkal eltolt; és

B) rendelkezésre áll a FAF vagy a süllyedés megkezdéséhez más megfelelő rögzítési pont, vagy a küszöb távolsága FMS/RNAV vagy DME révén rendelkezésre áll; és

C) ha a MAPt-t időzítéssel határozzák meg, a FAF és küszöb közötti távolság ≤ 8 NM;

iii. olyan műszeres megközelítés a következő eszközökkel: NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA vagy RNAV/LNAV, amely nem felel meg a fenti c) 1. ii. bekezdésben foglalt feltételeknek, vagy ha az MDH ≥ 1 200 láb.

2. CDFA technikával történő megközelítés után a megszakított megközelítést az elhatározási magasság vagy a megközelítés megszakítási pont (MAPt) elérésekor (amelyik előbb teljesül) kell végrehajtani. A megszakított megközelítési eljárás oldalirányú részét a MAPt-n keresztül kell teljesíteni, kivéve, ha a megközelítési térkép másképpen határozza meg.

d) RVR/CMV/látótávolsági minimumok meghatározása I. kategóriájú, APV és nem precíziós megközelítési műveletek esetére

1. A minimális RVR/CMV/látótávolság az 5. vagy 6. táblázatból levezetett értékek közül a legmagasabb, de nem magasabb a 6. táblázatban szereplő maximumértéknél, amennyiben van ilyen.

2. Az 5. táblázatban szereplő értékeket az alábbi összefüggésből vezették le:

Kötelező RVR/látótávolság (m) = [(DH/MDH (láb) × 0,3048) / tanα] – bevezető fényrendszer hossza (m)

*1. megjegyzés:* α a számítási szög, alapértelmezett értéke 3,00 fok, amely lépcsőzetesen növelhető.

3. A hatóság jóváhagyásával az összefüggés a valós megközelítési meredekséggel és/vagy az adott futópálya bevezető fényrendszerének valós hosszával is használható egy adott futópálya esetére.

4. Ha a megközelítést az MDA/H szintjén vagy afölött lévő vízszintes repülési szakasszal hajtják végre, »A« és »B« kategóriájú repülőgépek esetén 200 métert, »C« és »D« kategóriás repülőgépek esetén pedig 400 métert hozzá kell adni az 5. és 6. táblázat alapján kapott minimális RVR/CMV értékhez.

*Megjegyzés:* A hozzáadandó érték a repülőgép befejező süllyedési pályára állításához szükséges időnek/távolságnak felel meg.

5. Az 5. táblázatban feltüntetettek szerint kevesebb mint 750 méteres RVR az alábbi esetekben alkalmazható:

i. I. kategóriájú megközelítés FALS-szal (lásd alább), futópálya földetérésizóna-fényekkel (RTZL) és futópálya-középvonalfényekkel (RCLL) rendelkező futópályára, feltéve, hogy a DH nincs magasabban 200 lábnál; vagy

ii. I. kategóriájú megközelítés RTZL-lel és RCLL-lel nem rendelkező futópályára, jóváhagyott HUDLS vagy azzal egyenértékű jóváhagyott rendszer alkalmazásával, vagy a 200 méteren vagy afölött lévő DH robotpilótával vagy pályavezérlővel folytatott megközelítésének végrehajtása esetén. Az ILS-t nem korlátozott eszközként kell előírni; vagy

iii. APV megközelítés FALS-szal, RTZL-lel és RCLL-lel rendelkező futópályára, jóváhagyott HUD alkalmazásával.

6. HUDLS alkalmazása és automata leszállási műveletek esetén e függelék e) bekezdésével összhangban a hatóság jóváhagyhat az 5. táblázatban megadottaknál alacsonyabb RVR értékeket is.

7. A vizuális segédeszközök a futópálya szabvány nappali jelzéseit, valamint a bevezető és futópályafényeket (futópályaszegély-fények, pályaküszöbfények, a futópálya végét jelző fények, valamint bizonyos esetekben a földetérési zóna fényei és/vagy a futópálya középvonalának fényei) foglalják magukban. A bevezetőfény-konfigurációk az alábbi 4. táblázat osztályozásának és felsorolásának megfelelően fogadhatók el.

8. A fenti d) 7. bekezdés előírásai ellenére a hatóság jóváhagyhatja az alapszintű bevezető fényrendszerre (BALS) vonatkozó RVR értékek alkalmazását olyan futópályákon, ahol a bevezető fények a terep- vagy vízviszonyok miatt 210 méternél rövidebbek, de ahol legalább egy keresztfény rendelkezésre áll.

9. Éjszakai műveletek vagy bármely olyan művelet esetében, ahol szükséges lehet a futópályafények és bevezető fények használata, a fényeknek égniük kell és üzemképesnek kell lenniük, kivéve a 6a. táblázatban előírt eseteket.

*4. táblázat*

**Bevezető fényrendszerek**

| OPS eszközosztály | A bevezető fények hossza, konfigurációja és erőssége |
|---|---|
| FALS (teljes bevezető fényrendszer) | ICAO: precíziós megközelítés I. kat. fényrendszer (HIALS 720 m ≥) távolságkódolt középvonal, oldalhatároló középvonal |
| IALS (középszintű bevezető fényrendszer) | ICAO: egyszerű bevezető fényrendszer (HIALS 420–719 m) egyforrású, oldalhatároló |
| BALS (alapszintű bevezető fényrendszer) | Minden más bevezető fényrendszer (HIALS, MIALS vagy ALS 210–419 m) |
| NALS (nincs bevezető fényrendszer) | Minden más bevezető fényrendszer (HIALS, MIALS vagy ALS <210 m), vagy nincs bevezető fényrendszer |

*5. táblázat*

**RVR/CMV (lásd a 11. táblázatot) és DH/MDH**

| DH vagy MDH | | | Fényrendszer osztálya | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | FALS | IALS | BALS | NALS |
| | | | Az RVR < 750 m tekintetében lásd a d) 5., d) 6. és d) 10. bekezdéseket. | | | |
| Láb | | | Méter | | | |
| 200 | — | 210 | 550 | 750 | 1 000 | 1 200 |
| 211 | — | 220 | 550 | 800 | 1 000 | 1 200 |
| 221 | — | 230 | 550 | 800 | 1 000 | 1 200 |
| 231 | — | 240 | 550 | 800 | 1 000 | 1 200 |
| 241 | — | 250 | 550 | 800 | 1 000 | 1 300 |
| 251 | — | 260 | 600 | 800 | 1 100 | 1 300 |
| 261 | — | 280 | 600 | 900 | 1 100 | 1 300 |
| 281 | — | 300 | 650 | 900 | 1 200 | 1 400 |
| 301 | — | 320 | 700 | 1 000 | 1 200 | 1 400 |
| 321 | — | 340 | 800 | 1 100 | 1 300 | 1 500 |
| 341 | — | 360 | 900 | 1 200 | 1 400 | 1 600 |
| 361 | — | 380 | 1 000 | 1 300 | 1 500 | 1 700 |
| 381 | — | 400 | 1 100 | 1 400 | 1 600 | 1 800 |
| 401 | — | 420 | 1 200 | 1 500 | 1 700 | 1 900 |
| 421 | — | 440 | 1 300 | 1 600 | 1 800 | 2 000 |
| 441 | — | 460 | 1 400 | 1 700 | 1 900 | 2 100 |
| 461 | — | 480 | 1 500 | 1 800 | 2 000 | 2 200 |
| 481 | | 500 | 1 500 | 1 800 | 2 100 | 2 300 |
| 501 | — | 520 | 1 600 | 1 900 | 2 100 | 2 400 |
| 521 | — | 540 | 1 700 | 2 000 | 2 200 | 2 400 |
| 541 | — | 560 | 1 800 | 2 100 | 2 300 | 2 500 |
| 561 | — | 580 | 1 900 | 2 200 | 2 400 | 2 600 |
| 581 | — | 600 | 2 000 | 2 300 | 2 500 | 2 700 |
| 601 | — | 620 | 2 100 | 2 400 | 2 600 | 2 800 |
| 621 | — | 640 | 2 200 | 2 500 | 2 700 | 2 900 |
| 641 | — | 660 | 2 300 | 2 600 | 2 800 | 3 000 |
| 661 | — | 680 | 2 400 | 2 700 | 2 900 | 3 100 |
| 681 | — | 700 | 2 500 | 2 800 | 3 000 | 3 200 |
| 701 | — | 720 | 2 600 | 2 900 | 3 100 | 3 300 |
| 721 | — | 740 | 2 700 | 3 000 | 3 200 | 3 400 |
| 741 | — | 760 | 2 700 | 3 000 | 3 300 | 3 500 |
| 761 | — | 800 | 2 900 | 3 200 | 3 400 | 3 600 |
| 801 | — | 850 | 3 100 | 3 400 | 3 600 | 3 800 |
| 851 | — | 900 | 3 300 | 3 600 | 3 800 | 4 000 |
| 901 | — | 950 | 3 600 | 3 900 | 4 100 | 4 300 |
| 951 | — | 1 000 | 3 800 | 4 100 | 4 300 | 4 500 |
| 1 001 | — | 1 100 | 4 100 | 4 400 | 4 600 | 4 900 |
| 1 101 | — | 1 200 | 4 600 | 4 900 | 5 000 | 5 000 |
| 1 201 láb vagy több | | | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 |

*6. táblázat*

**Minimális és maximális alkalmazandó RVR/konvertált meteorológiai látótávolság (lásd a 11. táblázatot) minden műszeres megközelítéshez, I. kat. minimumokig (leszabályozott alsó és felső határértékek):**

| Eszköz/feltételek | RVR/CMV (m) | Repülőgép kategóriája | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | A | B | C | D |
| ILS, MLS, GLS, PAR és APV | Min. | Az 5. táblázat szerint | | | |
| | Max. | 1 500 | 1 500 | 2 400 | 2 400 |
| NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV a c) pont 1. ii. bekezdésében foglalt feltételeknek megfelelő eljárással: | Min. | 750 | 750 | 750 | 750 |
| | Max. | 1 500 | 1 500 | 2 400 | 2 400 |
| NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV:<br>– amely nem felel meg a fenti c) pont 1. ii. bekezdésében foglalt feltételeknek, vagy<br>– ha a DH vagy MDH ≥ 1 200 láb | Min. | 1 000 | 1 000 | 1 200 | 1 200 |
| | Max. | Az 5. táblázat szerint, ha CDFA technikával hajtják végre; egyéb esetben az 5. táblázatban szereplő értékekhez 200/400 métert hozzá kell adni, de az eredmény nem haladhatja meg az 5 000 métert. | | | |

*6a. táblázat*

**Meghibásodott vagy csökkentett üzemmódú felszerelés hatása a leszállási minimumokra**

| Meghibásodott vagy csökkentett üzemmódú felszerelés *(1. megjegyzés)* | Hatás a leszállási minimumokra | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | IIIB. KAT. *(2. megjegyzés)* | IIIA. KAT. | II. KAT. | I. KAT. | Nem precíziós |
| ILS tartalékadó | Nem megengedett | | Nincs hatás | | |
| Külső marker | Nincs hatás, ha közzétett egyenértékű ponttal helyettesítik | | | | Nem alkalmazható |
| Középső marker | Nincs hatás | | | | Nincs hatás, kivéve, ha MAPt-ként használják |
| Földetérési zóna RVR értékelési rendszere | Ideiglenesen helyettesíthető a félúti RVR-rel, ha az repülőtér állama jóváhagyja. Az RVR emberi megfigyeléssel is mérhető. | | | Nincs hatás | |
| Félúti vagy megállási végponti RVR | Nincs hatás | | | | |
| A használt futópálya anemométere | Nincs hatás, ha rendelkezésre áll más földi eszköz | | | | |
| Celiométer | Nincs hatás | | | | |
| Bevezető fények | 50 lábnál magasabb DH-t alkalmazó műveleteknél nem megengedett | | Nem megengedett | Minimumok mint a hiányzó eszközöknél | |
| Bevezető fények, kivéve az utolsó 210 métert | Nincs hatás | | Nem megengedett | Minimumok mint a hiányzó eszközöknél | |
| Bevezető fények, kivéve az utolsó 420 métert | Nincs hatás | | | Minimumok mint a középszintű eszközöknél | |

| Meghibásodott vagy csökkentett üzemmódú felszerelés *(1. megjegyzés)* | Hatás a leszállási minimumokra | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | IIIB. KAT. *(2. megjegyzés)* | IIIA. KAT. | II. KAT. | I. KAT. | Nem precíziós |
| Bevezető fények tartalék áramforrása | Nincs hatás | | | | |
| Teljes futópálya-fényrendszer | Nem megengedett | | | Nappal: Minimumok mint a hiányzó eszközöknél<br>Éjszaka: Nem megengedett | |
| Szegélyfények | Csak nappal. Éjszaka: nem megengedett | | | | |
| Középvonalfények | Nappal: RVR 300 m<br>Éjszaka: nem megengedett | | Nappal: RVR 300 m<br>Éjszaka: 550 m | Nincs hatás | |
| 30 méterre növelt távolságú középvonalfények | RVR 150 m | Nincs hatás | | | |
| Földetérésizóna-fények | Nappal: RVR 200 m<br>Éjszaka: 300 m | Nappal: RVR 300 m<br>Éjszaka: 550 m | | Nincs hatás | |
| Futópálya-fények tartalék áramforrása | Nem megengedett | | | Nincs hatás | |
| Gurulóúti fényrendszer | Nincs hatás – kivéve a csökkentett mozgási sebesség okozta késedelmet | | | | |

*1. megjegyzés:* A 6a. táblázatra alkalmazandó feltételek:

a) A 6a. táblázatban megjelölteken kívül nem elfogadható egyszerre több futófény meghibásodása.

b) A bevezető és futópályafények meghibásodása elkülönülten kezelendő.

c) II. vagy III. kategóriájú üzemeltetés esetén nem megengedett a futópályafények és az RVR értékelőfelszerelés egyidejű meghibásodása.

d) A nem az ILS-t érintő meghibásodások csak az RVR-t érintik, a DH-t nem.

*2. megjegyzés:* DH nélküli IIIB. kategóriájú üzemeltetésnél az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy azon repülőgépek esetében, amelyek számára megengedett DH nélküli műveletek legalacsonyabb RVR-korlátozások melletti végrehajtása, a 6a. táblázatban foglaltakon túlmenően az alábbi előírások is alkalmazandók legyenek:

a) RVR. Legalább egy RVR értéknek rendelkezésre kell állnia a repülőtéren.

b) Futópályafények

i. Futópályaszegély-fények vagy középvonali fények hiánya: nappal – RVR 200 m; éjjel – nem megengedett.

ii. TDZ (földetérési zóna) fények hiánya – nincs korlátozás.

iii. Futópályafények tartalék áramforrásának hiánya: nappal – RVR 200 m; éjjel – nem megengedett.

10. Egypilótás üzemeltetés. Egy pilótával történő üzemeltetés esetén az üzemben tartó az összes megközelítési eljáráshoz köteles kiszámítani a minimális RVR-t/látótávolságot az OPS 1.430 és e függelék szerint.

i. Az 5. táblázatban feltüntetett 800 méternél alacsonyabb RVR használható I. kategóriájú megközelítéshez, feltéve, ha a következők bármelyikét legalább az érvényes DH szintjéig alkalmazzák:

A) nem korlátozottként előírt ILS-hez vagy MLS-hez kapcsolt, megfelelő robotpilóta; vagy

B) jóváhagyott HUDLS (adott esetben beleértve az EVS-t), vagy ezzel egyenértékű jóváhagyott rendszer.

ii. Ha nem áll rendelkezésre RTZL és/vagy RCLL, a minimális RVR/CMV nem kevesebb mint 600 m.

iii. Az 5. táblázatban feltüntetett 800 méternél alacsonyabb RVR használható FALS-szal, RTZL-lel és RCLL-lel rendelkező futópályákra irányuló APV megközelítésnél, jóváhagyott HUDLS vagy azzal egyenértékű jóváhagyott rendszer alkalmazásával, vagy 250 láb vagy annál magasabban lévő DH robotpilótával történő megközelítése esetén.

e) Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletek

1. Elhatározási magasság

Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletek esetén az elhatározási magasság nem lehet kisebb, mint

i. az AFM-ben meghatározott legkisebb elhatározási magasság, ha meg van adva; vagy

ii. az a legkisebb magasság, amelyig a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók az előírt vizuális referencia nélkül; vagy

iii. a repülőgépkategória OCH értéke; vagy

iv. az az elhatározási magasság, amelyre a hajózószemélyzetnek engedélye van; vagy

v. 200 láb;

ezen értékek közül a legmagasabbat kell figyelembe venni.

2. Eszköz típusa

Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletet támogató ILS/MLS-nek korlátozás alá nem tartozó eszköznek kell lennie, közvetlen megközelítésű útvonallal (≤ 3° eltolás), és az ILS-nek a következőkre kell tanúsítvánnyal rendelkeznie:

i. I/T/1. osztály a legalább 450 m RVR melletti üzemeltetésnél; vagy

ii. II/D/2. osztály a kevesebb mint 450 m RVR melletti üzemeltetésnél.

Egyszeres ILS eszköz csak akkor fogadható el, ha az 2. szintű teljesítményt biztosít.

3. Szükséges RVR/CMV

Az üzemben tartó által az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletek esetén alkalmazandó legkisebb minimumokat az alábbi 6b. táblázat írja elő.

*6b. táblázat*

**Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletek RVR/CMV minimumai a bevezető fényrendszer függvényében**

| Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő üzemeltetés minimumai | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DH (láb) | | | Fényrendszer osztálya | | | |
| | | | FALS | IALS | BALS | NALS |
| | | | RVR/CMV (m) | | | |
| 200 | – | 210 | 400 | 500 | 600 | 750 |
| 211 | – | 220 | 450 | 550 | 650 | 800 |
| 221 | – | 230 | 500 | 600 | 700 | 900 |
| 231 | – | 240 | 500 | 650 | 750 | 1 000 |
| 241 | – | 249 | 550 | 700 | 800 | 1 100 |

*1. megjegyzés:* A vizuális segédeszközök a futópálya szabvány nappali jelzéseit, a bevezető fényeket, a futópályaszegély-fényeket, pályaküszöbfényeket, a futópálya végét jelző fényeket, valamint 450 m alatti üzemeltetés esetén a földetérési zóna fényeit és/vagy a futópálya középvonalának fényeit foglalják magukban.

4. Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést az elhatározási magasság alatt, ha az alkalmazandó futópályára egy legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia folyamatosan látható, ezek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a futópálya középvonalának fényei, vagy a futópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációi lehetnek. Ennek a vizuális referenciának tartalmaznia kell a földi minta egy oldalirányú elemét, pl. a bevezető fények egy keresztfényét vagy a leszállási pályaküszöböt vagy a földetérési zóna fényeinek egy oldalhatárolóját, kivéve, ha a műveletet legalább 150 lábig alkalmazható, jóváhagyott HUDLS használatával hajtják végre.

5. Jóváhagyás.

Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletek végrehajtása

i. A megközelítést automata leszállást biztosító robotpilótával kell végrehajtani, vagy legalább a pályaküszöb feletti 150 láb magasságig jóváhagyott HUDLS-t kell használni;

ii. a repülőgépnek a CS-AWO-val összhangban lévő tanúsítvánnyal kell rendelkeznie II. kategóriájú üzemeltetésre;

iii. az automatikus leszállási rendszernek jóváhagyással kell rendelkeznie IIIA. kategóriájú műveletekre;

iv. az üzemeltetést biztosító követelményeknek az OPS 1.440 1. függelékének h) bekezdésével összhangban kell eleget tenni;

v. teljesíteni kell az OPS 1.450 1. függelékének h) bekezdésében előírt képzést, amely magában foglalja a repülőgép-szimulátorban, a megfelelő földi és vizuális segédeszközök legalacsonyabb megengedett RVR melletti alkalmazásával történő oktatását és számonkérését;

vi. az üzemben tartónak biztosítania kell a kis látótávolság esetén alkalmazandó eljárások kidolgozását és a tervezett leszállási repülőtéren történő alkalmazását; és

vii. az üzemben tartót a hatóságnak jóvá kell hagynia.

f) Precíziós megközelítés – II. kategóriájú és nem szabványos II. kategóriájú műveletek

1. Általános tudnivalók

i. II. kategóriájú üzemeltetés a precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

A) 200 lábnál kisebb, de legalább 100 láb elhatározási magassággal; és

B) legalább 300 m futópályamenti látótávolsággal.

ii. Nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetés az alábbi iii. bekezdésben előírt eszközkövetelményeknek megfelelő ILS vagy MLS alkalmazásával végrehajtott precíziós műszeres megközelítés és leszállás:

A) 200 lábnál kisebb, de legalább 100 láb elhatározási magassággal (lásd az alábbi 7b. táblázatot); és

B) legalább 350/400 m futópályamenti látótávolsággal (lásd az alábbi 7b. táblázatot).

iii. A nem szabványos II. kategóriájú műveletet támogató ILS/MLS-nek korlátozás alá nem tartozó eszköznek kell lennie, közvetlen megközelítésű útvonallal (≤ 3° eltolás), és az ILS-nek a következőkre kell tanúsítvánnyal rendelkeznie:

A) I/T/1. osztály a legalább 450 m RVR és legalább 200 láb DH melletti üzemeltetésnél; vagy

B) II/D/2. osztály a kevesebb mint 450 m RVR és kevesebb mint 200 láb DH melletti üzemeltetésnél.

Egyszeres ILS eszköz csak akkor fogadható el, ha az 2. szintű teljesítményt biztosít.

2. Elhatározási magasság. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási magasság:

i. nem szabványos II. kategóriájú és II. kategóriájú műveletek esetében nem kisebb, mint

A) az AFM-ben meghatározott legkisebb elhatározási magasság, ha meg van adva; vagy

B) az a legkisebb magasság, amelyig a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül; vagy

C) a repülőgépkategória OCH értéke; vagy

D) az az elhatározási magasság, amelyre a hajózószemélyzetnek engedélye van; vagy

E) 100 láb;

ezen értékek közül a legmagasabbat kell figyelembe venni.

3. Vizuális referencia. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti d) pont 2. albekezdése szerint meghatározott II. kategóriájú vagy nem szabványos II. kategóriájú elhatározási magasság alatt, ha az alkalmazandó futópályára egy legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia folyamatosan látható, ezek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a futópálya középvonalának fényei, vagy a futópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációi legyenek. Ennek a vizuális referenciának a földi minta egy oldalirányú elemét tartalmaznia kell, pl. a bevezető fények egy keresztfényét vagy a leszállási pályaküszöböt vagy a földetérési zóna fényeinek egy oldalhatárolóját, kivéve, ha a művelet során a földetérésig jóváhagyott HUDLS használatnak.

4. i. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által a II. kategóriájú üzemeltetésre alkalmazandó legkisebb minimumok a következők:

*7a. táblázat*

**RVR II. kategóriájú üzemeltetés esetében a DH függvényében**

| II. kategóriájú üzemeltetési minimumok | | |
|---|---|---|
| DH (láb) | Robotpilótával/jóváhagyott HUDLS alkalmazása a DH alatt is *(lásd az 1a. megjegyzést)* | |
| | RVR A, B és C repülőgép-kategória | RVR D repülőgép-kategória |
| 100–120 | 300 m | 300/350 m *(2a. megjegyzés)* |
| 121–140 | 400 m | 400 m |
| 141 vagy több | 450 m | 450 m |

*1a. megjegyzés:* Ebben a táblázatban a »robotpilótával/jóváhagyott HUDLS alkalmazása a DH alatt is« az automatikus repülésvezérlő rendszer vagy a HUDLS folyamatos használatát jelenti a DH 80 %-ának megfelelő magasságig. Ezért a légialkalmassági követelmények az automatikus repülésvezérlő rendszer legkisebb bekapcsolási magasságán keresztül befolyásolhatják az alkalmazandó DH-t.

*2a. megjegyzés:* 300 m alkalmazható az automata leszállást végrehajtó »D« kategóriájú repülőgépekre.

ii. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által a nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetésre alkalmazandó legkisebb minimumok a következők:

*7b. táblázat*

**A nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetés RVR minimuma a bevezető fényrendszer függvényében**

| Nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetés minimumai | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Földetérés automata leszállással vagy jóváhagyott HUDLS használatával | | | | |
| | Fényrendszer osztálya | | | | |
| | FALS | | IALS | BALS | NALS |
| | Az RVR < 750 m tekintetében lásd a d) 5., d) 6. és d) 10. bekezdéseket. | | | | |
| | A–C KAT. | D KAT. | A–D KAT. | A–D KAT. | A–D KAT. |
| DH (láb) | RVR (m) | | | | |
| 100–120 | 350 | 400 | 450 | 600 | 700 |
| 121–140 | 400 | 450 | 500 | 600 | 700 |
| 141–160 | 450 | 500 | 500 | 600 | 750 |
| 161–199 | 450 | 500 | 550 | 650 | 750 |

*Megjegyzés:* A nem szabványos II. kategóriájú műveletek végrehajtásához szükséges vizuális segédeszközök a futópálya szabvány nappali jelzéseit, valamint a bevezető és futópályafényeket (futópályaszegély-fények, pályaküszöbfények, a futópálya végét jelző fények) foglalják magukban. 400 m vagy alacsonyabb RVR melletti üzemeltetés esetén rendelkezésre kell állniuk középvonali fényeknek. A bevezetőfény-konfigurációk osztályozását és felsorolását a fenti 4. táblázat tartalmazza.

iii. Nem szabványos II. kategóriájú műveletek végrehajtásához az üzemben tartónak biztosítania kell kis látótávolság esetén alkalmazandó megfelelő eljárások kidolgozását, és a tervezett leszállási repülőtéren történő alkalmazását.

g) Precíziós megközelítés – III. kategóriájú üzemeltetés

1. Általános tudnivalók. A III. kategóriájú üzemeltetés az alábbi alcsoportokra osztható:

i. IIIA. kategóriájú üzemeltetés. Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

A) 100 lábnál kisebb elhatározási magassággal; és

B) legalább 200 m futópályamenti látótávolsággal.

ii. IIIB. kategóriájú üzemeltetés. Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

A) 100 lábnál kisebb elhatározási magassággal vagy elhatározási magasság nélkül; és

B) 200 m-nél kisebb, de legalább 75 m futópályamenti látótávolsággal.

*Megjegyzés:* Ha az elhatározási magasság (DH) és a futópálya menti látótávolság (RVR) nem esnek ugyanabba a kategóriába, az RVR fogja meghatározni, hogy az üzemeltetést melyik kategóriában kell figyelembe venni.

2. Elhatározási magasság. Azon üzemeltetésre, ahol elhatározási magasságot használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

i. az AFM-ben meghatározott legkisebb elhatározási magasság, ha meg van adva; vagy

ii. az a legkisebb magasság, amelyig a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül; vagy

iii. az az elhatározási magasság, amelyre a hajózószemélyzetnek engedélye van.

3. Elhatározási magasság nélküli üzemeltetés. Elhatározási magasság nélküli üzemeltetés csak akkor folytatható, ha:

i. az elhatározási magasság nélküli üzemeltetést az AFM engedélyezi; és

ii. a megközelítési eszközök és a repülőtér berendezései támogatni tudják az elhatározási magasság nélküli üzemeltetést; és

iii. az üzemben tartó rendelkezik engedéllyel az elhatározási magasság nélküli III. kategóriájú üzemeltetésre.

*Megjegyzés:* III. kategóriájú futópálya esetén feltételezhető, hogy az elhatározási magasság nélküli üzemeltetés támogatott, kivéve, ha az AIP-ben vagy a NOTAM-ban közzétettek szerint kifejezetten korlátozva van.

4. Vizuális referencia

i. IIIA. kategóriájú üzemeltetés, illetve hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel vagy jóváhagyott HUDLS használatával folytatott IIIB. kategóriájú üzemeltetés esetén a pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a g) pont fenti 2. albekezdésével összhangban meghatározott elhatározási magasság alatt, ha folyamatosan látható legalább három egymást követő fényből álló vizuális referencia, ezek a bevezető fények középső fénye, vagy a földetérési zóna fényei, vagy a futópálya középvonalának fényei, vagy a futópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációi legyenek.

ii. Hiba esetén is működő repülésvezérlő rendszerrel vagy (például HUDLS-t tartalmazó) hiba esetén is működő vegyes leszállási rendszerrel folytatott, elhatározási magasságot alkalmazó IIIB. kategóriájú üzemeltetés esetén a pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést a fenti e) pont 2. albekezdésével összhangban meghatározott elhatározási magasság alatt, ha legalább egy középvonali fényt tartalmazó vizuális referencia folyamatosan látható.

5. Szükséges RVR. Az üzemben tartó által III. kategóriájú üzemeltetés esetén alkalmazandó legkisebb minimumok a következők:

*8. táblázat*

**RVR III. kategóriájú üzemeltetés esetében, a DH és a kigurulási vezérlő/irányítórendszer függvényében**

| III. kategória minimumai | | | |
|---|---|---|---|
| Kategória | Elhatározási magasság (láb) *(2. megjegyzés)* | Kigurulási vezérlő/irányítórendszer | RVR (m) |
| IIIA. | 100 láb alatt | Nem szükséges | 200 m |
| IIIB. | 100 láb alatt | Hibára nem reagáló | 150 m *(1. megjegyzés)* |
| IIIB. | 50 láb alatt | Hibára nem reagáló | 125 m |
| IIIB. | 50 láb alatt vagy elhatározási magasság nélkül | Hiba esetén is működő *(3. megjegyzés)* | 75 m |

*1. megjegyzés:* A CS-AWO 321 b) 3. pontjában foglalt, vagy azzal egyenértékű rendszerrel összhangban lévő igazolással rendelkező repülőgépek esetén.

*2. megjegyzés:* A repülésvezérlő rendszer redundanciáját a CS-AWO szerint a minimális igazolt elhatározási magasság határozza meg.

*3. megjegyzés:* Az említett hiba esetén is működő rendszer állhat hiba esetén is működő vegyes rendszerből is.

h) Látásjavító rendszerek

1. Az e bekezdésnek megfelelő igazolással rendelkező és a jóváhagyott üzemeltetési kézikönyvben foglalt eljárásokkal és korlátozásokkal összhangban alkalmazott látásjavító rendszert használó pilóta

   i. a DH vagy MDH alatt, a futópálya küszöbmagassága feletti 100 méterig folytathatja a megközelítést, feltéve, hogy a látásjavító rendszer a következő vizuális referenciák legalább egyikét jól azonosíthatóan kijelzi:

      A) a bevezető fényrendszer elemei; vagy

      B) a futópálya küszöbe, amelynek azonosítását az alábbiak közül legalább egy lehetővé teszi: a futópálya leszállófelületének kezdete, a pályaküszöbfények vagy a pályaküszöb-azonosító fények; valamint a földetérési zóna, amelynek azonosítását az alábbiak közül legalább egy lehetővé teszi: a futópálya földetérési zónájának leszállófelülete, a földetérési zóna jelzései, a földetérési zóna fényei vagy a futópályafények;

   ii. az alábbi 9. táblázat 1. oszlopában feltüntetett értékről a 2. oszlopban megadottra csökkentheti a megközelítéskor alkalmazandó számított RVR/CMV értéket.

*9. táblázat*

**Az RVR/CMV csökkentése EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítés esetén, a normál RVR/CMV függvényében**

| Rendszerint szükséges RVR/CMV | RVR/CMV EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítés esetén |
|---|---|
| 550 | 350 |
| 600 | 400 |
| 650 | 450 |
| 700 | 450 |
| 750 | 500 |
| 800 | 550 |
| 900 | 600 |
| 1 000 | 650 |
| 1 100 | 750 |
| 1 200 | 800 |
| 1 300 | 900 |
| 1 400 | 900 |
| 1 500 | 1 000 |
| 1 600 | 1 100 |
| 1 700 | 1 100 |

| Rendszerint szükséges RVR/CMV | RVR/CMV EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítés esetén |
|---|---|
| 1 800 | 1 200 |
| 1 900 | 1 300 |
| 2 000 | 1 300 |
| 2 100 | 1 400 |
| 2 200 | 1 500 |
| 2 300 | 1 500 |
| 2 400 | 1 600 |
| 2 500 | 1 700 |
| 2 600 | 1 700 |
| 2 700 | 1 800 |
| 2 800 | 1 900 |
| 2 900 | 1 900 |
| 3 000 | 2 000 |
| 3 100 | 2 000 |
| 3 200 | 2 100 |
| 3 300 | 2 200 |
| 3 400 | 2 200 |
| 3 500 | 2 300 |
| 3 600 | 2 400 |
| 3 700 | 2 400 |
| 3 800 | 2 500 |
| 3 900 | 2 600 |
| 4 000 | 2 600 |
| 4 100 | 2 700 |
| 4 200 | 2 800 |
| 4 300 | 2 800 |
| 4 400 | 2 900 |
| 4 500 | 3 000 |
| 4 600 | 3 000 |
| 4 700 | 3 100 |
| 4 800 | 3 200 |
| 4 900 | 3 200 |
| 5 000 | 3 300 |

2. A fenti h) bekezdés 1. pontja csak ILS, MLS, PAR, GLS és APV használatával végrehajtott műveletek esetén alkalmazható, amennyiben a DH nem kisebb 200 lábnál, vagy amennyiben a megközelítést jóváhagyott függőleges irányvezetést alkalmazva hajtják végre 250 lábnál nem alacsonyabb MDH-hoz vagy DH-hoz.

3. A pilóta csak akkor folytathatja a megközelítést az alkalmazandó futópálya küszöbmagassága feletti 100 méter alatt, ha az alább meghatározott vizuális referenciák legalább egyikét a látásjavító rendszerekre való támaszkodás nélkül is tisztán látja és azonosítani tudja:

A) a pályaküszöb fényei vagy jelzései; vagy

B) a földetérési zóna fényei vagy jelzései.

i) Szándékosan üres

j) Körözés

1. Minimális süllyedési magassága (MDH). Körözés esetén az MDH az alábbi értékek közül a legmagasabb:

i. a repülőgép-kategória közzétett körözési OCH értéke; vagy

ii. az alábbi 10. táblázatból számított minimális körözési magasság; vagy

iii. a megelőző műszeres megközelítési eljárás DH/MDH-ja.

2. (Tengerszint feletti) minimális süllyedési magasság (MDA). Körözés esetén az MDA kiszámításához a fenti 1. pont szerint meghatározott MDH-hoz hozzá kell adni a repülőtér közzétett pályamagasságát.

3. Látótávolság. Körözés esetén a minimális látótávolság az alábbi értékek közül a magasabb:

i. a repülőgép-kategória körözési látótávolsága, ha azt közzétették; vagy

ii. az alábbi 10. táblázatból számított minimális látótávolság; vagy

iii. a megelőző műszeres megközelítési eljárás céljára az 5. és 6. táblázat alapján számított RVR/CMV.

4. A fenti 3. albekezdésben leírt követelmények ellenére a hatóság mentesítheti az üzemben tartót a látótávolságnak a 10. táblázat alapján számított érték fölé történő megnövelésével kapcsolatos követelmény alól.

5. A 4. albekezdésben leírt mentességeket olyan helyszínekre kell korlátozni, ahol nyilvánvalóan közérdek a jelenlegi üzemeltetés fenntartása. A mentességnek az üzemben tartó tapasztalatán, képzési programján és hajózószemélyzetének képzettségén kell alapulnia. A mentességeket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni.

*10. táblázat*

**Minimális látótávolság és MDH körözés esetén, a repülőgép kategóriája függvényében**

| | Repülőgép kategóriája | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH (láb) | 400 | 500 | 600 | 700 |
| Minimális meteorológiai látótávolság (m) | 1 500 | 1 600 | 2 400 | 3 600 |

6. Az előírt pályán történő körözés ennek a bekezdésnek az értelmezésében elfogadott eljárás.

k) Vizuális megközelítés. Az üzemben tartó 800 m-nél alacsonyabb RVR-t nem alkalmazhat vizuális megközelítésre.

l) A jelentett meteorológiai látótávolság konverziója RVR/CMV-vé

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a meteorológiai látótávolság RVR/CMV-re történő konverzióját nem használják a felszálláshoz; bármely más, 800 méternél alacsonyabb RVR minimum kiszámításához, vagy ha rendelkezésre áll jelentett RVR.

*Megjegyzés:* Ha a jelentések szerint az RVR a repülőtér üzemben tartója által becsült maximális érték fölött van (például »RVR 1 500 méter felett«), akkor az e bekezdés alkalmazásában nem tekinthető jelentett értéknek.

2. Ha a meteorológiai látótávolságot a fenti l) pont 1. albekezdésében szereplő körülmények kivételével bármikor máskor RVR-ré konvertálják, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő táblázatot használják:

*11. táblázat*

**Meteorológiai látótávolság konverziója RVR/CMV-vé**

| A fényrendszer működő elemei | RVR/CMV = jelentett meteorológiai látótávolság × | |
|---|---|---|
| | Nappal | Éjszaka |
| HI megközelítési és futópályafények | 1,5 | 2,0 |
| Bármely, a fentitől eltérő fényberendezés | 1,0 | 1,5 |
| Nincs világítás | 1,0 | Nem alkalmazható |

*Az OPS 1.430 c) pontjának 2. függeléke*

**Repülőgép-kategóriák – Üzemeltetés minden időjárásban**

a) Repülőgépek osztálybasorolása

A repülőgépek kategóriák szerinti osztálybasorolásához figyelembe vett kritériumok a repülőgép sebessége a pályaküszöbnél (VAT), amely egyenlő az átesési sebesség (VSO) szorozva 1,3-del vagy a VSIG szorozva 1,23-dal leszállási konfigurációban, a maximális engedélyezett leszálló tömeg mellett. Amennyiben mind a VSO, mind a VS1G rendelkezésre áll, a nagyobb kapott VAT sebességet kell alkalmazni. A VAT értékeknek megfelelő repülőgép-kategóriákat az alábbi táblázat tartalmazza:

| Repülőgép kategóriája | VAT |
|---|---|
| A | 91 csomó alatt |
| B | 91–120 csomó |
| C | 121–140 csomó |
| D | 141–165 csomó |
| E | 166–210 csomó |

A figyelembe veendő leszállási konfigurációt az üzemben tartó vagy a repülőgép gyártója határozza meg.

b) Kategória (legnagyobb leszálló tömeg) tartós változása

1. Az üzemben tartó tartósan alacsonyabb leszálló tömeget határozhat meg és használhat a VAT meghatározásához, ha a hatóság jóváhagyja.

2. Az egy adott repülőgépre meghatározott kategória tartós és így a változó folyamatos napi üzemeltetési feltételektől független érték legyen.

*Az OPS 1.440 1. függeléke*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok**

a) Általános. A kis látótávolságnál történő üzemeltetés bevezetésére és jóváhagyására a következő eljárásokat kell alkalmazni.

b) Üzemi bemutató. Az üzemi bemutató célja a jóváhagyandó II./III. kategóriájú programban alkalmazandó repülőgép repülésirányító rendszerek (adott esetben a HUDLS-t is beleértve), oktatási, hajózószemélyzeti eljárások, karbantartási program és kézikönyvek használatának és hatékonyságának meghatározása vagy validálása.

1. Minden egyes repülőgéptípusra felszerelt rendszer használatával legalább 30 megközelítést és leszállást kell megvalósítani a II./III. kategóriájú üzemeltetésben, ha az igényelt DH legalább 50 láb. Ha a DH 50 lábnál kisebb, legalább 100 megközelítést és leszállást kell végrehajtani, kivéve, ha a hatóság mást hagy jóvá.

2. Ha az üzemben tartó ugyanazon légijármű-típus eltérő változatain ugyanazokat az alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használja, vagy eltérő alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használ ugyanazon légijármű-típuson, be kell mutatnia, hogy a különböző változatok kielégítő teljesítményűek, de nem szükséges teljes üzemi bemutatót végrehajtania minden változatra. A hatóság elfogadhatja a megközelítések és leszállások számának csökkentését egy másik üzemben tartó által az OPS 1-gyel összhangban kiadott AOC-vel ugyanazon repülőgéptípus vagy változat és eljárások használatával szerzett tapasztalat elismerése alapján is.

3. Ha a sikertelen megközelítések száma meghaladja az összes 5 %-át (pl. nem kielégítő leszállások, rendszerlekapcsolódások), a kiértékelési programot legalább 10 megközelítést és leszállást tartalmazó lépésekben meg kell hosszabbítani, amíg a teljes hibahányad 5 % alatt nem marad.

c) Adatgyűjtés az üzemi bemutatóhoz. Minden kérelmező ki kell fejlesszen egy adatgyűjtési módszert (pl. egy, a hajózószemélyzet által használandó űrlapot) a megközelítési és leszállási teljesítmény feljegyzésére. A kapott adatokat és a bemutató adatainak egy összefoglalóját a hatóság részére elérhetővé kell tenni kiértékelés céljából.

d) Adatok elemzése. A nem kielégítő megközelítéseket és/vagy automatikus leszállásokat dokumentálni és elemezni kell.

e) Folyamatos monitorolás

1. Az első engedély megszerzését követően az üzemben tartó folyamatosan monitorolja az üzemeltetést, hogy feltárjon minden nemkívánatos tendenciát, mielőtt az veszélyessé válna. A hajózószemélyzet jelentéseit lehet használni erre a célra.

2. Az alábbi információt 12 hónapig meg kell őrizni:

i. repülőgéptípusonként az olyan megközelítések összes száma, amelyekben II. vagy III. kategóriájú fedélzeti felszerelést használtak kielégítő valóságos vagy gyakorló megközelítésekhez az érvényes II. vagy III. kategóriájú minimumok mellett; és

ii. a nem kielégítő megközelítések és/vagy automatikus leszállások száma repülőterenként és repülőgéplajstromozásonként, a következő kategóriákban:

A) fedélzeti berendezések hibái;

B) nehézségek földi eszközökkel;

C) megszakított megközelítések az ATC utasításai miatt; vagy

D) egyéb okok.

3. Az üzemben tartó dolgozzon ki egy eljárást minden repülőgép automatikus leszálló rendszere teljesítményének, illetve adott esetben a HUDLS földetérési teljesítményének monitorolására.

f) Átmeneti időszakok

1. Megelőző II. vagy III. kategóriás gyakorlat nélküli üzemben tartók

i. Korábbi II. vagy III. kategóriás üzemeltetési gyakorlattal nem rendelkező üzemben tartók számára abban az esetben engedélyezhető a II. vagy IIIA. kategóriájú üzemeltetés, ha az adott repülőgéptípuson minimum 6 hónapos I. kategóriás üzemeltetési gyakorlatot szereznek.

ii. Az adott repülőgéptípuson a 6 hónapos II. vagy IIIA. kategóriájú üzemeltetés teljesítését követően az üzemben tartó számára engedélyezhető a IIIB. kategóriás üzemeltetés. Ezen engedély megadásakor a hatóság előírhat a legalacsonyabbnál magasabb minimumokat is egy további időszakra. A minimum megnövelése rendszerint csak az RVR-re és/vagy az elhatározási magasság nélküli üzemeltetés korlátozására vonatkozik, és úgy kell megválasztani, hogy ne tegye szükségessé az üzemeltetési eljárások semmilyen megváltoztatását.

2. i. Megelőző II. vagy III kategóriás gyakorlattal rendelkező üzemben tartók. A megelőző II. vagy III. kategóriás gyakorlattal rendelkező üzemben tartó kérésére a hatóságtól engedélyt kaphat egy csökkentett átmeneti időszakra.

ii. A II. vagy III. kategóriájú üzemeltetésre engedéllyel rendelkező, robotpilótával (automata leszállással vagy anélkül) végzett megközelítési eljárásokat használó üzemben tartó, aki ezután bevezeti a HUDLS alkalmazásával végzett kézi II. vagy III. kategóriájú műveleteket, a bemutató időszakra érvényes rendelkezések szempontjából »új II/III. kategóriájú üzemben tartónak« minősül.

g) II. és III. kategóriájú és LVTO berendezések karbantartása. Az üzemben tartó dolgozza ki a fedélzeti irányító rendszerek karbantartási utasítását a gyártóval kapcsolatot tartva és azt építse be az M rész M.A. 302-ben előírt repülőgép karbantartási programjába, amelyet a hatóságnak kell jóváhagynia.

h) Kiválasztható repülőterek és futópályák

1. Minden repülőgéptípus–futópálya kombinációt verifikálni kell legalább egy II. kategóriájú vagy jobb feltételekkel végrehajtott sikeres megközelítéssel és leszállással a III. kategóriás üzemeltetés megkezdése előtt.

2. Szabálytalan pályaküszöb előtti tereppel vagy más előrelátható vagy ismert hiányosságokkal rendelkező futópályára minden repülőgéptípus–futópálya kombinációt verifikálni kell szabványos I. kategóriájú vagy jobb körülmények között az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett, a II. kategóriájú, nem szabványos II. kategóriájú vagy III. kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt.

3. Ha az üzemben tartó (az alábbi 4. albekezdés értelmében) ugyanazon repülőgéptípus eltérő változatain ugyanazokat az alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használja, vagy eltérő alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használ (az alábbi 4. albekezdés értelmében) ugyanazon repülőgéptípuson, be kell mutatnia, hogy a változatok kielégítő üzemi teljesítményűek, de nem szükséges teljes üzemi bemutatót végrehajtania minden változat/futópálya kombinációra.

4. A h) bekezdés alkalmazásában a repülőgéptípus vagy repülőgéptípus-változat akkor minősül azonos repülőgéptípusnak vagy -változatnak, ha az adott típus/változat alábbi jellemzői azonosak vagy hasonlóak:

i. Technológiai szint, beleértve az alábbiakat:

A) FGS és a hozzá tartozó kijelzők és vezérlőszervek;

B) FMS, és az FGS-sel való integrációjának szintje;

C) HUDLS alkalmazása.

ii. Üzemeltetési eljárások, beleértve az alábbiakat:

A) riasztási magasság;

B) kézi/automatikus leszállás;

C) elhatározási magasság nélküli üzemeltetés;

D) HUD/HUDLS használata vegyes üzemeltetés esetén.

iii. Kezelési jellemzők, beleértve az alábbiakat:

A) kézi leszállás automatikus vagy HUDLS-vezérelt megközelítés után;

B) kézi átstartolás automatikus megközelítés után;

C) automatikus/kézi kigurulás.

5. A fenti 4. albekezdés értelmében ugyanazon repülőgéptípust/-osztályt vagy típusváltozatot használó üzemben tartók ennek a bekezdésnek a teljesítése során felhasználhatják egymás tapasztalatait és nyilvántartásait.

6. A nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetést folytató üzemben tartónak meg kell felelnie az OPS 1.440 1. függelékében (»Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok«) foglalt, a II. kategóriájú üzemeltetésre alkalmazandó szabályoknak.

*Az OPS 1.450 1. függeléke*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések**

a) Általános: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagjainak oktatása kis látótávolságnál történő üzemeltetésre foglaljon magában strukturált földi tanfolyamokat, repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatást. Az üzemben tartó az alábbi 2. és 3. albekezdésekben előírt módon szűkítheti a tanfolyam tartalmát, ha a szűkített tanfolyam tartalma a hatóság számára elfogadható.

1. A hajózószemélyzet II. vagy III. kategóriás gyakorlat nélküli tagjai végezzék el az alábbi b), c) és d) albekezdésekben leírt teljes oktatási programot.

2. A hajózószemélyzet más közösségi üzemben tartónál hasonló típusú üzemeltetés során (robotpilótával/automata leszállással, HUDLS-szel/vegyes rendszerű HUDLS-szel vagy EVS-szel) II. vagy III. kategóriás, vagy adott esetben kézi leszállás során II. kategóriás gyakorlatot szerzett tagjai az alábbi típusú földi tanfolyamok egyikét végezhetik el:

   i. Rövidített földi tanfolyam, amennyiben más típust/osztályt üzemeltet, mint amelyen előzőleg II. vagy III. kategóriás gyakorlatot szerzett.

   ii. Rövidített földi, repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes tanfolyam, amennyiben ugyanazon típust/osztályt és ugyanazon típus vagy osztály ugyanazon változatát üzemelteti, mint amelyen előzőleg II. vagy III. kategóriás gyakorlatot szerzett. A rövidített tanfolyam tartalmazza legalább a d) pont 1. albekezdésének, valamint alkalmazhatóságuk szerint a d) pont 2. i. vagy ii. albekezdésének, továbbá a d) pont 3. i. albekezdésének követelményeit. Az üzemben tartó a hatóság jóváhagyásával csökkentheti a d) pont 2. i. albekezdésében előírt megközelítések/leszállások számát, ha a típus/osztály vagy a típus-/osztályváltozat alábbi jellemzői azonosak vagy hasonlóak:

      A) technológiai szint – repülésvezérlő/-irányító rendszer (FGS); és

      B) üzemeltetési eljárások;

      C) kezelési jellemzők (lásd az alábbi 4. bekezdést),

      mint az előzőleg üzemeltetett típusái vagy osztályéi; más esetben a d) pont 2. i. albekezdése követelményeinek teljes egészében eleget kell tenni;

      D) HUDLS/vegyes rendszerű HUDLS alkalmazása;

      E) EVS alkalmazása.

3. A hajózószemélyzetnek az üzemben tartónál II. vagy III. kategóriás gyakorlatot szerzett tagjai rövidített földi, repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes tanfolyamot végezhetnek.

   A rövidített tanfolyam tartalma az alábbi különféle esetekben:

   i. Repülőgéptípus/-osztály váltásakor legalább a d) pont 1. albekezdésének, valamint alkalmazhatóságuk szerint a d) pont 2. i. vagy ii. albekezdésének, továbbá 3. i. albekezdésének követelményei.

   ii. Ugyanazon típuson vagy osztályon belül más repülőgép-változatra történő váltáskor, amennyiben azok alábbi jellemzői azonosak vagy hasonlóak:

      A) technológiai szint – repülésvezérlő/-irányító rendszer (FGS); és

      B) üzemeltetési eljárások (összes);

      C) kezelési jellemzők (lásd az alábbi 4. bekezdést);

      D) HUDLS/vegyes rendszerű HUDLS alkalmazása;

      E) EVS alkalmazása,

      mint az előzőleg üzemeltetett típusái vagy osztályéi, a változatváltásnak megfelelően a különbségeket bemutató tanfolyam vagy szoktató képzés eleget tesz a rövidített tanfolyammal kapcsolatos követelményeknek.

iii. Ugyanazon típuson vagy osztályon belül más repülőgép-változatra történő váltáskor, amennyiben azok alábbi jellemzői jelentősen különbözőek:

A) technológiai szint – repülésvezérlő/-irányító rendszer (FGS); és

B) üzemeltetési eljárások (összes);

C) kezelési jellemzők (lásd az alábbi 4. bekezdést);

D) HUDLS/vegyes rendszerű HUDLS alkalmazása;

E) EVS alkalmazása,

akkor legalább a d) pont 1. albekezdésében, valamint alkalmazhatóságuk szerint a d) pont 2. i. vagy ii. albekezdésében, továbbá a d) pont 3. i. albekezdésében foglalt követelményeknek kell teljesülniük. Az üzemben tartó a hatóság jóváhagyásával csökkentheti a d) pont 2. i. albekezdésében előírt megközelítések/leszállások számát.

4. Azonos típushoz vagy osztályhoz tartozó repülőgépek eltérő változatainak II. vagy III. kategóriájú üzemeltetése esetén az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az adott repülőgépek eltérései és/vagy hasonlóságai indokolttá tegyék ezt az üzemeltetést, figyelembe véve legalább a következőket:

i. Technológiai szint, beleértve az alábbiakat:

A) FGS és a hozzá tartozó kijelzők és vezérlőszervek;

B) a repülésirányító rendszer (FMS), és az FGS-sel való integrációjának szintje (vagy hiánya);

C) vegyes rendszerű HUD/HUDLS és/vagy EVS használata.

ii. Üzemeltetési eljárások, beleértve az alábbiakat:

A) hibára nem reagáló/hiba esetén is működő, riasztási magasság;

B) kézi/automatikus leszállás;

C) elhatározási magasság nélküli üzemeltetés;

D) vegyes rendszerű HUD/HUDLS használata.

iii. Kezelési jellemzők, beleértve az alábbiakat:

A) kézi leszállás automatikus, HUDLS- és/vagy EVS-vezérelt megközelítés után;

B) kézi átstartolás automatikus megközelítés után;

C) automatikus/kézi kigurulás.

b) Földi oktatás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kis látótávolságú üzemeltetés földi tanfolyama legalább a következőket tárgyalja:

1. az ILS és/vagy MLS jellemzői és korlátai;

2. a vizuális kisegítő eszközök jellemzői;

3. a köd jellemzői;

4. a konkrét fedélzeti rendszer üzemeltetési képességei és korlátai, adott esetben a HUDLS szimbólumrendszere és EVS-jellemzők;

5. a csapadék, jéglerakódás, alacsony szintű szélnyírás és a turbulencia hatásai;

6. a speciális repülőgép-/rendszermeghibásodások hatásai;

7. az RVR mérő rendszerek használata és korlátai;

8. az akadályok elkerülési követelményeinek elvei;

9. a földi eszközök meghibásodásának felismerése és az ekkor végrehajtandó tevékenységek;

10. a földi mozgások alkalmával végrehajtandó eljárások és betartandó óvórendszabályok, amikor az RVR legfeljebb 400 méter, valamint a további előírt tevékenységek a felszálláshoz 150 méter (»D« kategóriájú repülőgépek esetén 200 m) alatti körülmények között;

11. a rádió-magasságmérő alapján meghatározott elhatározási magasságok jelentősége, valamint a megközelítési szakasz terep-kontúrjának hatása a rádió-magasságmérőn jelzett értékekre és az automatikus megközelítési/leszállási rendszerekre;

12. a riasztási magasság fontossága és jelentősége, valamint a meghibásodások esetén végrehajtandó tevékenységek a riasztási magasság felett és alatt;

13. a pilóták képzettségi követelményei ahhoz, hogy jóváhagyást kapjanak kis látótávolság melletti felszállások és II. vagy III. kategóriájú üzemeltetés végrehajtására; és

14. a helyes ülés és szemmagasság-beállítás fontossága.

c) Repülőgép-szimulátoros oktatás és/vagy repülőgépes oktatás

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kis látótávolságú üzemeltetés repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatása tartalmazza a következőket:

   i. a berendezések kielégítő működésének ellenőrzése mind a földön mind repülés közben;

   ii. a földi eszközök állapotában bekövetkezett változások hatása a minimumokra;

   iii. az alábbiak monitorolása:

      A. automatikus repülésvezérlő rendszerek és automatikus leszállási állapotközlők, hangsúlyt fektetve az ezen rendszerek meghibásodása esetén végrehajtandó tevékenységekre; és

      B. adott esetben a HUD/HUDLS/EVS irányítás státusza és állapotközlői, az alsó útmutató monitort is beleértve;

   iv. meghibásodás – mint a hajtóművek, elektromos rendszerek, hidraulikák vagy repülésvezérlő rendszerek hibái – esetén végrehajtandó tevékenységek;

   v. az ismert működésképtelenségek hatásai és a minimális felszerelési lista használata;

   vi. a Légialkalmassági Bizonyítványból eredő üzemeltetési korlátozások;

   vii. eligazítás az elhatározási magasságban szükséges vizuális útmutatókról és információ a siklópályától vagy az iránysávtól történő maximális megengedett eltérésről; és

   viii. a riasztási magasság fontossága és jelentősége, valamint a meghibásodások esetén végrehajtandó tevékenységek a riasztási magasság felett és alatt.

2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagját kiképzi feladatai ellátására és utasítja a személyzet többi tagjával szükséges koordinációra. A repülőgép-szimulátorokat a lehető legnagyobb mértékben használni kell.

3. Az oktatást szakaszokra kell osztani, amelyek átfogják a szabályos üzemeltetést repülőgép, illetve berendezés meghibásodása nélkül, de minden várhatóan előforduló időjárási körülmény között és azon repülőgép és berendezés meghibásodások részletes ismertetését, amelyek hatással lehetnek a II. vagy III. kategóriájú üzemeltetésre. Amennyiben a repülőgép rendszerei között vannak hibrid vagy egyéb speciális rendszerek (mint pl. a HUD/HUDLS vagy a látásjavító eszközök), a hajózószemélyzet tagjai kötelesek gyakorolni ezek használatát szabályos és rendellenes helyzetek esetén az oktatás repülőgép-szimulátoros periódusában.

4. Gyakorolni kell a cselekvésképtelenség esetére kis látótávolságon történő felszálláshoz és II. és III. kategóriájú üzemeltetéshez megfelelő eljárásokat.

5. Amennyiben nem létezik az adott repülőgép reprezentálására alkalmas repülőgép-szimulátor, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépes oktatás azon szakaszának teljesítése, amely a II. kategóriájú üzemeltetés vizuális eseteire specializált, egy külön erre a célra jóváhagyott repülőgép-szimulátoron történjen. Ezen oktatás legalább 4 megközelítést foglaljon magában. A típusra jellemző oktatás és eljárások gyakorlása a repülőgépen történjen.

6. A II. és III. kategóriájú alaptanfolyam legalább a következő gyakorlatokat tartalmazza:

   i. megközelítés a repülőgépbe beszerelt megfelelő repülésirányítási, robotpilóta és vezérlő rendszerek mellett a megfelelő elhatározási magasságig és tartalmazza az átmenetet a vizuális repülésre és leszállásra;

   ii. megközelítés az összes hajtómű működtetésével a repülőgépbe beszerelt megfelelő repülésirányítási rendszerek, robotpilóták, HUDLS és/vagy EVS és vezérlő rendszerek mellett a megfelelő elhatározási magasságig és utána egy megszakított megközelítés, mindezt külső referencia nélkül;

   iii. ahol értelmezhető, automatikus kilebegtetést, leszállást és kigurulást biztosító automatikus repülési rendszereket használó megközelítések; és

   iv. az alkalmazandó rendszerek normális üzemeltetése az elhatározási magasságon a vizuális útmutatók beszerzésével és azok nélkül.

7. Az oktatás további szakaszai legalább tartalmazzák a következőket:

   i. megközelítéseket hajtómű-meghibásodás esetén a megközelítés különböző fázisaiban;

   ii. megközelítéseket a kritikus berendezések (pl. elektromos rendszerek, automatikus repülési rendszerek, földi vagy fedélzeti ILS/MLS rendszerek és állapotjelzők) meghibásodása esetén;

   iii. megközelítéseket, ahol az automatikus repülési berendezés és/vagy a HUD/HUDLS/EVS meghibásodása alacsony magasságon a következők egyikét igényli:

      A) visszatérés kézi repülésre a kilebegtetés, leszállás és kigurulás vagy megszakított megközelítés irányítására; vagy

      B) visszatérés kézi repülésre vagy korlátozott automatikus vezérlési módra az elhatározási magasságról, azon vagy az alatt megszakított megközelítések irányítására, ideértve azokat is, amelyek a futópályára történő leszállásra vezethetnek;

   iv. rendszerek olyan meghibásodása, amely az iránysávtól vagy a siklópályától történő nagymértékű eltéréshez vezet, mind az elhatározási magasság felett, mind az alatt az üzemeltetésre engedélyezett minimális láthatósági feltételek mellett. Ezenkívül gyakorolni kell a kézi leszállással történő folytatást, ha a felső útmutató monitor (head up display) jelenti az automatikus rendszer korlátozott üzemmódját vagy a felső útmutató monitor az egyetlen kilebegtetési mód; és

   v. a repülőgéptípusra vagy -változatra jellemző meghibásodások és eljárások.

8. Az oktatási program biztosítsa azon hibák kezelésének gyakorlását, amelyek nagyobb minimumokhoz való visszatérést tesznek szükségessé.

9. Az oktatási program tartalmazza a repülőgép kezelését abban az esetben, amikor egy hibára nem reagáló III. kategóriájú megközelítés esetén a hiba a robotpilóta lekapcsolódását okozza az elhatározási magasságon vagy az alatt, amikor a legutolsó jelentett RVR 300 m vagy annál kevesebb.

10. Ha legfeljebb 400 m-es RVR mellett végeznek felszállást, oktatást kell tartani a folytatott és megszakított felszállást eredményező rendszer- és hajtómű-meghibásodásokról is.

11. A képzési programnak adott esetben ki kell térnie azon megközelítésekre, amelyek esetében a HUDLS és/vagy EVS kis magasságon történő meghibásodása az alábbiak egyikét teszi szükségessé:

   i. visszatérés az alsó útmutató monitorok használatához a megszakított megközelítés végrehajtása érdekében; vagy

   ii. visszatérés HUDLS-irányítás nélküli vagy korlátozott HUDLS-irányítással történő repülésre az elhatározási magasságon vagy az alatt megszakított megközelítések végrehajtása érdekében, ideértve azokat is, amelyek a futópályára történő leszálláshoz vezethetnek.

12. Az üzemeltető biztosítja, hogy HUD/HUDLS vagy vegyes rendszerű HUD/HUDLS vagy EVS használatával végrehajtott kis látótávolság melletti felszállás, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal végzett műveletek, nem szabványos II. kategóriájú, valamint II. és III. kategóriájú üzemeltetés esetén a képzés és a számonkérés adott esetben kitér a HUD/HUDLS normál üzemeltetés közben a repülés minden fázisa során történő használatára.

d) Típusátképzési követelmények kis látótávolság melletti felszállások, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő és nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetés, EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítés, valamint II. és III. kategóriájú üzemeltetés folytatásához. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja elvégezze a kis látótávolság esetén alkalmazandó eljárásokhoz kapcsolódó alábbi oktatást, ha átkerül egy olyan új típusra/osztályra vagy változatra, amelyen alacsony látótávolság melletti felszállást, az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő vagy nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetést, 800 m vagy kisebb RVR mellett EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítést, vagy II. vagy III. kategóriájú üzemeltetést fognak végrehajtani. A hajózószemélyzet tagjainak a rövidített tanfolyam végzéséhez szükséges gyakorlatával szembeni követelményeket a fenti a) pont 2., 3. és 4. albekezdései tartalmazzák:

1. Földi oktatás. A fenti b) albekezdésben előírt követelmények, figyelembe véve a hajózószemélyzet tagjának II. és III. kategóriás képzettségét és gyakorlatát.

2. Repülőgép-szimulátor oktatás és/vagy repülőgépes oktatás.

   i. legalább 6 (EVS-sel rendelkező vagy nem rendelkező HUDLS esetén 8) megközelítés és leszállás egy repülőgép-szimulátorban. A 8 HUDLS-es megközelítéssel kapcsolatos követelmény vegyes rendszerű HUDLS üzemeltetés folytatása esetén 6-ra csökkenthető. Lásd az alábbi 4. i. albekezdést.

   ii. ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgép-szimulátor, legalább 3 (HUDLS és/vagy EVS esetén 5) megközelítés, ezen belül legalább egy átstartolás szükséges a repülőgépen. Vegyes rendszerű HUDLS üzemeltetés esetén legalább 3 megközelítés, ezen belül legalább egy átstartolás szükséges.

   iii. megfelelő további oktatás, ha bármely speciális berendezésre van szükség, úgy mint a felső útmutató monitor vagy látásjavító berendezés. Kevesebb mint 800 m RVR melletti, EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítések esetén a repülőgéppel legalább 5 megközelítés, ezen belül legalább egy átstartolás szükséges.

3. A hajózószemélyzet minősítése. A hajózószemélyzet minősítésének követelményei az üzemben tartóhoz és az üzemeltetett repülőgéptípushoz adaptáltak.

   i. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja ellenőrzésen esik át, mielőtt II. vagy III. kategóriájú üzemeltetést végez.

   ii. A fenti i. albekezdésben leírt ellenőrzés helyettesíthető a fenti d) pont 2. albekezdése szerinti repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatás sikeres elvégzésével.

4. Felügyelet alatti útvonalrepülés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vesz a következő felügyelet alatti útvonalrepülésen (LIFUS):

   i. A II. kategóriára, ha kézi leszállás vagy HUDLS-sel történő megközelítés és földetérés szükséges, legalább a következők teljesítendők:

      A) 3 leszállás kikapcsolt robotpilótával;

      B) 4 leszállás HUDLS használatával történő földetéréssel;

      azzal a kivétellel, hogy csak 1 kézi (HUDLS használatával végrehajtott a földetérés esetén 2) leszállás szükséges, ha a fenti d) pont 2. albekezdésében előírt oktatást egy nulla repült idő melletti típusátképzésre (ZFT) alkalmas repülőgép-szimulátoron végezték el.

   ii. A III. kategóriára legalább 2 automata leszállás, a következő kivételekkel:

      A) csak 1 automata leszállás szükséges, ha a fenti d) pont 2. albekezdésében előírt oktatást egy nulla repült idő melletti típusátképzésre alkalmas repülőgép-szimulátoron végezték el;

      B) nem szükséges automata leszállás a LIFUS során, ha a fenti d) pont 2. albekezdésében előírt oktatást egy nulla repült idő melletti (ZFT) típusátképzésre alkalmas repülőgép-szimulátoron végezték el, és a hajózószemélyzet tagja sikerrel elvégezte a ZFT típusminősítő, -átképző oktatást;

C) a hajózószemélyzetnek a fenti B) bekezdéssel összhangban kiképzett és minősített tagját a LIFUS időpontjában képzettsége feljogosítja az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírtaknak megfelelő legalacsonyabb DA(H)-ig és RVR-ig történő repülésre.

iii. A földetéréshez HUDLS-t használó III. kategóriájú megközelítések esetében legalább 4 megközelítés.

e) Típus- és parancsnoki gyakorlat

1. A II. kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt a következő további követelmények vonatkoznak a parancsnokokra vagy pilótákra, akikre a repülés lebonyolítását bízhatják, és akik újak az adott repülőgéptípuson vagy -osztályon:

i. 50 óra vagy 20 szakasz az adott típuson, a felügyelet alatti útvonalrepülést beleértve; és

ii. ha az üzemeltetés II. kategóriájú kézi leszállást vagy a földetéréshez HUDLS használatát teszi szükségessé, az alkalmazandó II. kategóriás RVR-minimumokhoz 100 m-t hozzá kell adni a következők teljesítéséig:

A) összesen 100 óra vagy 40 szakasz az adott típuson, beleértve a LIFUS teljesítését; vagy

B) összesen 50 óra vagy 20 szakasz az adott típuson, beleértve a LIFUS teljesítését, amennyiben a hajózószemélyzet tagja már előzőleg rendelkezett közösségi üzemben tartó által kiadott képesítéssel II. kategóriás kézi leszállásra;

C) a HUDLS-sel végrehajtott műveletek tekintetében továbbra is alkalmazandók az e) pont 1. és 2. i. bekezdésében előírt szektorális követelmények; a típuson/osztályon repült órák önmagukban nem teljesítik a követelményeket.

2. A III. kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt a következő további követelmények vonatkoznak a parancsnokokra vagy pilótákra, akikre a repülés lebonyolítását bízhatják, és akik újak az adott repülőgéptípuson:

i. 50 óra vagy 20 szakasz az adott típuson, a felügyelet alatti útvonalrepülést beleértve; és

ii. 100 m-rel meg kell növelni az érvényes II. vagy III. kategóriájú RVR-minimumot, amíg a típuson el nem éri az összesen 100 órát vagy 40 szakaszt, a felügyelet alatti útvonalrepülést is beleértve; kivéve ha a hajózószemélyzet adott tagját előtte egy közösségi üzemben tartónál a II. vagy III. kategóriájú üzemeltetésre minősítették.

3. A hatóság engedélyezheti a fenti parancsnoki gyakorlati követelmények csökkentését a hajózószemélyzet azon tagjai számára, akiknek van II. vagy III. kategóriás parancsnoki gyakorlatuk.

f) Alacsony látótávolság melletti felszállás 150/200 m alatti RVR-nél

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy 150 m alatti (»D« kategóriájú repülőgépek esetén 200 m alatti) RVR-nél történő felszállások engedélyezése előtt az alábbi oktatásra kerül sor:

i. Normál felszállás minimális engedélyezett RVR-feltételek között;

ii. Felszállás minimális engedélyezett RVR-feltételek között egy hajtómű meghibásodásával V1 és V2 között, mihelyt azt a biztonsági megfontolások megengedik; és

iii. Felszállás minimális engedélyezett RVR-feltételek között egy hajtómű meghibásodásával a V1 előtt, ami visszautasított felszálláshoz vezet.

2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fenti 1. albekezdés által előírt oktatást egy repülőgép-szimulátorban végezzék. Ennek az oktatásnak ki kell terjednie valamennyi speciális eljárás és berendezés használatára. Ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgép-szimulátor, a hatóság engedélyezheti, hogy ezt az oktatást egy repülőgépen végezzék el a minimális RVR-feltételek követelménye nélkül. (Lásd az OPS 1.965. 1. függelékét)

3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja ellenőrzésen essen át, mielőtt kis látótávolság melletti felszállásokat végezne 150 m alatti (»D« kategóriájú repülőgépek esetén 200 m alatti) RVR-ek mellett, ha vonatkozik rá. A fenti i. albekezdésben leírt ellenőrzés helyettesíthető a fenti f) pont 1. albekezdésében előírt repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes típusátképzési oktatással.

g) Felfrissítő oktatás és ellenőrzés – Kis látótávolság melletti üzemeltetés

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a normál felfrissítő oktatáshoz és az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzéséhez kapcsolódva ellenőrizzék a pilóta tudását és képességét azon típusú üzemeltetés folytatására, amelyre engedéllyel rendelkezik és ellenőrzésen esett át. A repülőgép-szimulátorban (az OPS 1.965 b) pontjában meghatározottak szerint) az előírt üzemeltetői szakértelem-ellenőrzés érvényességi idején belül a szükséges végrehajtandó megközelítések száma legalább 2 (4, amennyiben a földetéréshez HUDLS-t és/vagy EVS-t használnak), amelyek egyikének a legkisebb jóváhagyott RVR melletti leszállásnak kell lennie; ezen túlmenően e megközelítések közül egy (HUDLS-t és/vagy EVS-t alkalmazó üzemeltetés esetén 2) helyettesíthető egy jóváhagyott II. és III. kategóriájú eljárásokat alkalmazó repülőgéppel történő megközelítéssel és leszállással. Az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzése során egy megszakított megközelítést kell teljesíteni. Ha az üzemben tartó jogosult felszállást végrehajtani 150/200 m alatti RVR-en, legalább egy LVTO-t kell repülni az érvényes legalkalmasabb minimumokon az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzése során.

2. A III. kategóriájú üzemeltetéshez az üzemben tartó használjon egy repülőgép-szimulátort.

3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel, beleértve a HUDLS-sel ellátott repülőgépek III. kategóriájú üzemeltetésekor legalább egyszer, három egymást követő üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés során egy, a robotpilóta elhatározási magasságon vagy az alatt bekövetkezett meghibásodása következtében megszakított megközelítést hajtsanak végre legfeljebb 300 m utolsó jelentett RVR-nél.

4. A hatóság engedélyezhet felfrissítő oktatást és ellenőrzést azon II. kategóriájú és LVTO üzemeltetés esetén, ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgép-szimulátor vagy annak elfogadható helyettesítője.

*Megjegyzés:* Az LTVO és II./III. kategóriájú repülések automatikus megközelítésen és/vagy automata leszálláson alapuló közelmúltbeli gyakorlati követelményeit az ebben a bekezdésben előírt időszakos oktatással és ellenőrzéssel kell fenntartani.

h) További képzési követelmények az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő üzemeltetést, EVS alkalmazásával végrehajtott megközelítést, valamint nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetést folytató üzemben tartók részére.

1. Az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő üzemeltetést folytató üzemben tartónak teljesíteni kell az OPS 1.450 1. függelékében (»Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések«) foglalt, a II. kategóriájú üzemeltetésre érvényes követelményeket, beleértve (adott esetben) a HUDLS-re alkalmazandó követelményeket is. Az üzemeltető adott esetben kombinálhatja ezeket a kiegészítő követelményeket, feltéve, ha az üzemeltetési eljárások összeegyeztethetők. A típusátképzés során a megközelítések szükséges száma nem adódik hozzá az OPS N. részében foglalt követelményekhez, feltéve, ha a képzést az alkalmazható legalacsonyabb RVR mellett folytatják. Az üzemben tartó az időszakos oktatás és ellenőrzés során is kombinálhatja a különböző követelményeket, feltéve, hogy az üzemeltetési eljárással kapcsolatos fenti követelmény teljesül, és feltéve, hogy legalább 18 havonta végrehajtanak egy megközelítést az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő üzemeltetésre vonatkozó minimumok alkalmazásával.

2. A nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetést folytató üzemben tartónak teljesíteni kell az OPS 1.450 1. függelékében (»Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések«) foglalt, a II. kategóriájú üzemeltetésre érvényes követelményeket, beleértve (adott esetben) a HUDLS-re alkalmazandó követelményeket is. Az üzemeltető adott esetben kombinálhatja ezeket a követelményeket, feltéve, ha az üzemeltetési eljárások összeegyeztethetők. A típusátképzés során a megközelítések szükséges száma nem lehet kevesebb, mint a HUD/HUDLS használatát felölelő II. kategóriájú oktatás elvégzéséhez szükséges mennyiség. Az üzemben tartó az időszakos oktatás és ellenőrzés során is kombinálhatja a különböző követelményeket, feltéve, hogy az üzemeltetési eljárással kapcsolatos fenti követelmény teljesül, és feltéve, hogy legalább 18 havonta végrehajtanak egy megközelítést a nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetésre vonatkozó minimumok alkalmazásával.

3. Az EVS használatával 800 m vagy kisebb RVR melletti megközelítési műveleteket folytató üzemben tartónak teljesítenie kell az OPS 1.450 1. függelékében (»Üzemeltetés kis látótávolságnál – Oktatás és minősítések«) foglalt, a II. kategóriájú üzemeltetésre érvényes követelményeket, beleértve (adott esetben) a HUD-ra alkalmazandó követelményeket is. Az üzemeltető adott esetben kombinálhatja ezeket a követelményeket, feltéve, ha az üzemeltetési eljárások összeegyeztethetők. A típusátképzés során a megközelítések szükséges száma nem lehet kevesebb, mint a HUD használatát felölelő II. kategóriájú oktatás elvégzéséhez szükséges szám. Az üzemben tartó az időszakos oktatás és ellenőrzés során is kombinálhatja a különböző követelményeket, feltéve, hogy az üzemeltetési eljárással kapcsolatos fenti követelmény teljesül, és feltéve, hogy legalább 12 havonta legalább egy megközelítést EVS alkalmazásával hajtanak végre.

*Az OPS 1.455 1. függeléke*

**Üzemeltetés kis látótávolságnál – Üzemeltetési eljárások**

a) Általános. Az üzemeltetés kis látótávolságnál kiterjed a következőkre:

1. kézi felszállás (elektronikus irányítórendszerrel, HUDLS-sel, vegyes rendszerű HUD-dal vagy HUDLS-sel, vagy ezek nélkül);

2. robotpilótával történő megközelítés a DH alattig, kézi kilebegtetéssel, leszállással és kigurulással;

3. HUDLS, vegyes rendszerű HUD/HUDLS és/vagy EVS használatával végrehajtott megközelítés;

4. robotpilótával történő megközelítés automatikus kilebegtetéssel, automata leszállással és kézi kigurulással; és

5. robotpilótával történő megközelítés automatikus kilebegtetéssel, automata leszállással és kigurulással, ha az érvényes RVR kevesebb mint 400 m.

*1. megjegyzés:* Ezen üzemmódok bármelyikénél vegyes rendszer használható.

*2. megjegyzés:* Más irányító rendszerek vagy kijelzők igazolhatók és jóváhagyhatók.

b) Eljárások és üzemeltetési utasítások

1. Az eljárások és adott utasítások pontos jellege és terjedelme a használt fedélzeti berendezésektől és a követett fedélzeti repülési eljárásoktól függ. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben világosan határozza meg a hajózószemélyzet tagjainak feladatait a felszállás, megközelítés, kilebegtetés, kigurulás és megszakított megközelítés során. Különös hangsúlyt kell helyezni a hajózószemélyzet felelősségére a nem vizuális feltételekről a vizuális feltételekre történő áttérés során és a romló láthatóság vagy meghibásodások előfordulása esetén alkalmazandó eljárásokra. Különös figyelmet kell fordítani a repülési fedélzeti feladatok olyan megosztására, amely biztosítja, hogy a leszállásról vagy megszakított megközelítésről döntő pilóta munkaterhelése lehetővé tegye számára, hogy a felügyeleti és döntési folyamatra koncentrálhasson.

2. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben határozza meg a részletes üzemeltetési feladatokat és utasításokat. Az utasítások legyenek összhangban a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott korlátozásokkal és kötelező eljárásokkal és különösen terjedjenek ki az alábbiakra:

i. a repülőgép berendezései kielégítő működésének ellenőrzése mind indulás előtt, mind repülés közben;

ii. a földi eszközök és a fedélzeti berendezések állapotában bekövetkezett változások hatása a minimumokra;

iii. eljárások a felszállásra, megközelítésre, kilebegtetésre, leszállásra, kigurulásra és megszakított megközelítésre;

iv. a meghibásodások, figyelmeztető jelzések (beleértve a HUD/HUDLS/EVS-szel kapcsolatos jelzéseket) és más rendellenes helyzetekben követendő eljárások;

v. a szükséges minimális vizuális referencia;

vi. a helyes ülés és szemmagasság-beállítás fontossága;

vii. a vizuális referencia romlása folytán szükségessé váló tevékenység;

viii. a személyzet feladatainak megosztása a fenti i–iv. és vi. albekezdéseknek megfelelő eljárások végrehajtásában, hogy a parancsnok főleg a felügyeletre és döntéshozatalra koncentrálhasson;

ix. az a követelmény, hogy minden magassági figyelmeztetés 200 láb alatt a rádiós magasságmérőn alapuljon és hogy egy pilóta folyamatosan figyelje a repülőgép műszereit, amíg a leszállást be nem fejezték;

x. az iránysávadó érzékenységi területének (Localiser Sensitive Area) megóvása;

xi. a szélsebességre, szélnyírásra, turbulenciára, a futópálya szennyezettségére vonatkozó információk és több RVR-megállapítás használata;

xii. az alábbiakra alkalmazandó eljárások:

A) az I. kategória szabványainál alacsonyabb minimumokkal történő üzemeltetés;

B) nem szabványos II. kategóriájú üzemeltetés;

C) EVS használatával végrehajtott megközelítések; és

D) gyakorló megközelítések és leszállások olyan futópályákon, ahol a teljes II. és III. kategóriájú repülőtéri eljárások nincsenek hatályban;

xiii. a Légialkalmassági Bizonyítványból eredő üzemeltetési korlátozások; és

xiv. információ az ILS siklópályától és/vagy iránysávtól megengedett legnagyobb eltérésről.

*Az OPS 1.465 1. függeléke*

**Minimális látótávolságok VFR üzemeltetésre**

| Légtér osztálya | | A B C D E *(1. megjegyzés)* | F G | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 900 m (3 000 láb) AMSL felett vagy több mint 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb | Legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb |
| Távolság a felhőtől | | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1 000 láb) függőlegesen | | Felhőmentes és a felület látható |
| Repülési látótávolság | 8 km legalább 3 050 m (10 000 láb) AMSL-en (*2. megjegyzés*) 5 km 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt | | | 5 km (*3. megjegyzés*) |

*1. megjegyzés:* VMC-minimumok az »A« osztályú légtérre tájékoztató jelleggel vannak megadva, de nem jelentik a VFR repülések elfogadását az »A« osztályú légtérben.

*2. megjegyzés:* Ha az átmeneti magasság 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt van, FL 100 használandó a 10 000 láb helyett.

*3. megjegyzés:* »A« és »B« kategóriájú repülőgépek üzemeltethetők 3 000 m-ig terjedő repülési látástávolságokig, ha a megfelelő ATS hatóság engedélyezi az 5 km-nél kisebb repülési látótávolságot, és a körülmények olyanok, hogy a találkozás valószínűsége más forgalommal alacsony és az IAS legfeljebb 140 kt.

F. RÉSZ

*TELJESÍTMÉNY – ÁLTALÁNOS RÉSZ*

*OPS 1.470*

**Alkalmazhatóság**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a 9-nél nagyobb engedélyezett maximális utasülésszámú vagy 5 700 kg feletti maximális felszálló tömegű többhajtóműves turbólégcsavaros repülőgépeket és valamennyi többhajtóműves sugárhajtású repülőgépet a G. résszel (»A« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessenek.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a legfeljebb 9 engedélyezett maximális utasülésszámú és legfeljebb 5 700 kg maximális felszállótömegű légcsavaros repülőgépeket a H. résszel (»B« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessék.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a dugattyús motorokkal hajtott, 9-nél több engedélyezett maximális utasülésszámú vagy 5 700 kg-ot meghaladó maximális felszálló tömegű repülőgépeket az I. résszel (»C« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessék.

d) Ahol az egyedi tervezési jellemzők miatt nem mutatható ki teljes megfelelés a vonatkozó résznek (pl. szuperszónikus repülőgépek vagy hidroplánok), az üzemben tartó alkalmazzon elfogadott teljesítmény-színvonalakat, amelyek a megfelelő résszel egyenértékű biztonsági szintet biztosítanak.

*OPS 1.475*

**Általános**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép tömege:

1. a felszállás megkezdésekor; vagy repülés közbeni újratervezés esetén;

2. azon a ponton, ahonnan a módosított repülési terv alkalmazandó, nem nagyobb mint az a tömeg, amellyel betarthatók a megfelelő rész rendelkezései a folytatandó repülésre, figyelembe véve a tömeg várható csökkenését, ahogy a repülés folytatódik, és a speciális követelményben előírt üzemanyag-eldobást.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő teljesítményadatokat használják a megfelelő rész követelményei betartásának meghatározásakor, szükség szerint a megfelelő részben leírt módon kiegészítve más adatokkal, amelyek a hatóság számára elfogadhatóak. A megfelelő részben előírt tényezők használatakor figyelembe vehető valamennyi, a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben már szereplő teljesítménytényező, hogy a tényezők kétszeres alkalmazását elkerüljék.

c) A megfelelő rész követelményeinek való megfelelés alkalmazásakor megfelelően figyelembe kell venni a repülőgép konfigurációját, a környezeti feltételeket és a teljesítményre kedvezőtlen hatással lévő rendszerek üzemeltetését.

d) A teljesítmény szempontjából egy nedves futópálya, amely nem füves futópálya, száraznak tekinthető.

e) Az üzemben tartó vegye figyelembe az ábrázolási pontosságot, amikor a vonatkozó rész felszállási követelményeinek való megfelelést értékeli.

*OPS 1.480*

**Terminológia**

a) Az F., G., H., I. és J. részekben használt következő kifejezéseknek a következő a jelentése:

1. A rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolság (ASDA). A felszállási nekifutás rendelkezésre álló hossza plusz a végbiztonsági pálya (stopway) hosszúsága, ha ilyen végbiztonsági pályát a megfelelő hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és az képes a repülőgépnek a fennálló üzemi körülmények közötti tömegét elbírni.

2. Szennyezett futópálya. Egy futópálya akkor tekinthető szennyezettnek, ha a használt szükséges hosszon és szélességen a futópálya felületének több mint 25 %-át (elkülönült vagy egybefüggő területeken) a következők borítják:

   i. több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) mély vízfelület vagy latyak vagy laza hó, amely több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) vízzel egyenértékű;

   ii. szilárd tömeggé összenyomódott hó, amely ellenáll a további nyomásnak és felszedéskor egyben marad vagy nagyobb darabokra törik (tömörített hó); vagy

   iii. jég, ideértve a nedves jeget.

3. Nyirkos futópálya. Egy futópálya akkor tekinthető nyirkosnak, ha a felülete nem száraz, de a nedvesség nem mutat fényes képet.

4. Száraz futópálya. Egy száraz futópálya az, amely nem nedves és nem szennyezett, és idetartoznak azok a futópályák is, amelyeket speciálisan bordákkal vagy porózus burkolattal láttak el és »gyakorlatilag száraz« fékhatást nyújtó állapotban tartanak akkor is, ha nedvesség van jelen.

5. Rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA). A futópálya azon hossza, amelyet a megfelelő hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és amely alkalmas egy repülőgép leszállásának földi kifutására.

6. Engedélyezett maximális utasülésszám. Egy adott repülőgép maximális utasférőhely-kapacitása, pilótaülések és a pilótafülkében lévő ülések, valamint légiutas-kísérő ülések kivételével, ha azok vannak, amelyet az üzemben tartó használ, a hatóság jóváhagyott és amely az Üzemben Tartási Kézikönyvben elő van írva.

7. Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA). A rendelkezésre álló felszállási nekifutás hosszúsága, valamint a rendelkezésre álló felszállási biztonsági sáv hosszúsága.

8. Felszálló tömeg. A repülőgép felszálló tömege a felszállási nekifutás megkezdésekor szállított összes tárgyat és személyt beleszámítva vett tömege.

9. Rendelkezésre álló felszállási nekifutás hossza (TORA). A futópálya azon hosszúsága, amelyet a hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és amely alkalmas a repülőgép felszálláshoz történő nekifutására.

10. Nedves futópálya. Egy futópályát akkor tekintenek nedvesnek, ha a futópálya felületét a fenti a) pont 2. albekezdésében leírtnál kevesebb víz vagy azzal egyenértékű közeg borítja, vagy ha elegendő nedvesség van a futópályán, hogy fényvisszaverőnek látsszék, de nincsenek jelentős területek álló vízzel borítva.

b) A »gyorsulási-megállási távolság«, a »felszállási úthossz«, a »felszállópálya«, a »nettó felszállási repülési pálya«, a »nettó repülési útvonal útközben egy üzemképtelen hajtóművel« és a »nettó repülési útvonal útközben két üzemképtelen hajtóművel« jelentését a repülőgép vonatkozásában azon légialkalmassági követelmények határozzák meg, amelyek keretében a repülőgépet bizonyítvánnyal ellátták, vagy ahogy azokat a hatóság előírja, ha úgy találja, hogy a definíció nem megfelelő a teljesítményhez kapcsolódó üzemeltetési korlátozásoknak.

G. RÉSZ

*»A« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY*

*OPS 1.485*

**Általános**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatokat az ezen rész követelményei betartásának meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a megfelelő részben leírt módon a hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatok nem elegendőek az alábbiakhoz hasonló tételek tekintetében:

1. számolva az ésszerűen várható kedvezőtlen üzemeltetési körülményekkel, mint a fel- és leszállás szennyezett futópályákon; és

2. a hajtómű meghibásodásának figyelembevétele a repülés összes fázisában.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy nedves és szennyezett futópálya esetében a hatóság számára elfogadható, a nagy repülőgépek Légialkalmassági Bizonyítvánnyal való ellátására vonatkozó követelményeivel összhangban meghatározott vagy azokkal egyenértékű teljesítményadatokat használjanak.

*OPS 1.490*

**Felszállás**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus/nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.

b) Az üzemben tartó a legnagyobb engedélyezett felszálló tömeg meghatározásakor tartsa be a következő előírásokat:

1. A gyorsulási-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot;

2. A felszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási úthosszt, és a felszállási biztonsági sáv hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállópálya felét;

3. A nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási hosszat;

4. A jelen bekezdés alkalmazásával kell bemutatni, hogy azonos V1 értéket használnak megszakított és folytatott felszállás esetén; és

5. Egy nedves vagy szennyezett futópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz futópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezettet.

c) A fenti b) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

1. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;

2. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;

3. a futópálya felületének állapotát és a futópálya felületének típusát;

4. a futópálya lejtését a felszállás irányába;

5. a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át; és

6. a futópályahossz elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

*OPS 1.495*

**Felszállási akadálymentesség**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nettó felszállási repülési útvonal legalább 35 láb függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz 0,125 × D vízszintes távolsággal elkerül minden akadályt, ahol »D« az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől vagy a felszállási úthossz végétől, ha a rendelkezésre álló felszállási úthossz vége előtt egy fordulót terveznek. 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárnyfesztávolsága plusz 60 m plusz 0,125 × D vízszintes akadálymentesség távolsága.

b) A fenti a) albekezdés alkalmazásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;

3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

4. a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

c) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:

1. a pálya változtatásai (track) nem engedélyezettek addig a pontig, amíg a nettó felszállási repülési útvonal el nem éri a szárnyfesztávolság felének megfelelő magasságot és legalább 50 lábat a rendelkezésre álló felszállási pálya magassága felett. Ezután 400 láb magasságig feltételezendő, hogy a repülőgép dőlésszöge nem lesz 15°-nál több. 400 láb felett 15°-nál nagyobb, de legfeljebb 25°-os dőlésszög tervezhető;

2. a nettó felszállási repülési pálya bármely pontjának, amelyen a repülőgép dőlésszöge 15°-nál nagyobb, minden, ennek a pontnak az a), d) és e) albekezdéseiben előírt vízszintes távolságokon belüli akadályt legalább 50 láb függőleges térközzel kell elkerülnie; és

3. az üzemben tartónak alkalmaznia kell a hatóság által jóváhagyott speciális eljárásokat 200 láb és 400 láb között 20°, és 400 láb felett legfeljebb 30°-os megnövelt dőlésszögek használata esetén (Lásd az OPS 1.495 c) pont 3. albekezdésének 1. függelékét).

4. Megfelelő tartalékot kell biztosítani a dőlésszögnek az üzemi sebességre és a repülési útvonalra gyakorolt hatására, beleértve a megnövekedett üzemi sebesség miatti távolságnöveléseket.

d) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat (track), az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

1. 300 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

2. 600 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

e) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal (track) 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

1. 600 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

2. 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

f) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az előre nem látható körülményekre, hogy megfeleljen az OPS 1.495 követelményeinek és biztonságos útvonalat biztosítson, amely elkerüli az akadályokat, hogy a repülőgép vagy be tudja tartani az OPS 1.500 repülés közbeni előírásait, vagy szálljon le a kiinduló repülőtéren, vagy egy felszállási kitérő repülőtéren.

*OPS 1.500*

**Útközben – Egy hajtómű üzemképtelensége**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés közben várható meteorológiai körülményeknek megfelelő, a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott, útközben egy üzemképtelen hajtóművel teljesítendő nettó repülési útvonal adatai teljesítsék vagy a b) vagy a c) albekezdés követelményeit az útvonal minden pontján. A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1 500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik. A jégtelenítő rendszerek működését igénylő meteorológiai körülmények között figyelembe kell venni használatuk hatását a nettó repülési útvonalra.

b) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív legalább 1 000 m magasságon a terep és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadály fölött.

c) A nettó repülési útvonal biztosítsa a repülőgép számára a repülés folytatását az utazórepülés magasságáról arra a repülőtérre, ahol a leszállás végrehajtható az OPS 1.515 és 1.520 közül az alkalmazható előírásai szerint úgy, hogy a nettó repülési útvonal legalább 2 000 láb függőleges távolságra elkerülje a terepet és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt, az alábbi 1–4. pontokban leírtakkal összhangban:

1. a hajtómű meghibásodását az útvonal legkritikusabb pontján kell feltételezni;

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

3. az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges üzemanyag-tartalékkal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén; és

4. a repülőtér, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik, feleljen meg a következő feltételeknek:

   i. teljesítik a várható leszállási tömeghez tartozó teljesítménykövetelményeket; és

   ii. az időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok bármely kombinációja és a repülőtéri állapotjelentések azt jelzik, hogy a leszállás becsült időpontjában biztonságos leszállást lehet végrehajtani.

d) Az OPS 1.500-nak való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti b) és c) albekezdések szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

*OPS 1.505*

**Útközben – Három vagy több hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek, kivéve, ha megfelel az alábbi b–f) albekezdéseknek.

b) A nettó repülési útvonal szakaszának két üzemképtelen hajtóművel adatai tegyék lehetővé, hogy a repülőgép folytassa a repülést a várható meteorológiai körülmények között attól a ponttól, ahol a két hajtómű egyszerre jelentkező meghibásodását feltételezik, egy olyan repülőtérre, ahol le lehet szállni és teljesen meg lehet állni a két üzemképtelen hajtóművel történő leszállásra előírt eljárás használatával. A nettó repülési útvonal legalább 2 000 láb függőleges távolságra kerülje el a terepet és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt. A jégtelenítő rendszerek működését igénylő meteorológiai körülmények között és magasságokon figyelembe kell venni használatuk hatását a nettó repülési útvonalra. Ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet, az üzemben tartó növelje meg a fenti szélességi határokat 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre).

c) A két hajtómű meghibásodását az útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, amelyen a repülőgép az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb van egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítmény-követelményeknek.

d) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1 500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a két hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.

e) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges üzemanyagtartalékkal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

f) A repülőgép várható tömege azon a helyen, ahol a két hajtómű meghibásodását feltételezik, nem lehet kevesebb annál, ami tartalmazza a repülés folytatásához elegendő üzemanyagot azon repülőtérig, ahol a leszállás végrehajtása várható, valamint a megérkezéshez közvetlenül a leszállási hely fölé legalább 1 500 lábra, majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.

*OPS 1.510*

**Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb leszálló tömeget.

b) 2,5 %-nál nagyobb megszakított megközelítési gradienssel történő műszeres megközelítések esetén az üzemben tartó győződjön meg arról, hogy a repülőgép várható leszálló tömege lehetővé tesz egy megszakított megközelítést legalább az egy üzemképtelen hajtóművel végzett megszakított megközelítés konfigurációjának és sebességének (lásd a nagy repülőgépek Légialkalmassági Bizonyítvánnyal történő ellátására vonatkozó követelményeit) gradiensével azonos emelkedési gradienssel. Egy alternatív módszer használatát a hatóságnak kell jóváhagynia.

c) 200 láb alatti elhatározási magasságú műszeres megközelítésekre az üzemben tartó ellenőrizze, hogy a repülőgép várható leszálló tömege lehetővé tesz-e üzemképtelen kritikus hajtóművel és az átstartoláshoz használt sebességel és konfigurációban egy legalább 2,5 %-os vagy a közzétett mértékű megszakított megközelítés emelkedési gradienst, amelyik nagyobb (lásd a CS AWO 243-at). Egy alternatív módszer használatát a hatóságnak kell jóváhagynia.

*OPS 1.515*

**Leszállás – Száraz futópályák**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást (full stop landing) a pályaküszöb fölött 50 lábról:

1. sugárhajtású repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60 %-án belül; vagy

2. turbólégcsavaros repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül;

3. meredek megközelítési eljárások esetén a hatóság engedélyezheti a fenti a) pont 1. és 2. albekezdései közül a megfelelővel összhangban meghatározott leszállási úthossz adatok alkalmazását, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasságot (screen height) alapul véve. (Lásd az OPS 1.515 a) pont 3. bekezdésének 1. függelékét);

4. a fenti a) pont 1. és 2. albekezdései betartásának alkalmazásához a hatóság kivételesen engedélyezheti, ha meggyőződött szükségességéről (lásd az 1. függeléket), rövid leszállási úthossz üzemeltetés használatát az 1. és 2. függelékkel és valamennyi olyan további feltétellel összhangban, amelyeket a hatóság szükségesnek ítél az adott esetben egy elfogadható biztonsági szint eléréséhez.

b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

1. a magasságot a repülőtéren;

2. a szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át; és

3. a futópálya lejtését a leszállás irányába, ha ± 2 %-nál nagyobb.

c) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a következőket kell feltételezni:

1. a repülőgép a legkedvezőbb futópályán fog leszállni szélcsendben; és

2. a repülőgép azon a futópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a várható szélsebességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.

d) Ha az üzemben tartó nem tudja betartani a fenti c) pont 1. albekezdését egy 1 futópályával rendelkező repülőtérre, ahol a leszállás egy adott szélösszetevőtől függ, egy repülőgép akkor indítható el, ha 2 olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amelyek az a), b) és c) albekezdések teljes betartását teszik lehetővé. A megközelítés megkezdése előtt a célrepülőtéren való leszálláshoz a parancsnok győződjön meg arról, hogy a leszállás az OPS 1.510-nek és a fenti a) és b) albekezdéseknek teljesen megfelelően hajtható végre.

e) Ha az üzemben tartó nem képes batartani a fenti c) pont 2. albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az a), b) és c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

*OPS 1.520*

**Leszállás – Nedves és szennyezett futópályák**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a futópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz az OPS 1.515-tel összhangban meghatározott előírt leszállási úthossznak legalább 115 %-a legyen.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a futópálya szennyezett lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább a fenti a) albekezdéssel összhangban megállapított és a jóváhagyott szennyezett leszállási úthossz adatokkal vagy a hatóság által jóváhagyott egyenértékükkel megállapított leszállási úthossz legalább 115 %-a közül a nagyobbik legyen.

c) Használható a fenti a) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.515 a) pontja által szükséges leszállási úthossz egy nedves futópályán, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról nedves futópályákra.

d) Használható a fenti b) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.515 a) pontja által szükséges leszállási úthossz egy szennyezett futópályán, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról szennyezett futópályákra.

e) A fenti a), b) és c) albekezdések betartásának alkalmazásakor az OPS 1.515 kritériumait kell megfelelően alkalmazni, kivéve, hogy a fenti b) albekezdésre nem kell alkalmazni az OPS 1.515 a) pont 1. és 2. albekezdéseit.

*Az OPS 1.495 c) pont 3. albekezdés 1. függeléke*

**Megnövelt dőlésszögek jóváhagyása**

a) Külön jóváhagyást igénylő megnövelt dőlésszögek használatához a következő feltételeknek kell megfelelni:

1. A Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazzon jóváhagyott adatokat az üzemi sebesség és adatok szükséges növelésére, hogy lehetővé tegye a repülési útvonal megszerkesztését a megnövelt dőlésszögek és sebességek figyelembevételével.

2. Vizuális útmutatás álljon rendelkezésre a navigálás pontosságához.

3. Az időjárási minimumokat és szél határértékeket elő kell írni és a hatóságnak jóvá kell hagyni minden futópályára.

4. Oktatás az OPS 1.975-tel összhangban.

*Az OPS 1.515 a) pont 3. albekezdés 1. függeléke*

**Meredek megközelítési eljárások**

a) A hatóság jóváhagyhatja meredek megközelítési eljárások alkalmazását 4,5°-os, vagy ennél nagyobb siklópálya szögekkel, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasság (screen height) esetén, ha a következő feltételek teljesülnek:

1. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópályaszöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez, úgy mint a repülőtér hosszadatainak a módosításait meredek megközelítési feltételek alkalmazásakor;

2. legalább vizuális siklópályajelző rendszert magában foglaló alkalmas siklópálya-referenciák rendszerének kell rendelkezésre állnia minden repülőtéren, amelyen meredek megközelítési eljárásokat szándékoznak alkalmazni; és

3. elő kell írni és jóvá kell hagyni az időjárási minimumokat minden meredek megközelítéshez használandó futópályára. A következőket kell figyelembe venni:

   i. az akadályok helyzetét;

   ii. a siklópálya-referencia és a futópálya-útmutatások (guidance) típusát, mint amilyenek a vizuális segédeszközök, MLS, 3D–NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

   iii. a DH-n és MDA-n szükséges minimális vizuális referenciát;

   iv. a rendelkezésre álló fedélzeti berendezéseket;

   v. a pilóták minősítését és speciális szoktatását a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation);

   vi. a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásait és eljárásait; és

   vii. a megszakított megközelítés kritériumait.

*Az OPS 1.515 a) pont 4. albekezdés 1. függeléke*

**Rövid leszállási úthossz üzemeltetés**

a) A OPS 1.515 a) pont 4. albekezdésének alkalmazásában az engedélyezett leszálló tömeg kiszámításához használt távolság a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszát plusz a rendelkezésre álló közölt leszállási úthosszat tartalmazza. A hatóság a következő feltételekkel összhangban engedélyezheti ezt az üzemeltetést:

1. A rövid úthosszú leszállási üzemeltetés szükségességének bemutatása. Az üzemeltetésre világos közérdeknek és üzemeltetési szükségességnek kell fennállnia, vagy a repülőtér távoli volta, vagy a futópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt.

2. Repülőgép és üzemeltetési fetételek

   i. A rövid úthosszú leszállási üzemeltetést csak olyan repülőgépekre hagyják jóvá, amelyeken a függőleges távolság a pilóta szemének látósugara és a kerekek legalacsonyabb részének pályája között a repülőgép normál siklópályáján nem haladja meg a 3 métert.

   ii. A repülőtéri üzemeltetési minimumok megállapításakor a látótávolság/RVR nem lehet 1,5 km-nél kisebb. Emellett a szélre vonatkozó korlátozásokat elő kell írni az Üzemben Tartási Kézikönyvben.

   iii. A pilóták minimális gyakorlatát, az oktatási követelményeket és a speciális szoktatást a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation) ilyen üzemeltetésre az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni.

3. Feltételezendő, hogy a biztonságosnak nyilvánított terület kezdete fölötti keresztezési magasság 50 láb.

4. További feltételek. A hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyeket szükségesnek ítél meg a biztonságos üzemeltetéshez figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület domborzati jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítési segédeszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás (baulked landing) megfontolásait. Ilyen további feltétel lehet például a VASI/PAPI típusú vizuális lejtésjelző rendszer (slope indicator system) előírása.

*Az OPS 1.515 a) pont 4. albekezdés 2. függeléke*

**Repülőtér kritériumai a rövid úthosszú leszálláshoz**

a) A biztonságos terület használatát a repülőtéri hatóságnak jóvá kell hagynia.

b) Az 1.515 a) pont 4. albekezdés és ezen függelék előírásai szerint a biztonságosnak nyilvánított terület használható hossza nem haladhatja meg a 90 métert.

c) A biztonságosnak nyilvánított terület szélessége legalább a futópálya szélességének kétszerese és a szárnyfesztávolság kétszerese közül a nagyobbik legyen a meghosszabbított futópálya középvonalától számítva.

d) A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a futópályát alácélzó (undershooting) repülőgépet és a biztonságosnak nyilvánított területen nem lehet semmilyen mozgó tárgy, amíg a futópályát rövid úthosszú leszállási üzemeltetésre használják.

e) A biztonságosnak nyilvánított terület lejtése nem haladhatja meg felfelé az 5 %-ot és lefelé a 2 %-ot a leszállás irányában.

f) Ennek az üzemeltetésnek a céljaira az OPS 1.480 a) pont 5. albekezdésének nyomószilárdsági követelményét nem kell alkalmazni a biztonságosnak nyilvánított területre.

H. RÉSZ

*»B« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY*

*OPS 1.525*

**Általános**

a) Az üzemben tartó ne üzemeltessen egy hajtóműves repülőgépet:

1. éjszaka; vagy

2. műszeres meteorológiai körülmények között, csak a speciális látva repülési szabályok szerint.

*Megjegyzés:* Az egy hajtóműves repülőgépek üzemeltetésének korlátozásait az OPS 1.240 a) pont 6. albekezdése tárgyalja.

b) Az üzemben tartó egy hajtóműves repülőgépként kezelje azokat a két hajtóműves repülőgépeket, amelyek nem felelnek meg az OPS 1.525 b) pont 1. függeléke szerinti emelkedési követelményeinek.

*OPS 1.530*

**Felszállás**

a) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszálláshoz használni szándékozott repülőtér nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt maximális felszálló tömeget.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt módosítatlan (unfactored) felszállási úthossz ne haladja meg a következőket:

1. ha egy 1,25-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló nekifutás hosszát; vagy

2. ha végbiztonsági pálya (stop way) és/vagy leszállási biztonsági sáv áll rendelkezésre, a következőt:

i. a rendelkezésre álló nekifutás hosszát;

ii. ha egy 1,15-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló felszállási úthosszat; és

iii. ha egy 1,3-as tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot.

c) A fenti b) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;

3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;

4. a futópálya felületének állapotát és a futópálya felületének típusát;

5. a futópálya lejtését a felszállás irányába; és

6. a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

*OPS 1.535*

**Akadálymentesség felszálláskor – Több hajtóműves repülőgépek**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a két vagy több hajtóművel rendelkező repülőgépek jelen albekezdéssel összhangban meghatározott felszállási repülési útvonala függőlegesen legalább 50 láb távolságban vagy vízszintesen legalább 90 m plusz 0,125 × D távolságban elkerül minden akadályt, ahol D az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől vagy a felszállási úthossz végétől, ha a rendelkezésre álló felszállási úthossz vége előtt egy fordulást terveznek, kivéve az alábbi b) és c) albekezdések előírásait. 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárnyfesztávolsága plusz 60 m plusz 0,125 × D vízszintes akadály elkerülési távolság. A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a következőket kell feltételezni:

1. a felszállási repülési útvonal az OPS 1.530 b) pontja által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a talajfelszín felett és 1 500 láb magasságban a talajfelszín felett ér véget;

2. a repülőgép nem dönthető be, mielőtt a repülőgép el nem érte az 50 láb magasságot e talajfelszín felett és utána a dőlésszög nem haladja meg a 15°-ot;

3. a kritikus hajtómű meghibásodása az összes hajtóművel végzett felszállás repülési útvonalának azon pontján következik be, ahol az akadályok elkerülését szolgáló vizuális referenciák elvesztése várható;

4. a felszállási repülési útvonal gradiense 50 lábtól a feltételezett hajtómű meghibásodásig egyenlő az összes hajtóművel végzett emelkedés és a repülés közbeni konfigurációra történő átmenet átlagos gradiensének 0,77-es tényezővel megszorzott értékével; és

5. a felszállási repülési útvonal gradiense a fenti 4. albekezdéssel összhangban elért magasságtól a felszállási repülési útvonal végéig egyenlő az egy üzemképtelen hajtóművel végzett útközbeni emelkedés Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jelzett gradiensével.

b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

1. 300 m, ha a repülést vizuális útvonalnavigációt lehetővé tevő feltételek között végzik, vagy ha rendelkezésre állnak olyan navigációs segédeszközök, amelyek lehetővé teszik a pilótának, hogy a tervezett repülési útvonalat ugyanazon pontossággal tartsa (Lásd az OPS 1.535 b) pont 1. és c) pont 1. albekezdések 1. függelékét); vagy

2. 600 m, az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

c) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

1. 600 m vizuális útvonalnavigációt lehetővé tevő feltételek közötti repülés esetén (Lásd az OPS 1.535 b) pont 1. és c) pont 1. albekezdések 1. függelékét);

2. 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

d) A fenti a), b) és c) albekezdéseknek való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;

3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

4. a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

*OPS 1.540*

**Útvonal – Több hajtóműves repülőgépek**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép képes a repülésre várható meteorológiai körülmények között és egy hajtómű meghibásodása esetén folytatni a repülést a többi hajtómű legnagyobb előírt folyamatos teljesítménye mellett az Üzemben Tartási Kézikönyvben a biztonságos repülésre előírt vonatkozó legkisebb magasságok felett 1 000 láb magasságig egy olyan repülőtér felett, amelyen teljesíteni tudják a teljesítménykövetelményeket.

b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:

1. Nem szabad feltételezni, hogy a repülőgép magasabban repül annál a magasságnál, ahol az emelkedési sebesség 300 láb/perc valamennyi hajtómű előírt legnagyobb folyamatos teljesítményen történő működésekor; és

2. a feltételezett repülés közbeni gradiens egy üzemképtelen hajtóművel való süllyedés vagy emelkedés bruttó gradiense legyen, amelyiket végzik, megnövelve, illetve lecsökkentve egy 0,5 %-os gradienssel.

*OPS 1.542*

**Útvonal – Egy hajtóműves repülőgépek**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép képes legyen a repülésre várható meteorológiai körülmények között és a hajtómű meghibásodása esetén elérni egy olyan helyre, ahol biztonságos kényszerleszállást lehet végrehajtani. Szárazföldi repülőgépekre egy szárazföldi hely szükséges, kivéve, ha a hatóság mást hagyott jóvá.

b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:

1. nem szabad feltételezni, hogy a repülőgép magasabban repül annál a magasságnál, ahol az emelkedési sebesség 300 láb/perc a hajtómű előírt legnagyobb folyamatos teljesítményen történő működésekor; és

2. a feltételezett repülés közbeni gradiens a süllyedés bruttó gradiense legyen, megnövelve egy 0,5 %-os gradienssel.

*OPS 1.545*

**Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő várható leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb leszálló tömeget.

*OPS 1.550*

**Leszállás – Száraz futópálya**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a várható leszállási időpontra az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül a cél- és kitérő repülőtéren.

1. A hatóság engedélyezheti ezzel a bekezdéssel összhangban meghatározott leszállási úthossz adatok alkalmazását, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasságot (screen height) alapul véve. (Lásd az OPS 1.550 a) pontjának 1. függelékét).

2. A hatóság engedélyezhet rövid leszállási úthosszú üzemeltetést az OPS 1.550 a) bekezdése 2. függelékének feltételeivel összhangban.

b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

1. a repülőtér magasságát;

2. a szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át.

3. a futópálya felületének állapotát és a futópálya felületének típusát; és

4. a futópálya lejtését a leszállás irányába;

c) Egy repülőgépnek a fenti a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:

1. a repülőgép a legkedvezőbb futópályán fog leszállni szélcsendben; és

2. a repülőgép azon a futópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsebességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.

d) Ha az üzemben tartó nem képes batartani a fenti c) pont 2. albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az a), b) és c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

*OPS 1.555*

**Leszállás – Nedves és szennyezett futópályák**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a futópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább az OPS 1.550-nel összhangban meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-ös tényezővel szorzott értéke legyen.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a futópálya szennyezett lehet, a hatóság számára ezen körülményekre elfogadható adatok használatával meghatározott leszállási úthossz ne haladja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszat.

c) Használható a fenti a) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.550 a) által szükséges leszállási úthossz egy nedves futópályán, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról nedves futópályákra.

*Az OPS 1.525 b) pontjának 1. függeléke*

**Általános – Felszálló és leszállási emelkedés**

a) Felszálló emelkedés

1. Minden hajtómű működik

i. A felszállás után az emelkedés állandó gradiense legyen legalább 4 % a következők mellett:

A) minden hajtómű felszálló teljesítményen;

B) a futómű kibocsátva, kivéve, ha a futómű legfeljebb 7 másodperc alatt behúzható, ekkor feltételezhető, hogy be van húzva;

C) a fékszárnyak felszálló helyzetben; és

D) az emelkedési sebesség legalább az 1,1 VMC és 1,2 VS1.közül a nagyobb.

2. Egy üzemképtelen hajtóművel

i. A folyamatos emelkedési gradiens legyen mérhetően pozitív 400 lábbal a felszálló talajfelszín felett a következők mellett:

A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású (vitorla) helyzetben;

B) a megmaradt hajtómű felszálló teljesítményen;

C) a futómű behúzva;

D) a fékszárnyak felszálló helyzetben; és

E) az emelkedési sebesség egyenlő az 50 lábnál elérttel.

ii. A folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75 % legyen 1 500 lábbal a felszálló talajfelszín felett a következők mellett:

A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású helyzetben;

B) a megmaradt hajtómű legfeljebb maximális folyamatos teljesítményen;

C) a futómű behúzva;

D) a fékszárnyak behúzva; és

E) az emelkedési sebesség legalább 1,2 VS1.

b) Leszállási emelkedés

1. Minden hajtómű működik

i. A folyamatos emelkedési gradiens legyen legalább 2,5 % a következők mellett:

A) nem nagyobb tolóerő vagy teljesítmény, mint amely 8 másodperccel a teljesítményszabályozóknak a minimális repülési alapteljesítmény-helyzetből történő elmozdításának megkezdése után rendelkezésre áll;

B) a futómű kibocsátott helyzetben;

C) a fékszárnyak leszállási helyzetben; és

D) az emelkedési sebesség egyenlő VREF-fel.

2. Egy hajtómű üzemképtelen

   i. a folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75 % legyen 1 500 lábbal a felszállási talajfelszín felett a következők mellett:

      A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású (vitorla) helyzetben;

      B) a megmaradt hajtómű legfeljebb maximális folyamatos teljesítményen;

      C) a futómű behúzva;

      D) a fékszárnyak behúzva; és

      E) az emelkedési sebesség legalább 1,2 VS1.

*Az OPS 1.535 b) pont 1. és c) pont 1. albekezdései 1. függeléke*

**Felszállási repülési útvonal – Vizuális útvonal navigáció**

A vizuális útvonal navigáció lehetővé tételéhez az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetéskor fennálló időjárási körülmények, ideértve a felhőalapot és a látótávolságot, olyanok legyenek, hogy az akadályok és/vagy föld referenciapontjai láthatóak és azonosíthatóak legyenek. Az Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő az érintett repülőterekre a minimális időjárási feltételeket, amelyek lehetővé teszik, hogy a hajózószemélyzet folyamatosan meghatározza a repülési útvonalat a földi referenciapontokhoz képest, hogy az akadályok és a terep biztonságos elkerülését biztosítsa a következőképpen:

a) az eljárást jól meg kell határozni a földi referenciapontok vonatkozásában, hogy a repült pályát elemezni lehessen az akadálymentességi követelmények szempontjából;

b) az eljárásnak a repülőgép képességeinek keretein belül kell lennie az előrehaladási sebesség, a dőlésszög és a szélhatások tekintetében;

c) az eljárás írott és ábrás leírását biztosítani kell a hajózószemélyzet használatára; és

d) elő kell írni a korlátozó környezeti feltételeket (pl. szél, felhő, látótávolság, nappal/éjszaka, környezeti világítás, akadályok kivilágítása).

*Az OPS 1.550 a) pontjának 1. függeléke*

**Meredek megközelítési eljárások**

a) A hatóság jóváhagyhatja meredek megközelítési eljárások alkalmazását 4,5°-os, vagy ennél nagyobb siklópályaszögekkel, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasság (screen height) esetén, ha a következő feltételek teljesülnek:

1. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópályaszöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez és a repülőtéri hosszúsági adatok módosítását a meredek megközelítés feltételeinek alkalmazásakor;

2. legalább vizuális siklópálya-jelzőrendszert magában foglaló alkalmas siklópálya-referenciák rendszerének kell rendelkezésre állnia minden repülőtéren, amelyen meredek megközelítési eljárásokat szándékoznak alkalmazni; és

3. elő kell írni és jóvá kell hagyni az időjárási minimumokat minden meredek megközelítéshez használatos futópályára. A következőket kell figyelembe venni:

   i. az akadályok helyzetét;

   ii. a siklópálya-referencia és a futópálya-útmutatások (guidance) típusát, mint amilyenek a vizuális segédeszközök, MLS, 3D–NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

   iii. a DH-n és MDA-n szükséges minimális vizuális referenciát;

   iv. a rendelkezésre álló fedélzeti berendezéseket;

   v. a pilóták minősítését és speciális szoktatását a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation);

   vi. a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásait és eljárásait; és

   vii. a megszakított megközelítés kritériumait.

*Az OPS 1.550 a) pontjának 2. függeléke*

**Rövid leszállási úthossz üzemeltetés**

a) Az OPS 1.550 a) pont 2. albekezdésének alkalmazásában az engedélyezett leszálló tömeg kiszámításához használt távolság a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszát plusz a rendelkezésre álló közölt leszállási úthosszat tartalmazza. A hatóság a következő feltételekkel összhangban engedélyezheti ezt az üzemeltetést:

1. A biztonságosnak nyilvánított terület használatát a repülőtéri hatóságnak jóvá kell hagynia.

2. A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a futópályát alácélzó (undershooting) repülőgépet és a biztonságosnak nyilvánított területen nem lehet semmilyen mozgó tárgy, amíg a futópályát rövid úthosszú leszállási üzemeltetésre használják.

3. A biztonságosnak nyilvánított terület lejtése nem haladhatja meg felfelé az 5 %-ot és lefelé a 2 %-ot a leszállás irányában.

4. Az e függelék előírásai szerint biztonságosnak nyilvánított terület használható hossza nem haladhatja meg a 90 métert.

5. A biztonságosnak nyilvánított terület szélessége legalább a futópálya szélességének kétszerese legyen a meghosszabbított futópálya középvonalától számítva.

6. Feltételezendő, hogy a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszának kezdete fölötti keresztezési magasság legalább 50 láb.

7. Ennek az üzemeltetésnek a céljaira az OPS 1.480 a) pont 5. albekezdésének nyomószilárdsági követelményét nem kell alkalmazni a biztonságosnak nyilvánított területre.

8. Elő kell írni és jóvá kell hagyni az időjárási minimumokat minden használandó futópályára és ezek nem lehetnek kisebbek, mint a VFR és a nem precíziós megközelítés minimumai közül a nagyobbak.

9. Elő kell írni a pilótákkal szembeni követelményeket (OPS 1.975 a) pont hivatkozása).

10. A hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez, figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési segédeszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás (baulked landing) megfontolásait.

I. RÉSZ

*»C« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY*

*OPS 1.560*

**Általános**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatokat az ezen rész követelményeinek való megfelelés meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő jóváhagyott teljesítményadatok nem elegendőek.

*OPS 1.565*

**Felszállás**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus/nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azokra a repülőgépekre, amelyek Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyve olyan felszállási úthossz adatokat tartalmaz, amelyek nem tartalmazzák a hajtóművek meghibásodásának számbavételét, a repülőgép által az 50 láb talajfelszín feletti magasság eléréséhez a felszállási nekifutás kezdetétől minden hajtóműnek a maximális előírt felszállási teljesítményen való működése mellett szükséges távolság, megszorozva a következő tényezők egyikével:

1. 1,33 két hajtóműves repülőgépekre; vagy
2. 1,25 három hajtóműves repülőgépekre; vagy
3. 1,18 négy hajtóműves repülőgépekre,

ne haladja meg az azon a repülőtéren rendelkezésre álló felszállási pályát, amelyen a felszállást végre kívánják hajtani.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azon repülőgépekre, amelyek Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyve olyan felszállási pályahossz-adatokat tartalmaz, amelyek figyelembe veszik a hajtómű-meghibásodást, a következő követelmények teljesüljenek a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv előírásaival összhangban:

1. a gyorsulási-megállási távolság nem haladja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot;
2. a felszállási úthossz nem haladja meg a rendelkezésre álló felszállási úthosszat, és emellett a biztonsági sáv hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló pályahossz felét;
3. a nekifutás hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló nekifutáshosszat;
4. a jelen bekezdés betartását azonos V1 értéket használva kell bemutatni a megszakított és a folytatott felszállás esetére; és
5. egy nedves vagy szennyezett futópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz futópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezettet.

d) A fenti b) és c) albekezdések betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

1. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
2. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;
3. a futópálya felületének állapotát és a futópálya felületének típusát;
4. a futópálya lejtését a felszállás irányába;
5. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél- összetevő legalább 150 %-át; és
6. a futópályahossz bármilyen mértékű elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

*OPS 1.570*

**Felszállási akadálymentesség**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszállási repülési útvonal egy üzemképtelen hajtóművel legalább 50 láb plusz 0,01 × D függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz 0,125 × D vízszintes távolsággal elkerüljön minden akadályt, ahol D az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől. 60 m-nél kisebb szárnyfesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárnyfesztávolsága plusz 60 m plusz 0,125 × D vízszintes akadály elkerülési távolság.

b) A felszállási repülési útvonal az OPS 1.565 b) vagy c) pontja közül a vonatkozó által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a talajfelszín felett és 1 500 láb magasságban a talajfelszín felett ér véget.

c) Az a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;

3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

4. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

d) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a pálya változtatásai nem engedélyezettek a felszállási repülési útvonal azon pontjáig, amíg el nem érik az 50 lábat a talajfelszín felett. Ezután 400 láb magasságig feltételezendő, hogy a repülőgép dőlésszöge nem lesz 15°-nál több. 400 láb felett 15°-nál nagyobb, de legfeljebb 25°-os dőlésszög engedélyezhető. Megfelelő tartalékot kell biztosítani a dőlésszögnek az üzemi sebességre és repülési útvonalra gyakorolt hatására, beleértve a megnövekedett üzemi sebesség miatti távolságnöveléseket.

e) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

1. 300 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy

2. 600 m, az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

f) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat (track) igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:

1. 600 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításbavételi körzetében; vagy

2. 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.

g) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az előre nem látható körülményekre, hogy megfeleljen az OPS 1.570 követelményeinek és biztonságos útvonalat biztosítson, amely elkerüli az akadályokat, vagy hogy a repülőgép vagy meg tudjon felelni az OPS 1.580 repülés közbeni előírásainak, vagy szálljon le a kiinduló repülőtéren, vagy egy felszállási kitérő repülőtéren.

*OPS 1.575*

**Útvonal – Minden hajtómű működik**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép a repülésre várható meteorológiai körülmények között útvonalának vagy az attól tervezett bármely eltérésnek minden pontján képes lesz legalább 300 láb/perc sebességgel emelkedni minden hajtóműnek a következő feltételek között előírt maximális teljesítménye mellett:

1. a berepülendő útvonal vagy az attól tervezett bármely eltérésnek a biztonságos repüléshez szükséges, az Üzemben Tartási Kézikönyvben a repülőgépre vonatkozóan előírt vagy az abban szereplő információ alapján kiszámított minimális magasságán; és

2. az OPS 1.580 és az 1.585 közül az alkalmazható feltételeinek megfelelő minimális magasságokon.

*OPS 1.580*

**Útvonal – Egy hajtómű üzemképtelensége**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülésre várható meteorológiai körülmények között bármelyik hajtómű meghibásodásakor útvonalának vagy az attól tervezett bármely eltérésnek minden pontján a repülőgép képes lesz a másik vagy a többi hajtómű maximális folyamatos teljesítménnyel történő működése mellett folytatni a repülést az utazórepülés magasságáról azon repülőtérre, ahol a leszállás végrehajtható az OPS 1.595 és OPS 1.600 közül az alkalmazható előírásai szerint úgy, hogy legalább az alábbi függőleges távolságra elkerülje az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt:

1. 1 000 láb, ha az emelkedési sebesség legalább nulla vagy nagyobb; vagy

2. 2 000 láb, ha az emelkedési sebesség nullánál kisebb.

b) A nettó repülési útvonal lejtése legyen pozitív 450 m-rel (1 500 lábbal) azon repülőtér fölött, ahol egy hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.

c) Ennek az albekezdésnek az alkalmazásában a rendelkezésre álló emelkedési sebességet az előírt bruttó emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbnek kell venni.

d) Az ezen bekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti a) albekezdés szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

e) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

*OPS 1.585*

**Útvonal – Három vagy több hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek, kivéve, ha megfelel az alábbi b–e) albekezdéseknek.

b) A repülési útvonalnak két üzemképtelen hajtóművel lehetővé kell tennie a repülőgép repülésének folytatását a várható meteorológiai körülmények között, a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt legalább 2 000 láb függőleges távolságra elkerülve egy olyan repülőtérig, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.

c) A két hajtómű meghibásodását az útvonal azon szakaszának a legkritikusabb pontján kell feltételezni, amelyen a repülőgép az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.

d) A repülőgép várható tömege azon a helyen, ahol a két hajtómű meghibásodását feltételezik, nem lehet kevesebb annál, ami tartalmazza a repülés folytatásához elegendő üzemanyagot azon repülőtérig, ahol a leszállás végrehajtása várható, valamint a megérkezéshez közvetlenül a leszállási hely fölé legalább 450 m-re (1 500 lábra), majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.

e) Ennek az albekezdésnek az alkalmazásában a rendelkezésre álló emelkedési sebességet az előírtnál 150 láb/perccel kevesebbnek kell venni.

f) Az ezen bekezdésnek való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti a) albekezdés szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

g) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

*OPS 1.590*

**Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő várható leszállási időpontban várható magasságra és, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben számolnak vele, a cél- és kitérő repülőtéren a leszállás várható idején várható környezeti hőmérsékletre a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt legnagyobb leszálló tömeget.

*OPS 1.595*

**Leszállás – Száraz futópályák**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a várható leszállási időpontra az OPS 1.475 a)-val összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül a cél- és bármely kitérő repülőtéren.

b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

1. a repülőtér magasságát;

2. a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél-összetevő legalább 150 %-át;

3. a futópálya felületének típusát; és

4. a futópálya lejtését a leszállás irányába.

c) Egy repülőgépnek a fenti a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:

1. a repülőgép a legkedvezőbb futópályán fog leszállni szélcsendben; és

2. a repülőgép azon a futópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsebességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.

d) Ha az üzemben tartó nem képes betartani a fenti c) pont 2. albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az a), b) és c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

*OPS 1.600*

**Leszállás – Nedves és szennyezett futópályák**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a futópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább az OPS 1.595-tel összhangban meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-ös tényezővel szorzott értéke legyen.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárás-jelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a futópálya szennyezett lehet, a hatóság számára ezen körülményekre elfogadható adatok használatával meghatározott leszállási úthossz ne haladja meg a rendelkezésre álló leszállási úthosszat.

J. RÉSZ

*TÖMEG ÉS SÚLYPONT*

*OPS 1.605*

**Általános**

(Lásd az OPS 1.605 1. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép terhelése, tömege és tömegközéppontja az üzemeltetés minden fázisában megfeleljen a jóváhagyott Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt korlátozásoknak, vagy az Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásainak, ha azok szigorúbbak.

b) Az üzemben tartó tényleges súlyméréssel határozza meg a repülőgép tömegét és tömegközéppontját a repülőgép üzemeltetésének megkezdése előtt, majd ezt követően 4 évenként, ha egyedi tömegértéket alkalmaz, vagy pedig 9 évenként, ha a repülőgép flotta tömegértékét alkalmazza. A módosítások és javítások összesített hatásait a tömegre és egyensúlyra számításba kell venni és pontosan dokumentálni. Továbbá, ha a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppont-számításra nem pontosan ismert, kötelező a repülőgép újbóli súlymérése.

c) Az üzemben tartó határozza meg a repülőgép száraz üzemeltetési tömegében foglalt összes üzemeltetéssel kapcsolatos tárgy és személyzeti tag tömegét súlyméréssel vagy szabványos tömegértékek alkalmazásával. Ezenkívül kötelező meghatározni, hogy ezek elhelyezése hogyan befolyásolja a repülőgép tömegközéppontját.

d) Az üzemben tartó határozza meg a forgalmi terhelés tömegét, beleértve bármely ballasztot, tényleges súlyméréssel vagy az OPS 1.620-ban előírt szabványos utas és poggyásztömegek alkalmazásával.

e) Az üzemben tartó határozza meg az üzemanyag tömegét a tényleges fajsúly alapján, vagy ha ez nem ismert, az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadott módszerrel összhangban számított fajsúly alapján.

*OPS 1.607*

**Terminológia**

a) Száraz üzemeltetési tömeg. Egy adott üzemeltetési típusra készen álló repülőgép összes tömege az összes felhasználható üzemanyag és forgalmi terhelés nélkül. Ez a tömeg a következőkhöz hasonló tételeket tartalmaz:

   1. személyzet és a személyzet poggyásza;

   2. élelmezési és elmozdítható utaskiszolgálási berendezések; és

   3. ivóvíz a mellékhelyiségben használatos vegyszerek.

b) Maximális üzemanyag nélküli tömeg. Egy repülőgép legnagyobb engedélyezett tömege felhasználható üzemanyag nélkül. Az egyes tartályokban lévő üzemanyag tömegét akkor kell az üzemanyag nélküli tömegbe beszállítani, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásai kifejezetten megemlítik.

c) Maximális szerkezeti leszálló tömeg. A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege normál körülmények közötti leszállásra.

d) Maximális szerkezeti felszálló tömeg. A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege a felszállási nekifutás megkezdésekor.

e) Az utasok kategorizálása.

   1. Felnőttek, férfiak és nők meghatározása: 12 éves korú személyek és e kor feletteik.

   2. Gyermekek meghatározása: olyan személyek, akik legalább két évesek, de 12 éves kor alattiak.

   3. Csecsemők a 2 évesnél fiatalabb személyek.

f) Forgalmi terhelés. Az utasok, a poggyász és rakomány összes tömege, beleértve valamennyi nem fizető rakományt.

*OPS 1.610*

**Terhelés, tömeg és súlypont**

Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben határozza meg a terhelés és a tömeg- és súlypontrendszerek alapelveit és módszereit, amelyek teljesítik az OPS 1.605 követelményeit. Ezen rendszer vonatkozzon az összes alkalmazni tervezett üzemeltetési típusra.

*OPS 1.615*

**Személyzet tömegének értékei**

a) Az üzemben tartó a száraz üzemeltetési tömeg meghatározásához a következő tömegértékeket alkalmazza:

1. a tényleges tömegeket, a személyzet valamennyi poggyászát beleértve; vagy

2. standard tömegeket, a kézipoggyászt beleértve 85 kg-ot a hajózószemélyzet és 75 kg-ot a légiutas-kísérő személyzet tagjaira; vagy

3. más, a hatóság számára elfogadható standard tömegeket.

b) Az üzemben tartó korrigálja a száraz üzemeltetési tömeget a további poggyászok számításba vételéhez. Ezen további poggyászok elhelyezését figyelembe kell venni a repülőgép tömegközéppontjának meghatározásakor.

*OPS 1.620*

**Utasok és poggyász tömegének értéke**

a) Az üzemben tartó vagy tényleges súlyméréssel állapítsa meg az utasok és a feladott poggyászok tömegét, megmérve minden egyes személy és poggyász tömegét, vagy pedig az alábbi 1–3. táblázatokban megadott standard tömegértékek alkalmazásával, kivéve, ha a rendelkezésre álló utasülések száma 10-nél kisebb. Ilyen esetekben az utasok tömegértéke meghatározható az utasok által vagy nevükben tett nyilatkozat alkalmazásával, hozzáadva egy előre meghatározott állandó értéket a kézipoggyász és az öltözék figyelembevételéhez. (Az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza az eljárást, hogy mely esetekben választják a tényleges vagy a standard tömegértékeket, valamint a szóbeli nyilatkozatok alkalmazásakor követendő eljárásokat).

b) Amennyiben a tömegértéket tényleges súlyméréssel határozza meg, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a súlymérés terjedjen ki az utasok személyes tárgyaira és kézipoggyászára is. Ezen súlymérés végrehajtása közvetlenül a beszállás előtt történjen egy közeli helyszínen.

c) Amennyiben az utasok tömegértékének meghatározásához szabványos tömegértékeket alkalmaznak, az alábbi 1. és 2. táblázatokban megadott standard tömegértékeket kell alkalmazni. A standard tömegértékek magukban foglalják a kézipoggyászt, valamint az utasülésen a felnőtt személlyel együtt tartózkodó 2 évesnél fiatalabb csecsemőt is. A külön utasüléseken helyet foglaló csecsemőket a jelen albekezdés szempontjából gyermekekként kell figyelembe venni.

d) Utasok tömegének értéke – 20 vagy több ülés

1. Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 20, az 1. táblázatban található női és férfi standard tömegeket kell használni. Alternatívaként olyan esetekben, amikor a rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 30, az 1. táblázatban »minden felnőtt«-re vonatkozó tömegeket lehet használni.

2. Az 1. táblázat alkalmazásában az üdülési charter egy olyan charter járat, amelyet kizárólag egy üdülési csomag elemének szántak. Az üdülési charter tömegek akkor használhatóak, ha a repülőgépen lévő utasülések legfeljebb 5 %-át használják bizonyos utaskategóriák nem fizető szállítására.

*1. táblázat*

| Utasülések száma | legalább 20 | | legalább 30 |
|---|---|---|---|
| | női | férfi | összes felnőtt |
| Minden járat, üdülési charter kivételével | 88 kg | 70 kg | 84 kg |
| Üdülési charter | 83 kg | 69 kg | 76 kg |
| Gyermekek | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

e) Utasok tömegének értéke – legfeljebb 19 ülés.

1. Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legfeljebb 19, a 2. táblázatban található standard tömegeket kell használni.

*2. táblázat*

| Utasülések száma | 1–5 | 6–9 | 10–19 |
|---|---|---|---|
| Férfi | 104 kg | 96 kg | 92 kg |
| Női | 86 kg | 78 kg | 74 kg |
| Gyermek | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

2. Azokon a járatokon, ahol az utastérbe nem visznek kézipoggyászt vagy a kézipoggyászt külön veszik számításba, a fenti női és férfi tömegekből 6 kg levonható. Olyan cikkek, mint egy felöltő, egy esernyő, egy kis kézitáska vagy erszény, olvasmány vagy kis fényképezőgép ezen albekezdés alkalmazásában nem számít kézipoggyásznak.

f) Poggyásztömeg értékei

1. Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 20, a 3. táblázatban található standard értékeket kell használni a feladott poggyász minden darabjára. Legfeljebb 19 utasüléssel rendelkező repülőgépek esetén a feladott poggyász súlyméréssel meghatározott tényleges súlyát kell használni.

2. A 3. táblázat alkalmazásában:

i. belföldi járat azt a járatot jelenti, amelynek indulási és célállomása egy állam határain belülre esik;

ii. az európai régión belüli járatok olyan nem belföldi járatok, amelyek indulási és célállomása az OPS 1.620 f) pont 1. függelékében leírt területen belülre esik; és

iii. interkontinentális járat egy olyan nem európai régión belüli járat, amelynek indulási és célállomása eltérő földrészen van.

*3. táblázat*

**20 vagy több ülés**

| Járat típusa | Poggyász standard tömege |
|---|---|
| Belföldi | 11 kg |
| Európai régión belüli | 13 kg |
| Interkontinentális | 15 kg |
| Minden egyéb | 13 kg |

g) Ha egy üzemben tartó az 1–3. táblázatokban szereplő standard tömeg értékektől eltérő értékeket kíván használni, indokait közölnie kell a hatósággal és előzetes jóváhagyást kell szereznie. Be kell nyújtania jóváhagyásra egy részletes súlymérési felülvizsgálati programot és az OPS 1.620 g) pontjának 1. függelékében megadott statisztikai elemzési módszert kell használnia. A súlymérés felülvizsgálati program eredményeinek hatóság általi felülvizsgálata és jóváhagyása után a módosított standard tömegértékek csak erre az üzemben tartóra lesznek érvényesek. A módosított standard tömegértékek csak a felmérés elvégzésének körülményeivel azonos körülmények között használhatók. Ahol a módosított standard tömegértékek meghaladják az 1–3. táblázatban szereplő értékeket, ezen magasabb értékeket kell használni.

h) Valamennyi olyan járaton, amelyet jelentős számú olyan utast szállítóként azonosítanak, akiknek a kézipoggyászt is magában foglaló tömege várhatóan meghaladja a standard utastömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen utasok tényleges tömegét.

i) Ha standard tömegértékeket használnak a feladott poggyászra és utasok jelentős száma ad fel olyan poggyászt, amelynek tömege várhatóan meghaladja a standard tömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen poggyász tényleges tömegét.

j) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnokot értesítik, ha a rakomány tömegének meghatározására nem standard módszert használtak és hogy ezt a módszert ismertessék a tömeg- és súlypont-dokumentációban.

*OPS 1.625*

**Tömeg- és súlypont-dokumentáció**

(Lásd az OPS 1.625 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó minden egyes repülés megkezdése előtt készítse el a tömeg- és súlypont-dokumentációt, meghatározva a terhelést, valamint a terhelés elosztását. A tömeg- és súlypont-dokumentáció tegye lehetővé a parancsnok számára, hogy meggyőződjön arról, hogy a terhelés, valamint a terhelés elosztása által nem történhet meg a repülőgép tömeg- és súlypont-határértékeinek túllépése. A tömeg- és súlypont-dokumentációt készítő személy nevét a dokumentumon jelezni kell. A repülőgép rakodását felügyelő személy az aláírásával köteles igazolni, hogy a terhelés és annak elosztása a tömeg- és súlypont-dokumentáció szerint történt. Ezen dokumentáció a parancsnok által elfogadható legyen, s ezt a parancsnok ellenjegyzésével vagy azzal egyenértékű módon jelezze. (Lásd az OPS 1.1055 a) pont 12. albekezdését is).

b) Az üzemben tartó határozza meg az eljárásokat a terhelés utolsó pillanatban történő megváltoztatásához.

c) A hatóság jóváhagyásától függően az üzemben tartó használhatja a fenti a) és b) bekezdésekben szükséges eljárás egy alternatíváját is.

*Az OPS 1.605 1. függelék*

**Tömeg és súlypont – Általános**

(Lásd az OPS 1.605-öt)

a) Egy repülőgép száraz üzemeltetési tömegének meghatározása

1. Egy repülőgép súlymérése

i. Az új repülőgépek súlyát rendszerint lemérik a gyárban, s ez elegendő az üzembe állításhoz újbóli súlymérés nélkül, ha megtörténik a tömeg- és tömegközéppont-számítás dokumentációk korrigálása a repülőgép módosításainak megfelelően. Nem szükséges súlymérést végezni az átvevő üzemben tartó általi használatba vétel előtt a repülőgép átruházásakor egy jóváhagyott tömegérték-ellenőrzési programmal rendelkező üzemben tartótól egy másik, jóváhagyott tömegérték-ellenőrzési programmal rendelkező üzemben tartó részére, kivéve, ha a legutóbbi súlymérés óta több mint 4 év eltelt.

ii. Minden repülőgép tömegét és a tömegközéppontjának (CG) helyzetét rendszeresen újra meg kell határozni. A két súlymérés közötti maximális időtartamot az üzemben tartó határozza meg, és az feleljen meg az OPS 1.605 b) pontja előírásainak. Ezenkívül minden egyes repülőgép esetében kötelező végrehajtani a tömeg és tömegközéppont helyzet (CG) újbóli meghatározását az alábbi módok egyikével:

A) súlyméréssel; vagy

B) számítással, ha az üzemben tartó a választott számítási módszer érvényességét indokolni tudja, minden alkalommal, ha a száraz üzemeltetési tömeg összesített változása meghaladja a maximális leszálló tömeg 0,5 %-át vagy a tömegközéppont helyzet teljes változása meghaladja az átlagos aerodinamikai húrhossz 0,5 %-át.

2. Flotta tömege és tömegközéppont (CG) helyzete

i. Azonos repülőgéptípusból és konfigurációból álló flotta, vagy csoport esetében az átlagos száraz üzemeltetési tömeg és CG helyzet használható a flotta tömegértékeként és CG helyzeteként, amennyiben minden egyes repülőgép száraz üzemeltetési tömege és CG helyzete megfelel az alábbi ii. albekezdésben megadott tűréshatároknak. Ezenkívül alkalmazni kell az alábbi iii., iv. és a)3. albekezdésekben megadott kritériumokat is.

ii. Tűréshatárok

A) Ha egy flottából egy repülőgép megmért vagy kiszámított száraz üzemeltetési tömege a maximális leszálló tömeg ± 0,5 %-ánál nagyobb mértékben eltér a megállapított száraz üzemeltetési tömegtől, vagy a CG helyzet a átlagos aerodinamikai húrhossz ± 0,5 %-ánál nagyobb mértékben eltér a flotta CG helyzetétől, ezen repülőgépet törölni kell a flottából. Összeállíthatók különböző flották, mindegyik külön közepes tömegértékkel.

B) Azokban az esetekben, amikor egy repülőgép tömege belül van a flotta száraz üzemeltetési tömegének tűréshatárán, de CG helyzete a flotta megengedett tűréshatárán kívül esik, a repülőgép még üzemeltethető a vonatkozó flotta száraz üzemeltetési tömege szerint, de egyedi CG helyzettel.

C) Ha egy repülőgép a flotta többi repülőgépével összehasonlítva fizikai, pontosan számbavehető módon tér el a flotta más repülőgépeitől (például a konyha vagy az ülések konfigurációjában), amely a flotta tűréshatárainak túllépését okozza, ez a repülőgép megtartható a flottában, ha a tömeget és/vagy a CG helyzetét ezen repülőgépre megfelelően korrigálják.

D) Azokat a repülőgépeket, amelyekre nem tettek közzé átlagos aerodinamikai húrhosszat, egyedi tömeg és CG helyzet értékeikkel kell üzemeltetni vagy külön tanulmányozásnak és jóváhagyásnak kell őket alávetni.

iii. A flottaértékek használata

A) Egy repülőgép súlyának megmérését követően, vagy ha a repülőgép felszereltségében vagy konfigurációjában bármilyen változás történik, az üzemben tartó felülvizsgálja, hogy ez a repülőgép a fenti 2. pont ii. albekezdésében előírt tűréshatárokon belülre esik.

B) Azok a repülőgépek, amelyek súlya a flotta tömegének legutolsó kiértékelése óta nem lett megmérve, a flottában tarthatók és a flotta értékeivel üzemeltethetők, ha az egyedi értékeiket számítással felülvizsgálják és azok a fenti 2. pont ii. albekezdésében meghatározott tűréshatárokon belülre esnek. Ha ezek az értékek már nem esnek a megengedett tűréshatárokon belülre, az üzemben tartó vagy határozzon meg új flottaértékeket, amelyek teljesítik a fenti 2. pont i. és ii. albekezdéseinek követelményeit, vagy a határokon kívül eső repülőgépeket saját egyedi értékeikkel üzemeltesse.

C) Egy repülőgépnek a flottaértékekkel üzemeltetett flottához való hozzáadásához az üzemben tartó vizsgálja felül súlyméréssel vagy számítással, hogy tényleges értékei a fenti 2. pont ii. albekezdése tűréshatárain belül vannak.

iv. A fenti 2. pont i. albekezdés betartásához a flottaértékeket legalább minden flottatömeg-kiértékelés végén aktualizálni kell.

3. A flottaérték megállapításához lemérendő repülőgépek száma

i. Ha »n« a flottaértékeket használó flotta repülőgépeinek száma, az üzemben tartónak két flottatömeg-kiértékelés közötti időszakban legalább az alábbi táblázatban meghatározott számú repülőgépet kell lemérnie:

| A flotta repülőgépeinek száma | Mérések minimális száma |
|---|---|
| 2 vagy 3 | N |
| 4–9 | (n + 3)/2 |
| 10 vagy több | (n + 51)/10 |

ii. A lemérendő repülőgépek kiválasztásakor a flotta azon repülőgépeit kell kiválasztani, amelyeket a leghosszabb ideje nem mértek le.

iii. A 2 flottatömeg-kiértékelés közötti időtartam nem haladhatja meg a 48 hónapot.

4. Súlymérési eljárás

i. A mérést vagy a gyártónak vagy egy elfogadott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

ii. Az elfogadott gyakorlatnak megfelelő normál óvintézkedéseket kell foganatosítani, mint amilyenek:

A) a repülőgép és felszerelése teljességének ellenőrzése;

B) annak meghatározása, hogy a folyadékokat korrektül számbaveszik;

C) annak biztosítása, hogy a repülőgép tiszta; és

D) annak biztosítása, hogy a súlymérés egy zárt épületben történjék.

iii. A súlyméréshez használt valamennyi berendezést korrektül hitelesíteni és nullázni kell és a gyártó utasításaival összhangban kell használni. Minden mérleget vagy a gyártó, egy polgári súly- és mértékhitelesítő vagy egy szabályosan felhatalmazott szervezet két éven vagy a mérőberendezés gyártója által meghatározott időn belül hitelesítsen, amelyik kevesebb. A berendezés tegye lehetővé a repülőgép súlyának pontos megállapítását.

b) Speciális standard tömegek a forgalmi terheléshez. Az utasok és a feladott poggyász tömegén kívül az üzemben tartó a hatósághoz a rakomány más tételeire is benyújthat standard tömegeket jóváhagyásra.

c) A repülőgép berakodása

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgépeinek berakodását képzett személyzet felügyeletével végzik.

2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rakomány berakodása a repülőgép tömegének és egyensúlyának kiszámításához használt adatokkal összhangban történjen.

3. Az üzemben tartó tartsa be a többi szerkezeti korlátozást, mint a padló teherbírásának, a folyóméterenkénti terhelésnek, az adott csomagtérben elhelyezhető maximális tömegnek és/vagy a maximális ülésszámnak a korlátozásait.

d) Tömegközéppont tűrésértékek

1. Üzemeltetési CG burkológörbe. Amennyiben az egyensúlyszámításban nincs pontosan számításba véve az alkalmazott üléselosztás, valamint a széksoronkénti utasok számának hatása, az egyes csomagterekben lévő rakomány és az egyes tartályokban lévő üzemanyag hatása, az engedélyezett CG-burkológörbét egy üzemeltetési tűréssel kell bővíteni. A tömegközéppont-tűrés meghatározásakor figyelembe kell venni a lehetséges eltéréseket a feltételezett terheléselosztástól. Szabad ülésválasztás esetén az üzemben tartó vezessen be eljárásokat annak biztosítására, hogy szélsőséges hosszirányú üléselosztás esetén a hajózószemélyzet vagy a légiutas-kísérők elvégezzék a korrekciót. A tömegközéppont-tűrés és az ehhez kapcsolódó üzemeltetési eljárások, beleértve az utasok elhelyezésére vonatkozó feltételezéseket, legyenek elfogadhatóak a hatóság számára.

2. Repülés közbeni tömegközéppont. A fenti d) pont 1. albekezdésén túlmenően az üzemben győződjön meg arról, hogy az eljárások teljes mértékben számításba veszik a tömegközéppont repülés közbeni szélsőséges változásait is, amelyeket az utasok/személyzet mozgása és az üzemanyag fogyasztás/áttáplálás okoz.

*Az OPS 1.620 f) pontjának 1. függeléke*

**Az európai régión belüli járatok területének meghatározása**

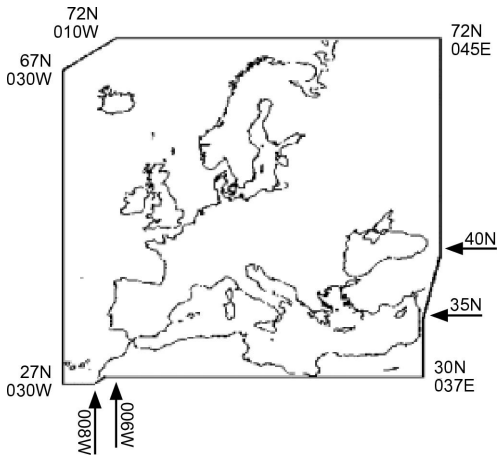
Az OPS 1.620 f) bekezdésének alkalmazásában az európai régión belüli járatok olyan nem belföldi repülések, amelyeket a következő pontokat összekötő állandó irányszögű vonalakon belül végeznek:

| | |
|---|---|
| – N7200 | E04500 |
| – N4000 | E04500 |
| – N3500 | E03700 |
| – N3000 | E03700 |
| – N3000 | W00600 |
| – N2700 | W00900 |
| – N2700 | W03000 |
| – N6700 | W03000 |
| – N7200 | W01000 |
| – N7200 | E04500 |

amint az az alábbi 1. ábrán látható:

*1. ábra*

**Európai régió**



*Az OPS 1.620 g) pontjának 1. függeléke*

**Eljárás az utasok és poggyász felülvizsgált standard tömegértékeinek megállapításához**

a) Utasok

1. Súly-mintavételi módszer. Az utasok és kézipoggyászuk átlagos tömegét súlyméréssel kell megállapítani, véletlen mintákat véve. A véletlen minták vétele legyen jellegénél és terjedelménél fogva reprezentatív az utastömegre, figyelembe véve az üzemeltetés típusát, a járatok gyakoriságát a különböző útvonalakon, az oda és vissza járatokat, a vonatkozó szezont és a repülőgép üléskapacitását.

2. Mintanagyság. A vizsgálati program legalább a következő létszámok lemérését tartalmazza:

   i. Egy kísérleti mintából normál statisztikai eljárásokat használva az összes felnőttre 1 %, a külön női és férfi tömegekre 2 % relatív konfidenciaintervallumot (pontosságot) alapul véve kiszámolt utasszámot; és

   ii. repülőgépekre, amelyek:

      A) utasülés-kapacitása legalább 40, összesen 2 000 utas; vagy

      B) amelyek utasülés-kapacitása 40-nél kevesebb, az utasülés kapacitás 50-szeresét.

3. Utasok tömege. Az utasok tömege tartalmazza a repülőgépre felszálláskor magukkal vitt személyes tárgyaik tömegét is. A véletlen utastömeg mintavétel során a csecsemőket az őket kísérő felnőttekkel együtt kell mérni (Lásd az OPS 1620 c), d) és e) pontjait is).

4. Súlymérés helye. Az utasok mérésének helyét a repülőgéphez a lehető legközelebb kell megválasztani, olyan helyen, ahol az utasok tömegének megváltozása személyes tárgyaktól való megszabadulás vagy új személyes tárgyak magukhoz vétele miatt a repülőgépre szállás előtt nem valószínű.

5. Súlymérő eszköz. Az utasok mérésére szolgáló eszköz méréshatára legalább 150 kg legyen. A tömegeket legalább 500 g-os lépésekben mutassa. A mérőeszköz pontossága legalább 0,5 % és 200 g közül a nagyobbik legyen.

6. A tömegértékek feljegyzése. Az utastömeg-felmérésben részt vevő minden járatra a tömegeket, a hozzájuk tartozó utaskategóriát (pl.: nő/férfi/gyermek) és a járatszámot fel kell jegyezni.

b) Feladott csomag. A minimális szükséges mintanagyság az átlagos poggyásztömegen alapuló felülvizsgált standard pogygyásztömeg értékek meghatározásának eljárásában alapvetően azonos az utasokra alkalmazott és az a) pont 1. albekezdésében leírt eljárással. A poggyászra a relatív konfidenciaintervallum (pontosság) 1 %. Legalább 2 000 darab feladott poggyászt le kell mérni.

c) Az utasok és a feladott poggyász felülvizsgált standard tömegértékeinek meghatározása

1. Annak biztosítására, hogy az utasokra és a feladott poggyászra a méréssel megállapított tényleges tömeg helyett a felülvizsgált standard tömegértékek használata ne hasson hátrányosan az üzemeltetési biztonságra, statisztikai elemzést kell végezni. Ezen elemzés az utasok és a poggyász standard tömegértékeit és más adatokat is eredményez.

2. Legalább 20 utasüléssel rendelkező repülőgépeken ezek az átlagos felülvizsgált férfi és női tömegértékek alkalmazhatók.

3. Kisebb repülőgépeken a következő növelő tényezőket kell az átlagos utastömeghez hozzáadni, hogy a felülvizsgált standard tömegértékeket megkapjuk:

| Utasülések száma | Szükséges hozzáadandó tömeg |
|---|---|
| 1–5 | 16 kg |
| 6–9 | 8 kg |
| 10–19 | 4 kg |

Alternatívaként az összes felnőttre vonatkozó felülvizsgált (átlagos) standard tömegértékek használhatók legalább 30 utasüléssel rendelkező repülőgépekre. Felülvizsgált (átlagos) standard feladott poggyász tömegértékek legalább 20 utasüléssel rendelkező repülőgépekre használhatók.

4. Az üzemben tartók választhatják részletes felmérési program benyújtását jóváhagyásra a hatósághoz és ezt követően az eltérést a felülvizsgált standard tömegértéktől, ha ezt az eltérő értéket az ebben a függelékben részletezett eljárással határozzák meg. Ezeket az eltéréseket 5 évnél nem hosszabb időközönként felül kell vizsgálni.

5. Az összes felnőttre vonatkozó felülvizsgált standard tömegértékeket 80/20 %-os férfi/nő arányra kell alapozni minden járatnál, kivéve az üdülési charterjáratokat, ahol az arány 50/50. Ha egy üzemben tartó bizonyos útvonalakon vagy járatokon eltérő arány alkalmazására kíván jóváhagyást kapni, akkor a hatósághoz olyan adatokat kell benyújtania, amelyek bemutatják, hogy az alternatív férfi/nő arány óvatos és a legalább 100 reprezentatív járat férfi/nő arányának legalább 84 %-át lefedi.

6. A megállapított átlagos tömegértékeket a következő egész kg-ra kell kerekíteni. A feladott poggyász tömegértékeit a következő 0,5 kg-ra kell kerekíteni, ha így jön ki.

*Az OPS 1.625 1. függeléke*

**Tömeg- és súlypont-dokumentáció**

a) Tömeg- és súlypont-dokumentáció

1. Tartalom

i. A tömeg- és súlypont-dokumentáció a következő információt tartalmazza:

A) repülőgép-lajtstromjel és -típus;

B) a járat azonosító száma és dátuma;

C) a parancsnok személye;

D) a dokumentumot elkészítő személye;

E) a repülőgép száraz üzemeltetési tömege és az ennek megfelelő CG;

F) az üzemanyag tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag tömege;

G) az üzemanyagon kívüli egyéb fogyó anyagok tömege;

H) a rakomány összetevői, beleértve az utasokat, poggyászt, szállított árut és ballasztot;

I) a felszállási tömeg, leszállási tömeg és üzemanyag nélküli tömeg;

J) a rakomány elosztása;

K) a repülőgép vonatkozó CG-helyzete; és

L) a korlátozó tömeg és CG-értékek.

ii. A hatóság jóváhagyása esetén az üzemben tartó ezen adatok némelyikét elhagyhatja a tömeg- és súlypont-dokumentációból.

2. Változások az utolsó pillanatban. Ha a tömeg- és súlypont-dokumentáció elkészülte után bármely változás történik utolsó pillanatban, ezt a parancsnok tudomására kell hozni és az utolsó pillanatban történt változást be kell vezetni a tömeg- és súlypont-dokumentációba. Az utasok számában vagy a csomagtér terhelésében az utolsó pillanatban megengedhető legnagyobb változást az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni. Ha ezt az értéket túllépik, új tömeg- és súlypont-dokumentációt kell készíteni.

b) Számítógépes rendszerek. Ha a tömeg- és súlypont-dokumentációt egy számítógépes tömeg és súlypontrendszer állítja elő, az üzemben tartónak felül kell vizsgálnia a kimenő adatok teljességét. Fel kell állítania egy rendszert, amely a kimenő adatok legfeljebb 6 havonkénti felülvizsgálatával ellenőrzi, hogy a bemenő adatok változását helyesen veszi-e be a rendszer és hogy a rendszer folyamatosan helyesen működik-e.

c) Fedélzeti tömeg és súlypont rendszerek. Az üzemben tartó szerezze be a hatóság jóváhagyását, ha az indítás elsődleges eszközeként számítógépes fedélzeti tömeg és súlypont rendszert kíván alkalmazni.

d) Adatkapcsolat. Ha a tömeg- és súlypont-dokumentációt adatkapcsolat útján küldik a repülőgépeknek, a parancsnok által elfogadott végleges tömeg- és súlypont-dokumentáció egy példánya álljon a földön rendelkezésre.

K. RÉSZ

*MŰSZEREK ÉS BERENDEZÉSEK*

*OPS 1.630*

**Általános bevezetés**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy járat nem indul el, mielőtt a jelen rész által előírt műszerek és eszközök nincsenek:

1. jóváhagyva, a c) albekezdésben foglalt kivétellel, és a rájuk vonatkozó követelményekkel összhangban beszerelve, beleértve a minimális teljesítményszintet és az üzemeltetési és légialkalmassági követelményeket; és

2. üzemképes állapotban a folytatandó üzemeltetéshez, a MEL-ben foglalt kivételekkel (OPS 1.030 hivatkozása).

b) A műszerek és berendezések minimális teljesítményszintjei az alkalmazandó Európai Műszaki Szabvány Utasítások (ETSO) Leírásaiban (CS-TSO) megadott vonatkozó Európai Műszaki Szabvány Utasításokban (ETSO) előírtak, kivéve, ha az üzemeltetési vagy légialkalmassági szabályok más teljesítményszinteket írnak elő. A OPS kiadásakor az ETSO-tól eltérő tervezési és teljesítmény-előírásoknak megfelelő műszerek és berendezések használatban vagy felszerelve maradhatnak, kivéve ha ez a rész további követelményeket ír elő. A már jóváhagyott műszereknek és berendezéseknek nem kell megfelelniük a felülvizsgált ETSO-nak vagy egy, az ETSO-tól eltérő felülvizsgált előírásnak, kivéve, ha egy visszamenőleges hatályú követelmény van előírva.

c) A következőknek nincs szükségük berendezés-jóváhagyásra:

1. az OPS 1.635-ben hivatkozott biztosítékok;

2. az OPS 1.640 a) pont 4. albekezdésében hivatkozott elektromos kézi lámpák;

3. az OPS 1.650 b) és 1.652 b) pontjaiban hivatkozott pontos időmérők;

4. az OPS 1.652 n) pontjában hivatkozott térképtartó;

5. az OPS 1.745-ben hivatkozott elsősegélynyújtó készletek;

6. az OPS 1.755-ben hivatkozott egészségügyi vészmentő dobozok;

7. az OPS 1.810-ben hivatkozott hangosbeszélők;

8. az OPS 1.835 a) és c) pontjaiban hivatkozott életmentő és pirotechnikai jelzőberendezések; és

9. az OPS 1.840-ben hivatkozott horgonyok és felszerelések vízi repülőgépek és kétéltű repülőgépek vízi nyűgözésére, lehorgonyzására és manőverezésére;

10. az OPS 1.730 a) pontjának 3. alpontjában hivatkozott rögzítő eszközök gyermekek számára.

d) Ha egy berendezést a hajózószemélyzet egy tagjának repülés közben szolgálati helyén kell használnia, az legyen szolgálati helyéről könnyen kezelhető. Ha egy példányt a hajózószemélyzet több tagjának kell használnia, azt úgy kell felszerelni, hogy valamennyi olyan szolgálati helyről könnyen kezelhető legyen, amelyről működtetni kell.

e) Azokat a műszereket, amelyeket a hajózószemélyzet valamelyik tagjának kell használnia, úgy kell elhelyezni, hogy a hajózószemélyzet ezen tagja szolgálati helyéről jól lássa kijelzését a lehető legkisebb eltérést igényelve a repülési útvonal mentén előre tekintve szokásosan felvett helyzetétől és látásirányától. Ha egy több hajózószemélyzeti tag által üzemeltetett repülőgépen egy műszer egyetlen példányára van szükség, azt úgy kell felszerelni, hogy minden szükséges hajózószemélyzeti szolgálati helyről látható legyen.

*OPS 1.635*

**Túláramvédelmi eszközök**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyen biztosítékokat használnak, ha a repülés közben használatra rendelkezésre álló tartalék biztosítékok száma a biztosítékok számának legalább 10 %-a minden egyes teljesítményfokozatban, vagy teljesítményfokozatonként három, ha az több.

*OPS 1.640*

**A repülőgép üzemi fényei**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következőkkel:

a) Nappali repülésre:

1. ütközéselhárító fényrendszer;

2. a repülőgép villamos rendszeréről ellátott világítás, amely elegendő világítást biztosít minden műszer és berendezés számára, amely a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges;

3. a repülőgép villamos rendszeréről ellátott világítás, amely minden utasfülkében biztosítja a világítást; és

4. a hajózószemélyzet minden előírt tagja részére egy elektromos kézilámpa, amely kijelölt szolgálati helyükön ülve könnyen elérhető a hajózószemélyzet tagjai számára.

b) Éjszakai repüléshez a fenti a) pontban előírtakon kívül a következők:

1. navigációs/helyzetjelző fények; és

2. két leszállófény vagy egy, két külön energiaellátással rendelkező világítótesttel rendelkező fény; és

3. a Tengeren történő ütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályok által előírt világítás, ha a repülőgép vízi vagy kétéltű repülőgép.

*OPS 1.645*

**Ablaktörlők**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg-nál több legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet, ha minden pilótaülés fel van szerelve egy ablaktörlővel vagy azzal egyenértékű eszközzel, amely tisztán tartja a szélvédőt csapadék esetén.

*OPS 1.650*

**VFR szerinti nappali üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet nappal és látva repülési szabályok (VFR) szerint repülőgépet, ha fel van szerelve a következő albekezdésekben előírt repülési és navigációs műszerekkel és kapcsolódó felszereléssel és – ha értelmezhető – ezek feltételei között:

a) egy mágnesen iránytű;

b) egy pontos időmérő, amely órában, percben és másodpercben mutatja az időt;

c) egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez;

d) egy csomóban hitelesített repülési sebességmérő;

e) egy függőleges sebességmérő (variométer);

f) egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó fordulóskoordináló;

g) egy műhorizont (dőlésmérő);

h) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű; és

i) a külső levegő-hőmérsékletet a pilótafülkében jelző műszer, Celsius-fokokra kalibrálva;

j) azon repülések esetén, amelyek időtartama nem haladja meg a 60 percet, a felszállás és a leszállás azonos repülőtéren történik, valamint ezen repülőtértől 50 nm (tengeri mérföld) távolságon belül maradnak, a fenti f), g) és h) albekezdésekben megadott műszerek és az alábbi k) pont 4., 5. és 6. albekezdéseiben megadott műszerek helyettesíthetők egy fordulás- és csúszásmérővel vagy egy csúszásmérőt tartalmazó fordulóskoordinálóval, vagy pedig egy műhorizonttal és csúszásjelzővel együttesen;

k) ha két pilóta van előírva, a második pilóta szolgálati helye a következő külön műszerekkel rendelkezzen:

1. egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez;

2. egy csomóban hitelesített repülési sebességmérő;

3. egy függőleges sebességmérő (variométer);

4. egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó fordulóskoordináló;

5. egy műhorizont (dőlésmérő); és

6. egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű;

l) mindegyik sebességmérő rendszerben legyen egy fűtött Pitot-cső, vagy ezzel egyenértékű berendezés, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, az alábbi repülőgépeken:

1. amelyek 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömeggel vagy 9-nél több legnagyobb jóváhagyott utasülés-számmal rendelkeznek;

2. amelyeket legkorábban 1999. április 1-jén láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;

m) ha duplikált műszerek vannak előírva, a követelmény minden pilótának külön kijelzőt és külön választókapcsolót vagy más kapcsolódó berendezést jelent, ahogy indokolt;

n) minden repülőgépet el kell látni annak jelzésére alkalmas eszközzel, ha a szükséges repülési műszerek energiaellátása nem megfelelő; és

o) minden repülőgép, amelyen a kompresszibilitási indikátorokat az előírt repülési sebességmérők nem jelzik másképpen, rendelkezzen Mach-szám-mérővel minden pilóta műszerfalán;

p) az üzemben tartó csak akkor folytasson VFR szerinti nappali üzemeltetést, ha a repülőgép fel van szerelve gémes mikrofonos headsettel vagy ezzel egyenértékű felszereléssel minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag számára.

*OPS 1.652*

**IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint vagy éjszaka, ha fel van szerelve a következő albekezdésekben szereplő repülési és navigációs műszerekkel és kapcsolódó felszereléssel és – ha értelmezhető – csak ezek feltételei között:

a) egy mágnesen iránytű;

b) egy pontos időmérő, amely órában, percben és másodpercben mutatja az időt;

c) két érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez; ezen magasságmérőknek forgószámlálós vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.

d) egy repülési sebességmérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, egy, a Pitot-cső meghibásodására figyelmeztető jelzővel együtt. A Pitot-cső meghibásodásának jelzője nem követelmény azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb kilenc vagy a legnagyobb engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg és amelyeket 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;

e) egy függőleges sebesség mérő (variométer);

f) egy fordulás- és csúszásmérő;

g) egy műhorizont (dőlésmérő);

h) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű;

i) a külső levegő-hőmérsékletet a pilótafülkében jelző műszer, Celsius-fokokra kalibrálva; és

j) két független statikus nyomásrendszer, kivéve, hogy legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű légcsavaros repülőgépeken elegendő egy statikus nyomás rendszer és egy alternatív statikus nyomást biztosító rendszer.

k) Ha két pilóta van előírva, a második pilóta szolgálati helye a következő külön műszerekkel rendelkezzen:

1. egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez és amely lehet a c) albekezdés által szükséges 2 magasságmérő egyike. Ezen magasságmérőknek forgószámlálós vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük;

2. egy repülési sebességmérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, egy, a Pitot-cső meghibásodására figyelmeztető jelzővel együtt. A Pitot-cső meghibásodásának jelzője nem követelmény azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb kilenc vagy a legnagyobb engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg és amelyeket 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;

3. egy függőleges sebesség mérő (variométer);

4. egy fordulás- és csúszásmérő;

5. egy műhorizont (dőlésmérő); és

6. egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű.

l) Az 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépeket fel kell szerelni egy tartalék dőlésmérővel (műhorizonttal), amelyet bármelyik pilótaülésből lehet használni, amelynek:

1. energiaellátása folyamatos a normál üzemeltetés során és amely a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válása után a normál elektromos ellátó rendszertől független forrásból kap megtáplálást;

2. a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válását követően legalább 30 percig megbízhatóan működik a vészenergia-ellátó rendszer többi terhelését és az üzemeltetési eljárásokat figyelembe véve;

3. függetlenül működik az összes többi dőlésjelző rendszertől;

4. automatikusan lép működésbe a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válása után; és

5. az üzemeltetés valamennyi fázisában kielégítően ki van világítva, kivéve azokat a repülőgépeket, amelyek maximális engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg, amelyeket 1995. április 1-jén már lajstromba vettek egy tagállamban, és amelyek a baloldali műszerfalon fel vannak szerelve egy tartalék dőlésmérővel;

m) a fenti 1. albekezdés betartásakor világosnak kell lenni a hajózószemélyzet számára, hogy az említett albekezdés által szükséges tartalék dőlésmérő mikor működik vészenergia-ellátásról. Ha a tartalék dőlésmérőnek saját energiaellátása van, legyen egy kapcsolódó jelzés a műszeren vagy a műszerfalon, amikor ezt az energiaforrást használják;

n) egy térképtartó könnyen olvasható helyzetben, amely éjszakai üzemeltetéshez kivilágítható;

o) ha a tartalék dőlésmérő műszer a CS 25.1303 b)4. albekezdésének vagy egyenértékű előírásnak megfelelően bizonyítvánnyal ellátott, a fordulás- és csúszásmérők helyettesíthetők csúszásmérőkkel;

p) ha duplikált műszerek vannak előírva, a követelmény minden pilótának külön kijelzőt és külön választókapcsolót vagy más kapcsolódó berendezést jelent, ahogy indokolt;

q) minden repülőgépet el kell látni annak jelzésére alkalmas eszközzel, ha a szükséges repülési műszerek energiaellátása nem megfelelő; és

r) minden repülőgép, amelyen a kompresszibilitási indikátorokat az előírt repülési sebesség mérők nem jelzik másképpen, rendelkezzen Mach-szám-mérővel minden pilóta műszerfalán;

s) az üzemben tartó csak akkor folytathat IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetést, ha a repülőgép fel van szerelve gémes mikrofonos headsettel vagy ezzel egyenértékű felszereléssel minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag számára és egy adás gombbal minden előírt pilóta kormánykerekén.

*OPS 1.655*

**Kiegészítő berendezések egypilótás IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetésre**

Az üzemben tartó csak akkor folytathat egypilótás IFR üzemeltetést, ha a repülőgép el van látva egy robotpilótával, amely legalább a magasság- és iránytartást biztosítja.

*OPS 1.660*

**Magassági figyelmeztető rendszer**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet légcsavaros gázturbinás hajtóműves repülőgépet 5 700 kg-nál nagyobb maximális engedélyezett felszálló tömeggel, vagy 9-nél nagyobb engedélyezett utasülésszámmal, vagy sugárhajtású repülőgépet, ha a repülőgépben rendelkezésre áll a magassági figyelmeztető rendszer, amely alkalmas a következőkre:

1. figyelmeztetni a hajózószemélyzetet, ha elérték az előre kiválasztott magasságot; és

2. legalább hangjelzéssel figyelmeztetni a hajózószemélyzetet, ha egy előre kiválasztott magasságtól eltérés történt felfelé vagy lefelé,

kivéve a legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszálló tömegű és 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépeket, amelyeket 1972. április 1-je előtt láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelyek 1995. április 1-jén már lajstromban voltak egy tagállamban.

*OPS 1.665*

**Földközelségjelző rendszer és terepre figyelmeztető rendszer**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utasülésszáma a 9-et, ha fel van szerelve egy földközelségjelző rendszerrel, amelyben van egy terepveszélyt előrejelző rendszer (TAWS) is.

b) A földközelségjelző rendszernek automatikusan, hangjelzésekkel, amelyeket vizuális jelek is kiegészíthetnek, időbeni és megkülönböztethető figyelmeztetést kell adnia a hajózószemélyzet számára a süllyedés sebességéről, a föld közelségéről, felszállás vagy átstartolás utáni magasságvesztésről, helytelen leszállási konfigurációról és a siklópályától lefelé történő eltérésről.

c) A terepre figyelmeztető rendszernek automatikusan, vizuális és hangjelzések és egy terepre figyelmeztető kijelzés útján elegendő reakcióidőt kell biztosítania a hajózószemélyzet számára, hogy el lehessen kerülni a terepnek való szabályozott nekirepülést és előrejelző képességet és terepelkerülési küszöbértéket kell nyújtania.

*OPS 1.668*

**Összeütközés-elhárító fedélzeti rendszer**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utasülésszáma a 19-et, ha fel van szerelve egy legalább ACAS II teljesítményszintű összeütközés-elhárító rendszerrel.

*OPS 1.670*

**Fedélzeti időjárási radarberendezés**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltetheti a következőket:

1. egy repülőgépet túlnyomásos kabinnal; vagy

2. egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege több, mint 5 700 kg; vagy

3. egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy fedélzeti időjárási radarberendezéssel, ha egy ilyen repülőgépet éjszaka vagy műszeres meteorológiai körülmények között üzemelteti olyan területeken, ahol zivatarok vagy más, fedélzeti időjárási radarral észlelhetőnek tekintett potenciálisan veszélyes időjárási körülmények várhatók az útvonal mentén.

b) Túlnyomás nélküli, 5 700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű, 9-et nem meghaladó legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú légcsavaros repülőgépeken a fedélzeti időjárási radarberendezés helyettesíthető más berendezéssel, amely képes észlelni a zivatarokat és más potenciálisan veszélyes időjárási körülményeket, amelyeket fedélzeti időjárási radarral észlelhetőnek tekintenek, ha azt a hatóság jóváhagyja.

*OPS 1.675*

**Berendezések jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha bizonyítványt kapott és fel van szerelve jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez.

b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha fel van szerelve a keletkező jeget megvilágító vagy felderítő eszközökkel. A használt megvilágításnak olyan típusúnak kell lennie, hogy ne okozzon olyan csillogást vagy fényvisszaverődést, amely a személyzet tagjait hátráltatná feladataik ellátásában.

*OPS 1.680*

**Kozmikus sugárzást jelző berendezés**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha:

1. a repülőgép fel van szerelve az összes kapott kozmikus sugárzás (vagyis a csillagközi és napi eredetű ionizáló és neutronsugárzás összegének) dózisát és kumulált értékét minden járaton folyamatosan mérő és jelző műszerrel,

2. vagy egy, a hatóság számára elfogadható fedélzeti negyedévenkénti sugárzásminta-vevő rendszerrel.

*OPS 1.685*

**Hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, amelyen a hajózószemélyzet létszáma egynél nagyobb, ha fel van szerelve hajózószemélyzeti fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagjának használatára szolgáló fejhallgatókat és mikrofonokat, amelyek nem kézben tartandóak.

*OPS 1.690*

**Személyzet fedélzeti telefonrendszere**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 15 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 19-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha fel van szerelve személyzeti telefonrendszerrel, kivéve azokat a repülőgépeket, amelyeket 1965. április 1-je előtt láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelyek 1995. április 1-jén már lajstromban voltak egy tagállamban.

b) A jelen bekezdés által megkövetelt személyzeti tagi telefonrendszernek a következőkre kell képesnek lennie:

1. az utastájékoztató rendszertől függetlenül működjön, kivéve a kézi eszközöket, fejhallgatókat, mikrofonokat, választókapcsolókat és jelzőeszközöket;

2. kétirányú kommunikációt biztosítson a hajózószemélyzet fülkéje és a következők között:

i. minden utasfülke;

ii. minden, az utasfedélzettől eltérő szinten elhelyezkedő konyha; és

iii. minden külön személyzeti fülke, amely nem az utasfedélzeten található és nem közelíthető meg könnyen egy utasfülkéből;

3. könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges hajózószemélyzeti szolgálati helyről a hajózószemélyzet fülkéiben.

4. könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges légiutas-kísérő személyzeti szolgálati helyről minden különálló vagy páros padlószintű vészkijáratnál.

5. rendelkezzen egy hang- és vizuális jelzéseket alkalmazó riasztórendszerrel, hogy a hajózószemélyzet tagjai riaszthassák a légiutas-kísérőket, valamint a légiutas-kísérő személyzet tagjai riaszthassák a hajózószemélyzetet.

6. rendelkezzen eszközökkel annak eldöntéséhez, hogy a hívás egy normál hívás, vagy vészhívás; és

7. a földi tartózkodás folyamán biztosítsa a kétirányú kommunikációt a földi személyzet és a hajózószemélyzet legalább két tagja között.

*OPS 1.695*

**Utastájékoztató rendszer**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 19-nél nagyobb maximális jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha fel van szerelve utastájékoztató rendszerrel.

b) A jelen bekezdés által megkövetelt utastájékoztató rendszer legyen képes a következőkre:

1. A telefonrendszerektől függetlenül működjön, kivéve a kézi eszközöket, fejhallgatókat, mikrofonokat, választókapcsolókat és jelzőeszközöket.

2. Könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges hajózószemélyzeti szolgálati helyről.

3. Minden padlószinten szükséges utas vészkijárathoz, amely mellett van egy közeli légiutas-kísérő személyzeti ülőhely, legyen egy mikrofonja, amely könnyen elérhető a légiutas-kísérő személyzet ott ülő tagja számára azzal a kivétellel, hogy egy mikrofon több kijárathoz is tartozhat, ha a kijáratok közelsége segítség nélkül lehetővé teszi a szóbeli kommunikációt a légiutas-kísérő személyzet ülő tagjai között.

4. Legyen 10 másodpercen belül működtethető a légiutas-kísérő személyzet mindazon szolgálati helyeken lévő tagjai számára, amelyekről használata elérhető; és

5. Legyen hallható és érthető minden utasülésben, mellékhelyiségben és légiutas-kísérő személyzeti ülőhelyen és munkahelyen.

*OPS 1.700*

**Pilótafülke hangrögzítők – 1.**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 1998. április 1-jén vagy azután először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, amely:

1. többhajtóműves, turbinahajtású és 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú; vagy

2. amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg,

ha fel van szerelve egy pilótafülke-hangrögzítővel, amely időléptékben rögzíti a következőket:

i. a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;

ii. a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő gémes és gégemikrofon által vett hangjeleket;

iii. a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;

iv. a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és

v. a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.

b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi két órájában rögzített információt megőrizni azzal a kivétellel, hogy a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek esetén ez az időszak 30 percre csökkenthető.

c) A pilótafülke hangrögzítő automatikusan induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni. Ezenkívül, az elektromos energia rendelkezésre állásától függően, a pilótafülke hangrögzítő a lehető legkorábban kezdje el a rögzítést a hajtóművek indulása előtt végrehajtott repülés előtt pilótafülkei ellenőrzések alatt a hajtóművek repülés végén történő leállítását követő pilótafülkei ellenőrzésekig.

d) A pilótafülke-hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

*OPS 1.705*

**Pilótafülke-hangrögzítők – 2.**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet többhajtóműves gázturbinás repülőgépet, amelyet 1990. január 1-je és 1998. március 31-e között láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 5 700 kg vagy annál kevesebb, és amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy pilótafülke-hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:

1. a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;

2. a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, ahol lehetséges, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő kézi és fejhallgatós mikrofon által vett hangjeleket;

3. a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;

4. a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és

5. a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.

b) A pilótafülke-hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi 30 percében rögzített információt megőrizni.

c) A pilótafülke-hangrögzítő induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni. Ezenkívül, az elektromos energia rendelkezésre állásától függően, a pilótafülke-hangrögzítő a lehető legkorábban kezdje el a rögzítést a hajtóművek indulása előtt végrehajtott repülés előtt pilótafülkei ellenőrzések alatt a hajtóművek repülés végén történő leállítását követő pilótafülkei ellenőrzésekig.

d) A pilótafülke-hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

*OPS 1.710*

**Pilótafülke hangrögzítők – 3.**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet, amelyet 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, ha fel van szerelve egy pilótafülke-hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:

1. a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;

2. a pilótafülke hangkörnyezetét;

3. a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;

4. a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és

5. a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.

b) A pilótafülke-hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi 30 percében rögzített információt megőrizni.

c) A pilótafülke-hangrögzítő induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

d) A pilótafülke-hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

*OPS 1.715*

**Fedélzeti adatrögzítők – 1.**

(Lásd az OPS 1.715 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyet 1998. április 1-jén vagy azután láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amely:

1. többhajtóműves és amelynek legnagyobb engedélyezett utasülésszáma 9-nél több; vagy

2. amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege több, mint 5 700 kg,

ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.

b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat azzal a kivétellel, hogy a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken ez az időtartam 10 órára csökkenthető.

c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:

1. Az OPS 1.715 1. függelékének A1. vagy A2. táblázatában felsorolt paramétereket, amelyik értelmezhető;

2. 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszállási tömegű repülőgépeken az OPS 1.715 1. függelékének B. táblázatában szereplő további paramétereket;

3. A fenti a) pontban leírt repülőgépeken a fedélzeti adatrögzítő rögzítse valamennyi, a repülőgép újszerű vagy egyedi kialakításához vagy üzemeltetési jellemzőihez kapcsolódó egyedi paramétereket, ahogy azokat a hatóság a típusbizonyítvány vagy a kiegészítő típusbizonyítvány kiadásakor meghatározza; és

4. elektronikus kijelző rendszerrel ellátott repülőgépeken az OPS 1.715 1. függelékének C. táblázatában felsorolt paramétereket azzal a kivétellel, hogy a 2002. augusztus 20-a előtt először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépeken a következő paramétereket:

   i. amelyekre nem áll rendelkezésre az érzékelő; vagy

   ii. amelyekhez a repülőgépnek az adatokat generáló rendszerét vagy berendezését módosítani kell; vagy

   iii. amelyeknek jelei nem kompatibilisek a rögzítőrendszerrel;

   nem kell rögzíteni, ha ez a hatóság számára elfogadható.

d) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.

e) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést, mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

f) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

g) Az 1998. április 1-je és 2001. április 1-je között először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépek nem kötelesek megfelelni az OPS 1.715 c) pontjának, ha a hatóság jóváhagyja és ha:

1. Az OPS 1.715 c) pontjának való megfelelés nem érhető el a repülőgép rendszereinek és berendezéseinek (kivéve a fedélzeti adatrögzítő rendszert) jelentős módosítása nélkül; és

2. a repülőgép megfelel az OPS 1.720 c) pontjának azzal a kivétellel, hogy az OPS 1.720 1. függeléke A. táblázatának 15b paraméterét nem kell rögzíteni.

*OPS 1.720*

**Fedélzeti adatrögzítők – 2.**

(Lásd az OPS 1.720 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyet először 1990. június 1-je után, de 1998. március 31-e előtt láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.

b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat.

c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:

1. Az OPS 1.720 1. függelékének A táblázatában felsorolt paramétereket; és

2. 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszállási tömegű repülőgépeken az OPS 1.720 1. függelékének B. táblázatában szereplő további paramétereket.

d) A legfeljebb 27 000 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken, ha az a hatóság számára elfogadható, az OPS 1.720 1. függeléke A. táblázatának 14. és 15b paramétereit nem kell rögzíteni, ha a következő feltételek bármelyike teljesül:

1. nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő;

2. nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti rögzítő rendszerben;

3. az adatokat generáló berendezést módosítani kell.

e) A 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken, ha az elfogadható a hatóság számára, a következő paramétereket nem kell rögzíteni: az OPS 1.720 1. függeléke A. táblázatának 15b és az 1. függelék B. táblázatából a 23., 24., 25., 26., 27., 28., 29., 30. és 31., ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

1. nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő;

2. nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti adatrögzítő rendszerben;

3. az adatokat generáló berendezést módosítani kell;

4. a navigációs adatok (NAV frekvenciaválasztás, DME távolság, szélesség, hosszúság, földhöz képesti sebesség és széleltérítés) nem állnak digitális formában rendelkezésre.

f) Azokat az egyes paramétereket, amelyek számítással levezethetők a többi rögzített paraméterből, nem kell rögzíteni, ha az a hatóság számára elfogadható.

g) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.

h) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést, mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

i) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

*OPS 1.725*

**Fedélzeti adatrögzítők – 3.**

(Lásd az OPS 1.725 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelyet 1990. június 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.

b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat.

c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:

1. Az OPS 1.725 1. függelékének A. táblázatában felsorolt paramétereket.

2. Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 27 000 kg és amelyek típusa először 1969 után kapott típusbizonyítványt, ezen felül az OPS 1.725 jelen bekezdése 1. sz függeléke B. táblázatának 6–15b paraméterét. A következő paramétereket nem kell rögzíteni, ha az a hatóság számára elfogadható: az OPS 1.725 1. függeléke B. táblázatából a 13, 14 és 15b–t, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

i. nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő;

ii. nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti adatrögzítő rendszerben;

iii. az adatokat generáló berendezést módosítani kell; és

3. ha elegendő kapacitás áll rendelkezésre a fedélzeti rögzítő rendszerben, az érzékelő könnyen rendelkezésre áll és nincs szükség az adatokat generáló berendezés módosítására:

i. olyan repülőgépeken, amelyeket először 1989. január 1-jén vagy azután láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 5 700 kg-nál nagyobb, de legfeljebb 27 000 kg, az OPS 1.725 1. függeléke B. táblázatának 6–15b paramétereit; és

ii. olyan repülőgépeken, amelyeket először 1987. január 1-jén vagy azután láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 27 000 kg-nál nagyobb, az OPS 1.725 1. függeléke B. táblázatának többi paraméterét.

d) Azokat az egyes paramétereket, amelyek számítással levezethetők a többi rögzített paraméterből, nem kell rögzíteni, ha az a hatóság számára elfogadható.

e) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.

f) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést, mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.

g) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszözzel.

*OPS 1.727*

**Kombinált rögzítő**

a) A pilótafülke-hangrögzítőre és a fedélzeti adatrögzítőre vonatkozó követelmények a következő módon is teljesíthetőek:

1. egy kombinált rögzítő, ha a repülőgépet vagy csak egy pilótafülke-hangrögzítővel vagy csak egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni; vagy

2. egy kombinált rögzítő, ha egy legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke-hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni; vagy

3. két kombinált rögzítő, ha egy 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke-hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni.

b) A kombinált rögzítő egy fedélzeti adatrögzítő, amely a következőket rögzíti:

1. a pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozó pont által megkövetelt összes szóbeli kommunikációt és hangkörnyezetet; és

2. a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó pont által megkövetelt adatokat, az azok által a pontok által megkövetelt tulajdonságokkal.

*OPS 1.730*

**Ülések, ülések biztonsági övei, hevederek és gyermekrögzítő eszközök**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következőkkel:

1. ülés vagy fekvőhely minden legalább 2 éves korú személy számára;

2. biztonsági öv átlós vállhevederrel vagy anélkül vagy biztonsági heveder mindegyik ülésen minden legalább 2 éves korú utas használatára;

3. a hatóság számára elfogadható gyermekrögzítő eszköz minden egyes csecsemő számára;

4. az alábbi c) pontban leírt kivétellel egy biztonsági öv vállhevederrel minden egyes hajózószemélyzeti, valamint a pilótaülések melletti ülésen, beleértve egy olyan szerkezetet, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan rögzíti a benne ülő személy felsőtestét;

5. az alábbi c) pontban megadott kivétellel, egy biztonsági öv vállhevederrel minden egyes légiutas-kísérő személyzeti és megfigyelői ülésen. Ez a követelmény nem zárja ki azonban, hogy a légiutas-kísérő személyzet tagjai, akiket a szükséges légiutas-kísérő személyzet létszámon túlmenően visznek magukkal, utasüléseket használjanak; és

6. ülések a légiutas-kísérő személyzet számára a padlószinten szükséges vészkijáratokhoz közel, azzal a kivétellel, hogy ha az utasok vészevakuálását segítené a légiutas-kísérőszemélyzet tagjainak máshova történő ültetése, elfogadható más elhelyezés. Ezek az ülések a repülőgép hossztengelyétől 15°-on belül nézzenek előre vagy hátra.

b) Minden vállhevederrel rendelkező biztonsági öv egy ponton legyen kioldható.

c) 5 700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken egy átlós vállhevederrel ellátott biztonsági öv, 2 730 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken pedig egy biztonsági öv megengedhető a vállhevederrel ellátott biztonsági öv helyett, ha nem ésszerűen megvalósítható az utóbbi felszerelése.

*OPS 1.731*

**»Biztonsági öveket becsatolni« és »Dohányozni tilos« jelzések**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyben nem látható minden utasülés a pilótafülkéből, ha fel van szerelve olyan eszközzel, amellyel minden utas és a légiutas-kísérő személyzet számára jelezni lehet, hogy mikor kell rögzíteni a biztonsági öveket és mikor nem megengedett a dohányzás.

*OPS 1.735*

**Belső ajtók és függönyök**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következő felszereléssel:

a) egy 19-nél nagyobb legnagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépen egy ajtó az utastér és a pilótafülke között »csak személyzetnek« felirattal és záró eszközzel, amely megakadályozza, hogy az utasok a hajózószemélyzet egy tagjának engedélye nélkül kinyissák;

b) minden, egy utasfülkét egy másik, vészkijárati funkcióval rendelkező fülkétől elválasztó ajtó kinyitására szolgáló eszközzel. A nyitóeszközökhöz könnyen hozzá kell férni;

c) ha át kell menni egy ajtón vagy függönyön, amely az utasteret más területektől elválasztja, hogy elérjenek bármely előírt vészkijáratot bármelyik utasüléstől, az ajtónak vagy függönynek eszközzel kell rendelkeznie a nyitott állapotban történő rögzítéshez;

d) egy felirat minden belső ajtón vagy függöny mellett, amelyik egy utas-vészkijárathoz biztosít hozzáférést, jelezve, hogy fel- és leszállás közben nyitott állapotban kell őket rögzíteni; és

e) a személyzet minden tagjának eszköz bármely olyan ajtó kinyitására, amelyhez normál esetben hozzáférnek az utasok és amelyet az utasok bezárhatnak.

*OPS 1.745*

**Elsősegélynyújtó készletek**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az el van látva a következő mennyiségű könnyen hozzáférhető elsősegélynyújtó készlettel:

| Beállított utasülések száma | Szükséges elsősegélykészletek száma |
|---|---|
| 0–99 | 1 |
| 100–199 | 2 |
| 200–299 | 3 |
| 300 és több | 4 |

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elsősegélynyújtó-készleteket:

1. rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van; és

2. rendszeresen feltöltik a címkéiken található utasításoknak megfelelően, vagy ahogy azt a körülmények megkövetelik.

*OPS 1.755*

**Egészségügyi vészmentő dobozok**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 30 feletti legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha el van látva egy egészségügyi vészmentő dobozzal, ha a tervezett útvonal bármely pontja több, mint 60 percnyi repülésre van (normál utazósebességgel) egy olyan repülőtértől, amelyen képzett orvosi segítség várhatóan rendelkezésre áll.

b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy gyógyszereket csak a képzett orvosok, ápolónők és a hasonlóan képzett személyzet ad.

c) Szállítási feltételek

1. az egészségügyi vészmentő dobozt portól és nedvességtől védve és biztonságos feltételek között kell tartani, ahol az megvalósítható, a pilótafülkében; és

2. az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az egészségügyi vészmentő dobozokat:

i. rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van; és

ii. rendszeresen feltöltik a címkéiken található utasításoknak megfelelően vagy ahogy azt a körülmények megkövetelik.

*OPS 1.760*

**Oxigén elsősegélynyújtáshoz**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal 25 000 láb feletti magasságokon, ha a légiutas-kísérő személyzet egy tagját kell szállítani, ha fel van szerelve hígítatlanoxigén-készlettel azon utasok számára, akik fiziológiai okokból oxigént igényelhetnek a kabin nyomásának csökkenése esetén. Az oxigén mennyiségét legalább 3 száraz normál köbméter (STPD)/perc/fő árammal kell számolni és a fennmaradó repülési időre biztosítani kell a kabin nyomásának csökkenése esetén, ha a barometrikus magasság meghaladja a 8 000 lábat, de nem éri el a 15 000 lábat a szállított utaslétszám legalább 2 %-a, de semmi esetre sem egy főnél kevesebb részére. Elegendő számú, de kettőnél semmiképpen sem kevesebb adagolóegység álljon rendelkezésre, eszközökkel a légiutas-kísérő személyzet számára a készlet használatára. Az adagolóegység hordozható típusú is lehet.

b) Egy adott üzemeltetéshez szükséges elsősegélynyújtási oxigén mennyiségét a kabinmagasságok és a repülés időtartama alapján kell meghatározni, a minden üzemeltetésre és útvonalra megállapított üzemeltetési eljárásokkal összhangban.

c) A biztosított oxigénberendezés legyen alkalmas minden felhasználó részére legalább percenként négy liter STPD oxigénáram biztosítására. Bármely magasságon az áramlást legalább percenként két literre (STPD) csökkentő eszközök biztosíthatók.

*OPS 1.770*

**Kiegészítő oxigén – repülőgépek túlnyomásos kabinnal**

(Lásd az OPS 1.770 1. függelékét)

a) Általános

1. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a jelen bekezdés által előírt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigénberendezés.

2. A szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a kabinmagasság, a repülés időtartama és azon feltételezés alapján határozzák meg, hogy az utastér túlnyomásának elvesztése azon a magasságon vagy a repülés azon pontján következik be, amely az oxigénszükséglet szempontjából a legkritikusabb, és hogy a meghibásodás után a repülőgép a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt vészhelyzeti eljárásokkal összhangban fog süllyedni a megteendő útvonal szempontjából biztonságos magasságba, amely biztonságos repülést és leszállást tesz lehetővé.

3. Az utastér túlnyomásának elvesztését követően a kabinmagasságot a repülőgép barometrikus magasságával azonosnak kell venni, kivéve, ha a hatóságnak bemutatják, hogy a kabin vagy a túlnyomás biztosító rendszer valószínű meghibásodása nem eredményezi az kabinmagasságának a repülőgép barometrikus magasságával való egyenlővé válását. Ezen körülmények között a bemutatott legnagyobb kabinmagasság használható az oxigénszükséglet meghatározásához.

b) Oxigénberendezés és ellátás követelményei

1. A hajózószemélyzet tagjai

i. A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő minden tagját el kell látni kiegészítő oxigénnel az 1. függelékkel összhangban. Ha a pilótafülke üléseiben helyet foglaló minden személyt a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el oxigénnel, akkor őket az oxigénellátás szempontjából a hajózószemélyzet pilótafülkében szolgálatot teljesítő tagjainak kell tekinteni. Azokat a pilótafülke üléseiben helyet foglalókat, akiket nem a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el, az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

ii. A hajózószemélyzetnek a fenti b) pont 1.i. albekezdése által nem érintett tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

iii. Az oxigénálarcokat úgy kell elhelyezni, hogy a hajózószemélyzet tagjai által szolgálati helyükön tartózkodva közvetlenül elérhetők legyenek.

iv. A 25 000 láb felett üzemelő repülőgépek hajózószemélyzeti tagjainak használatára szánt oxigénálarcok gyorsan felvehető típusúak legyenek.

2. A légiutas-kísérő személyzet tagjai, a személyzet további tagjai és az utasok

i. A légiutas-kísérő személyzet tagjait és az utasokat az 1. függelékkel összhangban kell kiegészítő oxigénnel ellátni, kivéve, ha az alábbi v. albekezdés vonatkozik rájuk. A minimális előírt légiutas-kísérői létszámon túl szállított légiutas-kísérő személyzeti tagokat és a személyzet további tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

ii. A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket elegendő számú tartalék csatlakozással és álarccal és/vagy elegendő hordozható álarccal ellátott oxigénellátó egységgel kell felszerelni a légiutas-kísérő személyzet összes szükséges tagja számára. A tartalék csatlakozásokat és/vagy hordozható oxigénegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani, hogy biztosítsák az oxigén azonnali rendelkezésre állását a légiutas-kísérő személyzet minden szükséges tagja számára, függetlenül attól, hogy hol tartózkodik az utastér túlnyomásának elvesztésekor.

iii. A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket el kell látni egy oxigénellátó terminálhoz kapcsolt oxigénadagoló egységgel minden ülésben helyet foglaló személy számára, bárhol ül. Az adagoló egységek és csatlakozók összes száma legalább 10 %-kal haladja meg az ülőhelyek számát. A többletegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani.

iv. A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket, vagy azokat, amelyek legfeljebb 25 000 láb magasságban repülve nem tudnak 4 másodpercen belül biztonságosan 13 000 lábra süllyedni, és amelyek egyedi Légialkalmassági Bizonyítványát 1998. november 9-én vagy azután adták ki, minden, bárhol helyet foglaló személy számára azonnal rendelkezésre álló, automatikusan használható oxigénberendezéssel kell felszerelni. Az adagoló egységek és csatlakozók összes száma legalább 10 %-kal haladja meg az ülőhelyek számát. A többletegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani.

v. Az 1. függelékben előírt oxigénkövetelmények 25 000 láb feletti repülésre nem jogosított repülőgépek esetén csökkenthetők a 10 000 és 13 000 láb kabinmagasság közötti repülési időre a légiutas-kísérő személyzet valamennyi szükséges tagja és az utasok legalább 10 %-a számára, ha a repülőgép a megteendő útvonal minden pontján képes biztonságosan 13 000 láb kabinmagasságra süllyedni.

*OPS 1.775*

**Kiegészítő oxigén – repülőgépek nem túlnyomásos kabinnal**

(Lásd az OPS 1.775 1. függelékét)

a) Általános

1. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a megkövetelt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigénberendezés.

2. A fenntartáshoz szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a repülési magasság és a repülés időtartama alapján, az Üzemben Tartási Kézikönyvben az egyes üzemeltetésre előírt eljárásokkal, a megteendő útvonallal és a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt vészhelyzeti eljárásokkal összhangban határozzák meg.

3. A 10 000 láb feletti barometrikus magasságok felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket lássák el a szükséges oxigénkészleteket tárolni és adagolni képes felszereléssel.

b) Oxigénellátás követelményei

1. A hajózószemélyzet tagjai. A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő minden tagját el kell látni kiegészítő oxigénnel az 1. függelékkel összhangban. Ha a pilótafülke üléseiben helyet foglaló minden személyt a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el oxigénnel, akkor őket az oxigénellátás szempontjából a hajózószemélyzet pilótafülkében szolgálatot teljesítő tagjainak kell tekinteni.

2. A légiutas-kísérő személyzet tagjai, a személyzet további tagjai és az utasok. A légiutas-kísérő személyzet tagjait és az utasokat az 1. függelékkel összhangban kell kiegészítő oxigénnel ellátni. A minimális szükséges légiutas-kísérői létszámon túl szállított légiutas-kísérő személyzeti tagokat és a személyzet további tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

*OPS 1.780*

**Személyzet légzésvédelmi felszerelése**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal vagy repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 19-nél több, ha:

1. rendelkezik a hajózószemélyzet minden tagjának szemét, orrát és száját pilótafülkében teljesített szolgálatuk folyamán védő és legalább 15 percig oxigént biztosító felszereléssel. A légzésvédő felszerelést (PBE) el lehet látni az OPS 1.770 b) pont 1. albekezdése vagy a OPS 1.775 b) pont 1. albekezdése által megkövetelt kiegészítő oxigénellátó rendszerből. Ezen túlmenően, ha a hajózószemélyzet tagjainak száma egynél több és nem visznek légiutas-kísérő személyzetet, a hajózószemélyzet egy tagjának szemét, orrát és száját védő és legalább 15 percig lélegzésre alkalmas gázt biztosító hordozható felszerelést kell a fedélzeten tartani; és

2. rendelkezik elegendő számú, a hajózószemélyzet minden előírt tagjának szemét, orrát és száját védő és legalább 15 percig lélegzésre alkalmas gázt biztosító hordozható felszereléssel.

b) A hajózószemélyzet tagjainak használatára szánt PBE legyen kényelmesen elhelyezve a pilótafülkében és azonnali használatra könnyen elérhető kijelölt szolgálati helyükön.

c) A légiutas-kísérő személyzet tagjainak használatára szánt PBE legyen minden szükséges légiutas-kísérő személyzeti szolgálat hely mellett elhelyezve.

d) Egy további könnyen hozzáférhető hordozható PBE-t kell biztosítani és elhelyezni az OPS 1.790 c) és d) pontja által megkövetelt kézi tűzoltóberendezés mellett, azzal a kivétellel, hogy ha a tűzoltókészüléket a raktérben helyezték el, a PBE-t azon kívül, de bejáratához közel kell elhelyezni.

e) A PBE nem akadályozhatja meg használata közben a kommunikációt, ahol azt az OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 és OPS 1.850 megkövetelik.

*OPS 1.790*

**Kézi tűzoltókészülékek**

Az üzemben tartó nem üzemeltethet repülőgépet, ha nincsenek biztosítva kézi tűzoltókészülékek a személyzeti, utas- és szükség szerint rakományfülkékben és konyhákban az alábbiakkal összhangban:

a) az oltóközeg típusa és mennyisége legyen alkalmas azon tüzek oltására, amelyek valószínűen előfordulnak abban a fülkében, ahova az oltókészüléket használatra szánják és a személyfülkékben tartsa minimumon a mérgező gáz felhalmozódásának veszélyét;

b) a pilótafülkében legyen legalább egy halon 1211-et (brómklórdifluor-metánt, $CBrClF_2$) tartalmazó, a hajózószemélyzet használatára kényelmesen elhelyezett kézi tűzoltókészülék;

c) legalább egy kézi tűzoltókészülék legyen elhelyezve vagy használatra kényelmesen elérhető minden egyes, nem a fő utasfedélzeten elhelyezett konyhában;

d) legalább egy könnyen hozzáférhető kézi tűzoltókészülék álljon rendelkezésre minden »A« vagy »B« osztályú rakomány- vagy poggyászfülkében, amelyhez a személyzet tagjai repülés közben hozzáférnek; és

e) legalább az alábbi számú kézi tűzoltókészüléket kell kényelmesen elhelyezni az utasfülkékben:

| Legnagyobb jóváhagyott utasülésszám | Oltókészülékek száma |
|---|---|
| 7–30 | 1 |
| 31–60 | 2 |
| 61–200 | 3 |
| 201–300 | 4 |
| 301–400 | 5 |
| 401–500 | 6 |
| 501–600 | 7 |
| 601 vagy több | 8 |

Ha két vagy több oltókészülék szükséges, azokat egyenletesen kell az utasfülkében elhelyezni.

f) A 31 és 60 közötti legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgép utasfülkéjében az előírt tűzoltókészülékek közül legalább kettő oltóközegként halon 1211-et (brómklórdifluor-metánt, $CBrClF_2$) vagy azzal egyenértékű közeget tartalmazzon.

*OPS 1.795*

**Balták és feszítővasak**

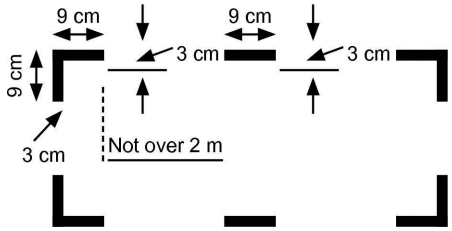
a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg-nál nagyobb legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépet, ha el van látva a pilótafülkében legalább egy baltával vagy feszítővassal. Ha a legnagyobb engedélyezett utasülésszám 200-nál több, egy további baltát vagy feszítővasat kell a fedélzeten tartani és a leghátsó konyhaterületen vagy annak közelében elhelyezni.

b) Az utasfülkében elhelyezett balták vagy feszítővasak nem lehetnek láthatóak az utasok számára.

*OPS 1.800*

**Áttörési pontok jelzése**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a törzs vészhelyzetben mentőcsapatok általi áttörésére alkalmas területeit a repülőgépen megjelölik, ezeket a területeket az alábbiakban bemutatott módon jelölik meg: A jelölések színe piros vagy sárga legyen, és ha szükséges, a háttérrel való kontraszt érdekében fehérrel rajzolják őket körbe. Ha a sarkok jelölései több mint 2 méterre vannak egymástól, 9 cm × 3 cm-es közbenső vonalakat illesszenek be, hogy legfeljebb 2 méter legyen a szomszédos jelek között.



*OPS 1.805*

**Vészkiürítés eszközei**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a következő vészkijárat nyílásmagasságokkal:

1. amelyek több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett vannak, ha a repülőgép kibocsátott futóművel a földön áll; vagy

2. amelyek több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett vannak a futómű egy vagy több lába összeomlása vagy kieresztésének elmulasztása esetén és amelyre 2000. április 1-jén vagy azután alkalmaztak először egy típusbizonyítványt,

ha minden kijáratnál, amelyre az 1. vagy 2. albekezdés érvényes, rendelkezik olyan felszereléssel vagy eszközzel, amely lehetővé teszi az utasok és a személyzet számára, hogy vészhelyzet esetén biztonságosan elérjék a földet.

b) Ilyen felszerelést vagy eszközt nem kell a szárny feletti kijáratoknál biztosítani, ha a repülőgép testén az a hely, ahol a menekülési útvonal véget ér, 1,83 méternél (6 lábnál) közelebb van a földhöz, ha a repülőgép a földön áll, a futómű ki van bocsátva és a fékszálérnyak felszállási vagy leszállási helyzetben vannak, amelyik fékszárnyállás a földtől messzebb van.

c) Azokon a repülőgépeken, amelyeken hajózószemélyzet számára külön vészkijárat van megkövetelve, és:

1. amelyeken a vészkijárat legalacsonyabb pontja több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett van, ha a futómű ki van bocsátva; vagy,

2. amelyre 2000. április 1-jén vagy azután alkalmaztak először egy típusbizonyítványt, és több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett lenne a futómű egy vagy több lába összeomlása vagy kieresztésének elmulasztása esetén,

legyen egy eszköz, amely segít a hajózószemélyzet összes tagjának a leszállásban, hogy vészhelyzet esetén biztonságosan elérjék a földet.

*OPS 1.810*

**Hangosbeszélők**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú és legalább egy utast szállító repülőgépet, ha fel van szerelve az alábbi számú, a személyzet tagjai által vészkiürítés esetén könnyen hozzáférhető hordozható elemes hangosbeszélővel:

1. Minden utasfedélzeten:

| Utasülésszám | Szükséges hangosbeszélők száma |
|---|---|
| 61–99 | 1 |
| 100 vagy több | 2 |

2. Egynél több utasfedélzettel rendelkező repülőgépeken, ha az összes utasülésszám 60-nál több, legalább egy hangosbeszélő szükséges.

*OPS 1.815*

**Vészvilágítás**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utasszállító repülőgépet, ha el van látva független áramforrásról működő vészvilágítási rendszerrel, hogy megkönnyítse a repülőgép vészkiürítését. A vészvilágító rendszer tartalmazza a következőket:

1. 19-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépeken:

i. általános utastér-világító fényforrásokat;

ii. a padlószintű vészkijáratok környezetének belső világítását; és

iii. a vészkijáratokat és helyüket jelző kivilágított jelzéseket;

iv. azokon a repülőgépeken, amelyek típusbizonyítvány vagy egyenértékű okmány iránti kérelmének benyújtása 1972. május 1-je előtt történt, éjszakai repülés esetén az összes szárnyra vezető kijárat és olyan kijárat külső vészkivilágítása szükséges, amelyeknél süllyedést segítő eszközök vannak;

v. azokon a repülőgépeken, amelyek típusbizonyítvány vagy egyenértékű okmány iránti kérelmének benyújtása 1972. május 1-jén vagy azután történt, éjszakai repülés esetén az összes utas vészkijárat külső vészkivilágítása.

vi. azokon a repülőgépeken, amelyekre először 1958. január 1-jén vagy azután adták ki a típusbizonyítványt, a padlón lévő menekülési útvonaljelző rendszer az utasfülké(k)ben.

2. Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb 19, és a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt kaptak:

i. általános utastér-világító fényforrások;

ii. a vészkijáratok környezetének belső világítása; és

iii. a vészkijáratokat és helyüket jelző kivilágított jelzések.

3. Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb 19, és nem kaptak a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt, általános utastér-világító fényforrások.

b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet éjszaka legfeljebb 9 maximális engedélyezett utasülésszámú utasszállító repülőgépet, ha el van látva általános utastér-világító fényforrással, hogy megkönnyítse a repülőgép kiürítését. A rendszer használhatja a repülőgépre már felszerelt mennyezeti lámpákat vagy más fényforrásokat, amelyek képesek a repülőgép akkumulátorának kikapcsolása után is üzemképesek maradni.

*OPS 1.820*

**Vészhelyzeti helyzetjel-adó**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amely 19-nél több utas szállítására rendelkezik engedéllyel, ha az fel van szerelve legalább a következőkkel:

1. egy automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), vagy két bármilyen típusú ELT; vagy

2. két ELT, amelyek egyike egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén ellátott repülőgépekhez alkalmas automatikus ELT.

b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amely legfeljebb 19 utas szállítására rendelkezik engedéllyel, ha az fel van szerelve legalább a következőkkel:

1. egy darab bármilyen típusú ELT; vagy

2. egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2008. július 1-jén ellátott repülőgépekhez alkalmas automatikus ELT-ből egy darab.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden, a fenti követelmények teljesítése érdekében a repülőgépen lévő ELT az ICAO 10. melléklete III. kötetének vonatkozó rendelkezéseivel összhangban működjön.

*OPS 1.825*

**Mentőmellények**

a) Szárazföldi repülőgépek. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet szárazföldi repülőgépet:

1. víz felett és a parttól több mint 50 tengeri mérföld távolságban repülve; vagy

2. egy olyan repülőtéren fel- vagy leszállva, amelynek felszállási vagy megközelítési útvonala úgy van elhelyezve víz felett, hogy hiba esetén valószínű lehet a vízre történő kényszerleszállás,

ha el van látva a fedélzeten lévő minden személy számára vészhelyzeti helyzetjelző fényekkel felszerelt mentőmellényekkel. Minden mentőmellényt a szándékozott használója üléséről vagy fekvőhelyéről könnyen elérhető helyen kell tartani. A gyermekek mentőmellénye helyettesíthető vészhelyzeti helyzetjelző fénnyel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

b) Tengeri és kétéltű repülőgépek. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet tengeri vagy kétéltű repülőgépet vízen, ha el van látva a fedélzeten lévő minden személy számára vészhelyzeti helyzetjelző fényekkel felszerelt mentőmellényekkel. Minden mentőmellényt a szándékozott használója üléséről vagy fekvőhelyéről könnyen elérhető helyen kell tartani. A gyermekek mentőmellénye helyettesíthető vészhelyzeti helyzetjelző fénnyel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

*OPS 1.830*

**Mentőtutajok és vészhelyzeti helyzetjeladók nagy távolságú víz feletti repülések esetére**

a) Víz feletti repülésre az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a szárazföldtől a következőknek megfelelőnél nagyobb, kényszerleszállásra alkalmas távolságon túl:

1. 120 perc utazósebességen vagy 400 tengeri mérföld, amelyik kevesebb, olyan repülőgépek esetén, amelyek képesek a repülést a kritikus hajtómű/hajtóművek üzemképtelenné válásakor az útvonal vagy az attól tervezett kitérők bármelyik pontján egy repülőtérig folytatni; vagy

2. 30 perc utazósebességen vagy 100 tengeri mérföld, amelyik kisebb, az összes többi repülőgép esetén,

ha magukkal viszik a lenti b) és c) albekezdésekben előírt felszerelést.

b) Elegendő mentőtutaj a fedélzeten tartózkodó valamennyi személynek. Ha nincsenek biztosítva kielégítő kapacitású pótmentőtutajok, a tutajok névleges befogadóképességén felüli úszóképessége és befogadóképessége a repülőgépen helyet foglaló valamennyi személyt be kell fogadja, ha a legnagyobb névleges befogadóképességű tutaj kiesik. A mentőtutajok a következőkkel legyenek felszerelve:

1. vészhelyzeti helyzetjelző fény; és

2. életmentő felszerelés, amely tartalmazza a végrehajtandó repüléshez megfelelő életbentartó eszközöket; és

c) legalább két vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT-t), amelyek képesek az ICAO 10. melléklet V. kötete 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni.

*OPS 1.835*

**Mentőfelszerelés**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet olyan területeken, ahol a kutatási és mentési műveletek különösen nehezek, ha fel van szerelve a következőkkel:

a) jelzőberendezés az ICAO 2. mellékletében leírt vészjelzések leadására alkalmas pirotechnikai jelzőeszközökkel;

b) legalább egy, az ICAO 10. melléklet V. kötete 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni képes ELT; és

c) további mentőfelszerelés a megtenni szándékozott útvonalra, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát

azzal a kivétellel, hogy a c) albekezdésben előírt felszerelést nem kell magukkal vinni, ha vagy:

1. a következőknek megfelelő távolságon belül maradnak egy olyan területtől, ahogy a kutatás és mentés nem különösen nehéz:

i. 120 perc az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen olyan repülőgépek esetén, amelyek képesek a repülést a kritikus hajtómű/hajtóművek üzemképtelenné válásakor az útvonal vagy az attól tervezett kitérők bármelyik pontján egy repülőtérig folytatni; vagy

ii. 30 perc utazósebességen az összes többi repülőgép esetén; vagy

2. a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt kapott repülőgépek esetén bármely, kényszerleszállás végrehajtására alkalmas területtől utazósebességgel legfeljebb 90 percnek megfelelő távolság.

*OPS 1.840*

**Tengeri és kétéltű repülőgépek – Különféle felszerelések**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet tengeri vagy kétéltű repülőgépet vízen, ha fel van szerelve a következőkkel:

1. egy tengeri horgony és más felszerelés a repülőgép méretének, súlyának és kezelési jellemzőinek megfelelő vízi nyűgözésének, lehorgonyzásának és manőverezésének megkönnyítésére; és

2. a Tengeren történő ütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályokban előírt hangjelzések adására alkalmas felszerelés.

*Az OPS 1.715 1. függeléke*

**Fedélzeti adatrögzítők – 1. – Rögzítendő paraméterek listája**

***A1. táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek***

*Megjegyzés:* A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

| sz. | PARAMÉTER |
|---|---|
| 1. | IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ |
| 2. | BAROMETRIKUS MAGASSÁG |
| 3. | MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG |
| 4. | IRÁNYSZÖG |
| 5. | NORMÁL GYORSULÁS |
| 6. | BÓLINTÁS |
| 7. | DŐLÉS |
| 8. | KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA |
| 9. | MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TOLÓEREJE/TELJESÍTMÉNYE ÉS A TOLÓERŐ/TELJESÍTMÉNYVEZÉRLŐ KAR ÁLLÁSA A PILÓTAFÜLKÉBEN, HA ÉRTELMEZHETŐ |
| 10. | FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 11. | ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 12. | SUGÁRFÉK HELYZETE |
| 13. | FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS |
| 14. | ÖSSZES VAGY KÜLSŐ LEVEGŐ-HŐMÉRSÉKLET |
| 15. | ROBOTPILÓTA, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AZ AUTOMATIKUS REPÜLÉSVEZÉRLŐ RENDSZER (AFCS) ÜZEMMÓDJA ÉS BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA |
| 16. | HOSSZANTI GYORSULÁS (TÖRZS TENGELYE) |
| 17. | OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS |

***A2. táblázat – Legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek***

*Megjegyzés:* A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

| sz. | PARAMÉTER |
|---|---|
| 1. | IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ |
| 2. | BAROMETRIKUS MAGASSÁG |
| 3. | MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG |
| 4. | IRÁNYSZÖG |
| 5. | NORMÁL GYORSULÁS |
| 6. | BÓLINTÁS |
| 7. | DŐLÉS |
| 8. | KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA |
| 9. | MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TOLÓEREJE/TELJESÍTMÉNYE ÉS A TOLÓERŐ/TELJESÍTMÉNYVEZÉRLŐ KAR ÁLLÁSA A PILÓTAFÜLKÉBEN, HA ÉRTELMEZHETŐ |
| 10. | FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 11. | ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 12. | SUGÁRFÉK HELYZETE |
| 13. | FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS |
| 14. | ÖSSZES VAGY KÜLSŐ LEVEGŐ-HŐMÉRSÉKLET |
| 15. | ROBOTPILÓTA/AUTOMATIKUS GÁZSZABÁLYOZÁS BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA |
| 16. | ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG) (HA ALKALMAS ÉRZÉKELŐ ÁLL RENDELKEZÉSRE) |
| 17. | HOSSZANTI GYORSULÁS (TÖRZS TENGELYE) |

***B. táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre***

*Megjegyzés:* A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

| sz. | PARAMÉTER |
|---|---|
| 18. | ELSŐDLEGES KORMÁNYVEZÉRLÉS – KORMÁNYLAPOK HELYZETE ÉS/VAGY A PILÓTA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS) |
| 19. | BÓLINTÁSI TRIM HELYZETE |
| 20. | RÁDIÓ MAGASSÁG |
| 21. | VÍZSZINTES PÁLYAELTÉRÉS (ILS SIKLÓPÁLYA VAGY MLS EMELKEDÉS) |
| 22. | FÜGGŐLEGES PÁLYAELTÉRÉS (ILS IRÁNYSÁV VAGY MLS AZIMUT) |
| 23. | MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS |
| 24. | FIGYELMEZTETÉSEK |
| 25. | FENNTARTVA (A NAVIGÁCIÓS VEVŐFREKVENCIA BEÁLLÍTÁSA AJÁNLOTT) |
| 26. | FENNTARTVA (DME TÁVOLSÁG, AJÁNLOTT) |
| 27. | FUTÓMŰ BERUGÓZÁS KAPCSOLÓ HELYZETE VAGY LÉGI/FÖLDI ÁLLAPOTA |
| 28. | FÖLDMEGKÖZELÍTÉSI RENDSZER JELZÉSE |
| 29. | ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG) |
| 30. | FIGYELMEZTETÉS ALACSONY NYOMÁSRA (HIDRAULIKUS ÉS PNEUMATIKUS TÁPLÁLÁS) |
| 31. | FÖLDHÖZ VISZONYÍTOTT SEBESSÉG |
| 32. | FUTÓMŰ VEZÉRLŐKAR HELYZETE |

***C. táblázat – Elektronikus kijelző rendszerrel rendelkező repülőgépek***

*Megjegyzés:* A középső oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentum A1.5 táblázatában szereplő sorozatszámokat tükrözik

| sz. | sz. | PARAMÉTER |
|---|---|---|
| 33. | 6 | BEÁLLÍTOTT BAROMETRIKUS NYOMÁS (MINDEN PILÓTAÜLÉSBEN) |
| 34. | 7 | BEÁLLÍTOTT MAGASSÁG |
| 35. | 8 | BEÁLLÍTOTT SEBESSÉG |
| 36. | 9 | BEÁLLÍTOTT MACH-SZÁM |
| 37. | 10 | BEÁLLÍTOTT FÜGGŐLEGES SEBESSÉG |
| 38. | 11 | BEÁLLÍTOTT IRÁNYSZÖG |
| 39. | 12 | KIVÁLASZTOTT REPÜLÉSI PÁLYA |
| 40. | 13 | KIVÁLASZTOTT ELHATÁROZÁSI MAGASSÁG |
| 41. | 14 | EFIS KIJELZÉS FORMÁTUMA |
| 42. | 15 | MULTIFUNKCIÓS (HAJTÓMŰ) FIGYELMEZTETŐ KIJELZÉSFORMÁTUMA |

*Az OPS 1.720 1. függeléke*

**Fedélzeti adatrögzítő – 2. – Rögzítendő paraméterek listája**

***A. táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek***

| sz. | PARAMÉTER |
|---|---|
| 1. | IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ |
| 2. | BAROMETRIKUS MAGASSÁG |
| 3. | MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG |
| 4. | IRÁNYSZÖG |
| 5. | NORMÁL GYORSULÁS |
| 6. | BÓLINTÁS |
| 7. | DŐLÉS |
| 8. | KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA, KIVÉVE, HA AZ FDR ÉS CVR RÖGZÍTÉS SZINKRONIZÁLÁSÁRA EGY ALTERNATÍV MÓDSZER ÁLL RENDELKEZÉSRE |
| 9. | MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNYE |
| 10. | FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 11. | ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 12. | SUGÁRFÉK HELYZETE (CSAK SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEKEN) |
| 13. | FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS |
| 14. | KÜLSŐ LEVEGŐ-HŐMÉRSÉKLET VAGY ÖSSZES LEVEGŐ-HŐMÉRSÉKLET |
| 15a. | ROBOTPILÓTA BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA |
| 15b. | ROBOTPILÓTA ÜZEMMÓDJAI, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AFCS-RENDSZEREK BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA ÉS ÜZEMMÓDJAI |

***B. táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre***

| sz. | PARAMÉTER |
|---|---|
| 16. | HOSSZIRÁNYÚ GYORSULÁS |
| 17. | OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS |
| 18. | ELSŐDLEGES KORMÁNYVEZÉRLÉS-KORMÁNYLAPOK HELYZETE ÉS/VAGY PILÓTA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS) |
| 19. | BÓLINTÁSI TRIM HELYZETE |
| 20. | RÁDIÓ MAGASSÁG |
| 21. | ELTÉRÉS A SIKLÓPÁLYÁTÓL |
| 22. | ELTÉRÉS AZ IRÁNYSÁVTÓL |
| 23. | MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS |
| 24. | MASTER WARNING FIGYELMEZTETÉS |
| 25. | NAV 1 ÉS NAV 2 FREKVENCIA KIVÁLASZTÁS |
| 26. | DME 1 ÉS DME 2 TÁVOLSÁG |
| 27. | FUTÓMŰ BERUGÓZÁS KAPCSOLÓ HELYZETE |
| 28. | FÖLDMEGKÖZELÍTÉSI RENDSZER |
| 29. | ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG) |
| 30. | HIDRAULIKA, BÁRMELY RENDSZER (NYOMÁS ALACSONY) |
| 31. | NAVIGÁCIÓS ADATOK |
| 32. | FUTÓMŰ MŰKÖDTETŐ KAR HELYZETE |

*Az OPS 1.725 1. függeléke*

**Fedélzeti adatrögzítő – 3. – Rögzítendő paraméterek listája**

***A. táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek***

| sz. | PARAMÉTER |
|---|---|
| 1. | IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ |
| 2. | BAROMETRIKUS MAGASSÁG |
| 3. | MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG |
| 4. | IRÁNYSZÖG |
| 5. | NORMÁL GYORSULÁS |

***B. táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre***

| sz. | PARAMETÉR |
|---|---|
| 6. | BÓLINTÁS |
| 7. | DŐLÉS |
| 8. | KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA, KIVÉVE, HA AZ FDR ÉS CVR RÖGZÍTÉS SZINKRONIZÁLÁSÁRA EGY ALTERNATÍV MÓDSZER ÁLL RENDELKEZÉSRE |
| 9. | MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNYE |
| 10. | FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 11. | ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN |
| 12. | SUGÁRFÉK HELYZETE (CSAK SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEKEN) |
| 13. | FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS |
| 14. | KÜLSŐ LEVEGŐ-HŐMÉRSÉKLET VAGY ÖSSZES LEVEGŐ-HŐMÉRSÉKLET |
| 15a. | ROBOTPILÓTA BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA |
| 15b. | ROBOTPILÓTA ÜZEMMÓDJAI, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AFCS RENDSZEREK BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA ÉS ÜZEMMÓDJAI |
| 16. | HOSSZIRÁNYÚ GYORSULÁS |
| 17. | OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS |
| 18. | ELSŐDLEGES KORMÁNYVEZÉRLÉS – KORMÁNYLAPOK HELYZETE ÉS/VAGY PILÓTA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS) |
| 19. | BÓLINTÁSI TRIM HELYZETE |
| 20. | RÁDIÓ MAGASSÁG |
| 21. | ELTÉRÉS A SIKLÓPÁLYÁTÓL |
| 22. | ELTÉRÉS AZ IRÁNYSÁVTÓL |
| 23. | MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS |
| 24. | MASTER WARNING FIGYELMEZTETÉS |
| 25. | NAV 1 ÉS NAV 2 FREKVENCIA KIVÁLASZTÁS |
| 26. | DME 1 ÉS DME 2 TÁVOLSÁG |
| 27. | FUTÓMŰ BERUGÓZÁS KAPCSOLÓ HELYZETE |
| 28. | FÖLDMEGKÖZELÍTÉSI RENDSZER |
| 29. | ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG) |
| 30. | HIDRAULIKA, BÁRMELY RENDSZER (NYOMÁS ALACSONY) |
| 31. | NAVIGÁCIÓS ADATOK (SZÉLESSÉG, HOSSZÚSÁG, FÖLDHÖZ VISZONYÍTOTT SEBESSÉG ÉS SZÉLELTÉRÍTÉSI SZÖG) |
| 32. | FUTÓMŰMŰKÖDTETŐ KAR HELYZETE |

*Az OPS 1.770 1. függeléke*

**Oxigén – Minimumkövetelmények kiegészítő oxigénre repülőgépekhez túlnyomásos kabinnal vészsüllyedés során és után**

*1. táblázat*

| a) | | b) |
|---|---|---|
| ELLÁTOTTAK: | | IDŐTARTAM ÉS KABIN BAROMETRIKUS MAGASSÁG |
| 1. | A pilótafülkéb en szolgálatot teljesítő, a pilótafülke összes ülésén helyet foglaló személyek | A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága meghaladja a 13 000 lábat és az adott magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 10 000 láb felett van, de legfeljebb 13 000 láb, de mindenképpen legalább:<br>i. 30 perc legfeljebb 25 000 láb magasságon végzett repülésre bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre (*2. megjegyzés*)<br>ii. 2 óra 25 000 láb feletti magasságon végzett repülésre bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre (*3. megjegyzés*) |
| 2. | Az összes előírt légiutas-kísérő személyzet | A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága meghaladja a 13 000 lábat, de legalább 30 perc (*2. megjegyzés*), és az adott magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 10 000 láb felett van, de legfeljebb 13 000 láb |
| 3. | Az utaslétszám 100 %-a (*5. megjegyzés*) | A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága meghaladja a 15 000 lábat, de legalább 10 perc (*4. megjegyzés*) |
| 4. | Az utaslétszám 30 %-a (*5. megjegyzés*) | A teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 14 000 láb felett van, de legfeljebb 15 000 láb |
| 5. | Az utaslétszám 10 %-a (*5. megjegyzés*) | Az adott magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő, amíg a kabin barometrikus magassága 10 000 láb felett van, de legfeljebb 14 000 láb |

*1. megjegyzés:* A biztosított ellátás vegye figyelembe a kabin barometrikus magasságát és a süllyedés profilját az érintett útvonalakon.

*2. megjegyzés:* A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes süllyedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 10 000 lábra 10 perc alatt és utána 20 percre 10 000 lábon.

*3. megjegyzés:* A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes süllyedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 10 000 lábra 10 perc alatt és utána 110 percre 10 000 lábon. Az OPS 1.780 a) pont 1. albekezdése által előírt oxigénmennyiség beszámítható a szükséges mennyiség kiszámításába.

*4. megjegyzés:* A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes süllyedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 15 000 lábra 10 perc alatt.

*5. megjegyzés:* A táblázat alkalmazásában »utasok« a ténylegesen szállított utasokat jelenti a csecsemőkkel együtt.

*Az OPS 1.775 1. függeléke*

**Oxigén – Kiegészítő oxigén repülőgépekhez nem túlnyomásos kabinnal**

*1. táblázat*

| a) | | b) |
|---|---|---|
| ELLÁTOTTAK: | | IDŐTARTAM ÉS KABIN BAROMETRIKUS MAGASSÁG |
| 1. | A pilótafülke üléseiben pilótafülkei szolgálatot teljesítő összes személy | A teljes repülési idő 10 000 láb feletti barometrikus magasságokon |
| 2. | Az összes szükséges légiutas-kísérő személyzet | A teljes repülési idő 10 000 láb feletti barometrikus magasságokon és bármely 30 percnél hosszabb idő 10 000 láb feletti, de legfeljebb 13 000 láb barometrikus magasságon. |
| 3. | Az utaslétszám 100 %-a (lásd megjegyzés) | A teljes repülési idő 13 000 láb feletti barometrikus magasságokon. |
| 4. | Az utaslétszám 10 %-a (lásd megjegyzés) | A 10 000 lábnál nagyobb, de legfeljebb 13 000 láb barometrikus magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő |

*Megjegyzés:* A táblázat alkalmazásában »utasok« a ténylegesen szállított utasokat jelenti a 2 éven aluli csecsemőkkel együtt.

L. RÉSZ

*KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK*

*OPS 1.845*

**Általános bevezetés**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülést csak akkor kezdik meg, ha a jelen rész által megkövetelt kommunikációs és navigációs berendezéseket:

1. a rájuk vonatkozó követelményekkel összhangban jóváhagyták és beszerelték, ideértve a minimális teljesítményszintet és az üzemeltetési és légialkalmassági követelményeket;

2. úgy szerelték be, hogy bármely egyes egység meghibásodása nem vonja maga után egy másik, kommunikációhoz vagy navigációhoz szükséges egység meghibásodását;

3. a folytatott üzemeltetéshez működőképes állapotban van, kivéve ahogy az a MEL-ben (OPS 1.030 hivatkozása) elő van írva; és

4. ha egy berendezést a hajózószemélyzet egy tagjának repülés közben szolgálati helyén kell használnia, az legyen szolgálati helyéről könnyen kezelhető. Ha egy példányt a hajózószemélyzet több tagjának kell használnia, azt úgy kell felszerelni, hogy valamennyi olyan szolgálati helyről könnyen kezelhető legyen, amelyről működtetni kell.

b) A kommunikációs és navigációs berendezések minimális teljesítményszintjei az alkalmazandó Európai Műszaki Szabvány Utasítások (ETSO) Leírásaiban (CS-TSO) megadott vonatkozó Európai Műszaki Szabvány Utasításokban (ETSO) előírtak, kivéve, ha az üzemeltetési vagy légialkalmassági szabályok más teljesítményszinteket írnak elő. A OPS kiadásakor az ETSO-tól eltérő tervezési és teljesítmény-előírásoknak megfelelő kommunikációs és navigációs berendezések használatban vagy felszerelve maradhatnak, kivéve ha ez a rész további követelményeket ír elő. A már jóváhagyott kommunikációs és navigációs berendezéseknek nem kell megfelelniük a felülvizsgált ETSO-nak vagy egy, az ETSO-tól eltérő felülvizsgált előírásnak, kivéve, ha egy visszamenőleges hatályú követelmény van előírva.

*OPS 1.850*

**Rádióberendezések**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a folytatandó üzemeltetéshez szükséges rádióberendezéssel.

b) Ahol ez a rész két független (különálló és teljes) rádiórendszert követel meg, mindegyik rendszer rendelkezzen egy független antennával azzal a kivétellel, hogy ahol merev tartójú nem huzalos vagy azzal egyenértékű megbízhatóságú antennát használnak, csak egy antenna szükséges.

c) A fenti a) bekezdésnek megfelelő rádiókommunikációs berendezés biztosítson kommunikációt a 121,5 Mhz-es repülési vészfrekvencián is.

*OPS 1.855*

**Hangcsatorna-választó pult**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet IFR szerint, ha fel van szerelve minden szükséges hajózószemélyzeti tag által hozzáférhető hangcsatorna-választó pulttal.

*OPS 1.860*

**Rádióberendezés VFR szerinti üzemeltetéshez látható referencia tereptárgyak alapján navigált útvonalon**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet VFR szerint vizuális tereptárgyak szerint navigálható útvonalakon, ha fel van szerelve a következőket végző, normál üzemeltetési körülmények között szükséges rádiókommunikációs berendezéssel:

a) kommunikál a megfelelő földi állomásokkal;

b) kommunikál a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatokkal az irányított légtér, amelyen belül repülni szándékoznak, bármely pontjáról; és

c) fogadja a meteorológiai információt.

*OPS 1.865*

**Kommunikációs és navigációs berendezések IFR szerinti, vagy VFR szerinti üzemeltetéshez nem a látható referencia tereptárgyak által navigált útvonalon**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet IFR szerint, vagy VFR szerint olyan útvonalon, amely nem navigálható látható referencia tereptárgyak alapján, ha a repülőgép fel van szerelve radiókommunikációs és SSR transzponder berendezéssel az üzemeltetés területének légiforgalmi irányító szolgálata követelményeivel összhangban.

b) Rádióberendezés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rádióberendezés legalább az alábbiakat tartalmazza:

   1. két, normál üzemeltetési körülmények között szükséges független rádiókommunikációs rendszer a földi állomással folytatott kommunikációra az útvonalkitérőket is magában foglaló bármely pontján; és

   2. SSR transzponder berendezés a megteendő útvonal követelményei szerint.

c) A NAT MNPS légtérben közlekedő, az Atlanti-óceán északi részén át nem haladó, rövid távú járatok esetén a repülőgép kizárólag abban az esetben lehet felszerelve egyetlen nagy hatótávolságú kommunikációs rendszerrel (HF-rendszerrel), ha az érintett légtérre vonatkozóan közzétettek alternatív kommunikációs eljárásokat.

d) Navigációs berendezés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a navigációs berendezés

   1. legalább a következőket tartalmazza:

      i. egy VOR vételi rendszert, egy ADF rendszert, egy DME-t, azzal a kivétellel, hogy ADF rendszert nem kell felszerelni, ha a tervezett repülés egyik fázisában sem szükséges az ADF használata;

      ii. egy ILS-t vagy MLS-t, ahol ILS vagy MLS szükséges a megközelítés navigálása céljára;

      iii. egy marker adó vevő rendszert, ahol marker adó szükséges a megközelítés navigálása céljára;

      iv. egy területi navigációs rendszert, ha területi navigáció szükséges a megtett útvonalhoz;

      v. egy kiegészítő DME rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak a DME jelek szolgálnak; vagy

      vi. egy kiegészítő VOR rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak a VOR jelek szolgálnak;

      vii. egy kiegészítő ADF rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak az NDB jelek szolgálnak; vagy

   2. feleljen meg az érintett légtérbeni üzemeltetéshez megkövetelt navigációs teljesítmény (RNP) típusnak.

e) Az üzemben tartó azzal a feltétellel üzemeltethet ADF-fel vagy a fenti c) pont 1.vi. és/vagy 1.vii. albekezdéseiben előírt navigációs berendezéssel el nem látott repülőgépet, hogy fel van szerelve a megteendő útvonalra a hatóság által engedélyezett alternatív felszereléssel. Az alternatív felszerelés megbízhatósága és pontossága tegye lehetővé a biztonságos navigációt a megtenni szándékozott útvonalon.

f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az IFR szerinti üzemeltetésre a repülőgépre felszerelt VHF kommunikációs berendezés, az ILS helymeghatározó és a VOR vevők olyan típusúak, amelyeket jóváhagytak, mint az FM védelmi teljesítmény szabványnak megfelelőeket.

g) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ETOPS-ot folytató repülőgépek rendelkezzenek olyan kommunikációs eszközzel, amely normál, illetve váratlan eseményekre tervezett magasságokon képes kommunikálni egy megfelelő földi állomással. Azon ETOPS-útvonalak esetében, ahol rendelkezésre állnak szóbeli kommunikációt lehetővé tevő létesítmények, szóbeli kommunikációs eszközöket kell biztosítani. Minden 180 percet meghaladó ETOPS-művelet esetében megbízható kommunikációs technológiát kell kiépíteni, ez alapulhat akár szóbeli kommunikációra, akár adatkapcsolatra. Amennyiben a szóbeli kommunikációt lehetővé tevő létesítmények nem állnak rendelkezésre, a szóbeli kommunikáció nem lehetséges vagy gyenge minőségű, akkor alternatív rendszert alkalmazó kommunikációt kell biztosítani.

*OPS 1.866*

**Transzponder berendezés**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha fel van szerelve a következőkkel:

1. egy barometrikus magasságjelző SSR transzponderrel; és

2. valamennyi más SSR transzponder képességgel, amely a megtenni szándékozott útvonalon szükséges.

*OPS 1.870*

**Kiegészítő navigációs berendezés MNPS légtérben folytatott üzemeltetéshez**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet MNPS légtérben, ha fel vagy szerelve olyan navigációs berendezéssel, amely megfelel az ICAO 7030 dokumentumában regionális kiegészítő eljárások formájában előírt minimális navigációs teljesítménykövetelményeknek.

b) A jelen bekezdés által megkövetelt navigációs berendezésnek láthatónak és használhatónak kell lennie mindegyik, szolgálati helyén ülő pilóta számára.

c) MNPS légtérben folytatott korlátlan üzemeltetéshez a repülőgépet fel kell szerelni két független nagy hatótávolságú navigációs rendszerrel (LRNS).

d) MNPS légtérben folytatott üzemeltetéshez a közzétett speciális útvonalakon a repülőgépet fel kell szerelni két független nagy hatótávolságú navigációs rendszerrel (LRNS), ha nincs másként előírva.

*OPS 1.872*

**Berendezés csökkentett elkülönítési minimummal (RVSM) meghatározott légtérben**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az RSVM légtérben üzemelő repülőgépek fel legyenek szerelve a következőkkel:

1. két független magasságmérő rendszer;

2. egy magassági figyelmeztető rendszer;

3. egy automatikus magasság (magassági kormány) szabályozó rendszer; és

4. egy másodlagos útvonalellenőrző radar (SSR) transzponder, amely összeköthető a magasságtartásra használt magasságmérő rendszerrel.

*OPS 1.873*

**Elektronikus navigációs adatkezelés**

a) Az üzemben tartó elsődleges navigációs eszközként csak akkor használhat fedélzeti navigációs alkalmazást támogató navigációs adatbázist, ha a navigációs adatbázis beszállítója rendelkezik 2. típusú jóváhagyással (LoA), vagy azzal egyenértékű tanúsítvánnyal.

b) Ha az üzemben tartó beszállítója nem rendelkezik 2. típusú jóváhagyással vagy azzal egyenértékű tanúsítvánnyal, az üzemben tartó csak akkor használhatja az elektronikus navigációs adatokat tartalmazó termékeket, ha a hatóság jóváhagyta az üzemben tartó eljárásait, amelyekkel biztosítja, hogy az alkalmazott folyamat és a szállított termékek megfelelnek az alkalmazandóval egyenértékű integritási szabványoknak.

c) Az üzemben tartó más navigációs alkalmazásokhoz csak akkor használhat fel elektronikus navigációs adatokat, ha a hatóság jóváhagyta az üzemben tartó eljárásait, amelyekkel biztosítja, hogy az alkalmazott folyamat és a szállított termékek megfelelnek az adatok tervezett felhasználása szempontjából elfogadható integritási szabványoknak.

d) Az üzemben tartónak az OPS 1.035 követelményeinek megfelelően folyamatosan ellenőriznie kell mind az eljárást, mind a termékeket.

e) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell bevezetnie, amelyek biztosítják az aktuális és változatlan elektronikus navigációs adatok időben történő eljuttatását és betáplálását az azokat igénylő valamennyi légi járműbe.

M. RÉSZ

*REPÜLŐGÉPEK KARBANTARTÁSA*

*OPS 1.875*

**Általános**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha a 145. résszel összhangban jóváhagyott/elfogadott szervezet tartja karban és engedélyezi használatbavételre, azzal a kivétellel, hogy a repülés előtti felülvizsgálatokat nem szükségszerűen a 145. rész szerinti szervezetnek kell elvégeznie.

b) A repülőgép folyamatos repülésre való alkalmasságára vonatkozó követelményeknek meg kell felelniük az OPS 1.180-nak ahogy az M. rész rögzíti.

N. RÉSZ

*HAJÓZÓSZEMÉLYZET*

*OPS 1.940*

**A hajózószemélyzet összetétele**

(Lásd az OPS 1.940 1. és 2. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

1. a hajózószemélyzet összetétele és száma a kijelölt személyzeti szolgálati helyeken egyaránt megfeleljen a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvnek (AFM), és ne legyen kevesebb, mint amennyi minimumként abban elő van írva;

2. a hajózószemélyzethez tartozzanak további hajózószemélyzeti tagok is, ha az üzemeltetés jellege megkívánja, és létszáma ne csökkenjen az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt szám alá;

3. a hajózószemélyzet minden tagja megfelelő és érvényes, a hatóság számára elfogadható szakszolgálati engedéllyel rendelkezzék és alkalmasan képzett és kompetens legyen, hogy ellássa a rábízott feladatokat;

4. a hatóság számára elfogadható eljárásokat dolgozzon ki, hogy megakadályozza azt, hogy tapasztalatlan hajózószemélyzeti tagok egymással legyenek beosztva;

5. a hajózószemélyzetből nevezzék ki parancsnokká az egyik, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket meghatározó követelményekkel összhangban parancsnoki minősítéssel rendelkező pilótát, aki a repülés vezetésével másik megfelelően minősített pilótát bízhat meg; és

6. ha az AFM előír külön Rendszerpultkezelőt, a hajózószemélyzetnek legyen egy tagja, akinek fedélzeti mérnöki szakszolgálati engedélye van vagy megfelelően képzett hajózószemélyzeti tag és elfogadható a hatóság számára;

7. amikor önálló vállalkozó és/vagy szabadúszó vagy részmunkaidőben dolgozó hajózószemélyzeti tagok szolgálatait veszik igénybe, teljesítsék az N. rész követelményeit. Ebben a tekintetben különös figyelmet kell fordítani azon repülőgéptípusok vagy változatok összes számára, amelyen a hajózószemélyzet egy tagja repülhet a kereskedelmi célú légi szállításban, amely nem haladhatja meg az OPS 1.980-ban és az OPS 1.981-ben előírt értéket, beleértve azt, amikor szolgálatait egy másik üzemben tartó veszi igénybe. A személyzetnek az üzemben tartónál parancsnokként szolgálatot teljesítő tagjai végezzék el az üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát, mielőtt a felügyelet nélküli útvonalrepülést megkezdenék, kivéve, ha a személyzet adott tagja előzőleg már elvégezte a Személyzeti erőforrás gazdálkodási alaptanfolyamot.

b) Minimális hajózószemélyzet IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetés esetén. IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetéshez az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

1. minden 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú turbólégcsavaros és minden sugárhajtású repülőgépen a hajózószemélyzet legalább 2 pilótából álljon; vagy

2. a b) pont 1. albekezdése által leírtaktól eltérő repülőgépeket egy pilóta üzemeltetheti, ha betartják az OPS 1.940 2. függelékének előírásait. Ha nem tartják be a 2. függelék előírásait, a minimális hajózószemélyzet 2 pilótából álljon.

*OPS 1.943*

**Üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyama**

a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja nem végezte el előzőleg az üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát (új alkalmazottak vagy meglévő személyzet), akkor az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet ezen tagja végezzen el egy CRM alaptanfolyamot. Az új alkalmazottak az üzemben tartóhoz történő belépésüktől számított egy éven belül végezzék el az üzemben tartó CRM alaptanfolyamát.

b) Ha a hajózószemélyzet egy tagja előzőleg nem kapott képzést elméleti tanfolyamon az emberi tényezőkről, akkor az üzemben tartó CRM alaptanfolyama előtt vagy azzal kombinálva végezzen el egy, az ATPL emberi teljesítmény és korlátok programján (lásd a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket) alapuló elméleti tanfolyamot.

c) A CRM alaptanfolyamot legalább egy, a hatóság részére elfogadható CRM oktatónak kell tartania, akinek speciális területeken szakértők segíthetnek.

d) A CRM alaptanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban kell megtartani.

*OPS 1.945*

**Típusátképzés és ellenőrzés**

(Lásd az OPS 1.945 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A hajózószemélyzet tagjai végezzenek el egy, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket kielégítő Típusminősítési tanfolyamot, ha egy repülőgéptípusról másik típusra vagy osztályra helyezik át őket, amelyre új típus- vagy osztályminősítés szükséges.

2. A hajózószemélyzet tagjai végezzenek el egy üzemben tartói típusátképzési tanfolyamot, mielőtt megkezdik a felügyelet nélküli útvonalrepülést:

   i. ha egy olyan repülőgépre helyezik át őket, amelyre új típus- vagy osztályminősítés szükséges; vagy

   ii. ha új üzemben tartóhoz kerülnek.

3. A típusátképzést alkalmasan képzett személyzet tartsa az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a CRM elemeit a típusátképzésbe integráló személyzet megfelelően képzett legyen.

4. Az üzemben tartói típusátképzés által szükséges oktatás mennyiségét a hajózószemélyzeti tag OPS 1.985-ben előírt tanfolyami nyilvántartásában szereplő korábbi tanfolyamainak figyelembevételével határozzák meg.

5. A hajózószemélyzet tagjainak a típusátképzés előtt szükséges képzettségét és gyakorlatát az Üzemben Tartási Kézikönyvben írják elő.

6. A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt az OPS 1.965 b) pontja által előírt ellenőrzésen és az OPS 1.965 d) pontja által előírt oktatáson és ellenőrzésen, mielőtt megkezdené a felügyelet alatti útvonalrepülést.

7. A felügyelet alatti útvonalrepülés teljesítése után az OPS 1.965 c) pontja által előírt ellenőrzést végezzék el.

8. A hajózószemélyzet tagja, ha megkezdett egy üzemben tartói típusátképző tanfolyamot, ne vállaljon repülési feladatokat más típuson vagy osztályon, amíg a tanfolyamot el nem végezte vagy abba nem hagyta; és

9. A CRM oktatás elemeit integrálják a típusátképzésbe.

b) Repülőgéptípus vagy -osztály váltás esetén az OPS 1.965 b) pontja által előírt ellenőrzés kombinálható a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelmények szerinti típus- vagy osztályminősítési gyakorlati teszttel.

c) Az üzemben tartói típusátképzési tanfolyam és a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges típus- vagy osztályminősítési tanfolyam kombinálhatók egymással.

d) A Nulla repült idős képzésen részt vevő pilóta köteles:

1. A gyakorlati vizsgát követő 21 napon belül a lehető leghamarabb elkezdeni a felügyelet alatti útvonalrepülést.

   Ha 21 napon belül nem kezdődik meg a felügyelet alatti útvonalrepülés, az üzemben tartó köteles a hatóság által elfogadható képzést biztosítani.

2. A gyakorlati vizsga letételétől számított 21 napon belül hat felszállást és leszállást végrehajtani egy olyan repülésszimulátorban, amelyet a földi repülésgyakorló berendezésekre vonatkozó követelményeknek megfelelően minősítettek és a hatóság jóváhagyott.

   Ezt a szimulátoron történő képzést egy pilótaülésben helyet foglaló Repülőgépes Típusminősítő oktató (TRI(A)) vezeti.

   A Közös Üzemben tartói értékelő testület (JOEB) ajánlására és a hatóság jóváhagyásával a felszállások és leszállások száma csökkenthető.

   Ha 21 napon belül nem történnek meg ezek a felszállások és leszállások, az üzemben tartó köteles a hatóság által elfogadható emlékeztető képzést biztosítani.

3. a felügyelet alatti útvonalrepülés során végrehajtani első négy repülőgépes felszállását és leszállását egy pilótaülésben helyet foglaló TRI (A) felügyelete mellett.

   A Közös Üzemben tartói értékelő testület (JOEB) ajánlására és a hatóság jóváhagyásával a felszállások és leszállások száma csökkenthető.

*OPS 1.950*

**Különbségek oktatása és szoktató képzés**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja elvégezze a következőket:

   1. különbségek oktatását, amely kiegészítő tudást és oktatást tesz szükségessé egy, a repülőgépnek megfelelő oktatóberendezésen, ha:

      i. egy ugyanolyan típusú repülőgép másik változatán vagy ugyanannak az osztálynak egy másik típusán teljesít szolgálatot, mint amelyen jelenleg szolgál; vagy

      ii. ha a jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon felszerelést és/vagy eljárásokat változtatnak;

   2. szoktató képzést, amely további tudás megszerzését teszi szükségessé, ha:

      i. ugyanazon típus vagy változat egy másik repülőgépét üzemelteti; vagy

      ii. a jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon felszerelést és/vagy eljárásokat változtatnak.

b) Az üzemben tartó írja elő az Üzemben Tartási Kézikönyvben, hogy mikor szükséges ilyen különbségek oktatása vagy szoktató képzés.

*OPS 1.955*

**Kinevezés parancsnoknak**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a másodpilótából parancsnokká kinevezettek és a parancsnokként belépők:

   1. minimális gyakorlatát, amely a hatóság számára elfogadható, előírják az Üzemben Tartási Kézikönyvben; és

   2. többtagú személyzettel folytatott üzemeltetés esetén a pilóta elvégezzen egy megfelelő parancsnoki tanfolyamot.

b) A fenti a) pont 2. albekezdése által előírt parancsnoki tanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyvben le kell írni és az legalább a következőket tartalmazza:

   1. oktatást repülőgép-szimulátoron (STD) (beleértve az útvonal-orientált repülést) és/vagy repülős oktatást;

   2. parancsnoki üzemben tartói szakértelem ellenőrzést;

3. a parancsnok felelősségeit;

4. éles helyzetben történő oktatást parancsnokként felügyelet alatt. A repülőgéptípusra már minősített pilóták számára legalább 10 útvonalszakasz van előírva;

5. az OPS 1.965 c) pontja által előírt parancsnoki útvonal-ellenőrzés és az OPS 1.975-ben előírtak szerinti útvonal- és repülőtér-ismeret minősítések elvégzését; és

6. a Személyzeti erőforrásgazdálkodás elemeit.

*OPS 1.960*

**Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok**

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. Egy kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel (CPL) rendelkező pilóta csak akkor üzemeltethet parancsnokként olyan repülőgépet, amely a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben (AFM) egy pilótával történő üzemeltetésre jóváhagyott, ha biztosítottak a következő feltételek:

   i. látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetéskor az indulási repülőtértől számított 50 tengeri mérföld sugarú körön kívüli utasszállító üzemeltetés esetén a pilóta rendelkezik legalább 500 óra összes repülési idővel repülőgépeken vagy érvényes műszeres minősítéssel; vagy

   ii. egy többhajtóműves típust műszeres repülési szabályok (IFR) szerint üzemeltetve a pilóta rendelkezik legalább 700 óra összes repülési idővel repülőgépeken, amelyből 400 órát (a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket szabályozó követelményekkel összhangban) parancsnokló pilótaként, amelyből 100 órát IFR szerint és ebből 40 órát többhajtóműves repülőgépeken teljesített. A parancsnokló pilótaként teljesített 400 óra helyettesíthető másodpilótakénti üzemeltetéssel, két másodpilótaként teljesített órát egy parancsnokló pilótakénti órának véve, ha ezeket az órákat az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt többpilótás üzemeltetés során teljesítette.

2. A fenti a) pont 1.ii. albekezdésének kiegészítéseképpen IFR szerint egyedüli pilótaként szolgálatot teljesítve kielégíti az OPS 1.940 2. függelékének követelményeit; és

3. többpilótás üzemeltetéskor a fenti a) pont 1. albekezdésén túlmenően és mielőtt a pilóta parancsnokként teljesítene szolgálatot, elvégzi az OPS 1.955 a) pont 2. albekezdésében előírt parancsnoki tanfolyamot.

*OPS 1.965*

**Időszakos oktatás és ellenőrzés**

(Lásd az OPS 1.965 1. és 2. függelékét)

a) Általános. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt időszakos oktatásban és ellenőrzésen, valamint hogy ez az oktatás és ellenőrzés arra a repülőgéptípusra vagy -változatra vonatkozzék, amelyen a hajózószemélyzet tagja szolgálatot teljesít.

2. Az időszakos oktatási és ellenőrzési programot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le és a hatóság hagyja jóvá.

3. Az időszakos oktatást a következő személyzet folytassa:

   i. földi és felfrissítő oktatást – alkalmasan képzett személyzet;

   ii. repülőgépes/STD oktatást – Típusminősítő oktató (TRI), Osztályminősítő oktató (CRI) vagy az STD-tartalom esetén egy mesterséges eszközön repülést oktató (SFI), ha a TRI, CRI vagy SFI megfelel az üzemben tartó követelményeinek az OPS 1.965 1. függeléke a) pont 1.i. A) és B) bekezdéseiben foglalt témák oktatásához szükséges gyakorlottsági és tudáskövetelmények tekintetében;

   iii. vészmentő és biztonsági berendezések oktatását – alkalmasan képzett személyzet; és

iv. személyzeti erőforrás gazdálkodást (CRM):

A) a CRM elemeinek integrálását az időszakos oktatás minden fázisába – az időszakos oktatást végző teljes személyzet. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatást tartó teljes személyzet megfelelően képzett legyen, hogy a CRM elemeit ebbe az oktatásba integrálni tudja;

B) CRM oktatási modult – legalább egy, a hatóság számára elfogadható CRM oktató, akinek speciális területeken szakértők segíthetnek.

4. Az ellenőrzést a következő személyzet folytassa:

i. üzemeltetői szakértelem-ellenőrzést – típusminősítő vizsgáztató (TRE), osztályminősítő vizsgáztató (CRE) vagy, ha az ellenőrzést STD-n végzik, egy TRE, CRE vagy egy mesterséges repülési vizsgáztató (SFE), akik a CRM elvek területén és a CRM képességek felmérésében képzettek;

ii. útvonali ellenőrzéseket – az üzemben tartó által kinevezett és a hatóság számára elfogadható, alkalmasan képzett parancsnokok;

iii. vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzést – alkalmasan képzett személyzet.

b) Üzemeltetői szakértelem-ellenőrzés

1. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

i. a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt üzemben tartói szakértelem-ellenőrzésen, hogy demonstrálja szakértelmét a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában; és

ii. az ellenőrzést vizuális referencia nélkül végezzék, ha a hajózószemélyzet tagjának IFR szerint kell üzemeltetnie;

iii. a hajózószemélyzet minden tagja a normál hajózószemélyzeti létszám részeként vegyen részt üzemben tartói szakértelem-ellenőrzésen.

2. Az üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés érvénytartama 6 naptári hónap, plusz a kiadás hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárati dátumától 6 hónapig tart.

c) Útvonali ellenőrzés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vegyen egy útvonali ellenőrzésen a repülőgépen, hogy demonstrálja szakértelmét az Üzemben Tartási Kézikönyvben leírt normál útvonali üzemeltetésben. Az útvonali ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző útvonali ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

d) Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt oktatáson és ellenőrzésen minden fedélzeten szállított vészmentő és biztonsági berendezés elhelyezéséről és használatáról. A vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

e) CRM. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a CRM elemeit integrálják az időszakos oktatás minden megfelelő fázisába, és;

2. a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt külön CRM modul oktatáson. A CRM oktatás minden fontosabb témáját érinteni kell egy legfeljebb 3 éves időszakon belül.

f) Földi és felfrissítő oktatás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja legalább minden 12 hónapban vegyen részt földi és felfrissítő oktatásban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárta előtti három hónapon belül tartják, a következő földi és felfrissítő oktatást a megelőző földi és felfrissítő oktatás lejárta utáni 12 naptári hónapon belül tartsák meg.

g) Repülőgépes/STD oktatás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt repülőgépes/STD oktatáson legalább minden 12 naptári hónapban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárta előtti három hónapon belül tartják, a következő repülőgépes oktatást a megelőző repülőgépes/STD oktatás lejárta utáni 12 naptári hónapon belül tartsák meg.

*OPS 1.968*

**Pilótaképesítés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez**

(Lásd az OPS 1.968 1. függelékét)

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a pilóta, aki bármelyik pilótaülésbe beosztható repülőgépet vezetni, vegyen részt megfelelő oktatásban és ellenőrzésen; és

2. az oktatási és ellenőrzési programot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le és legyen elfogadható a hatóság számára.

*OPS 1.970*

**A közelmúltban megszerzett gyakorlat**

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. Egy pilótát csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen szolgálatra a minimális jóváhagyott személyzet tagjaként, repülőgépet vezető vagy repülőgépet nem vezető pilótának, ha három felszállást és három leszállást végrehajtott a legutóbbi 90 napban repülőgépet vezető pilótaként egy azonos típusú/osztályú repülőgépen vagy egy repülőgép-szimulátorban.

2. Egy pilótát, aki nem rendelkezik érvényes műszeres minősítéssel, csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen parancsnoki szolgálatra, ha legalább egy éjszakai leszállást végrehajtott egy ugyanolyan típusú/osztályú repülőgépet vezető pilótaként vagy repülőgép-szimulátorban a megelőző 90 napban.

b) Az a) pont fenti 1. és 2. albekezdéseiben előírt 90 napos időszakot legfeljebb 120 napra meg lehet hosszabbítani egy típusminősítő oktató vagy vizsgáztató felügyelete alatti repülés esetén. 120 napot meghaladó időszak esetén a közelmúltbeli gyakorlati követelményt oktató repüléssel vagy vagy a használandó repülőgép repülőgép-szimulátorán lehet teljesíteni.

*OPS 1.975*

**Útvonal- és repülőtér-ismeret képesítés**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy mielőtt parancsnokká vagy olyan pilótává, akire a repülés vezetését bízták, kijelölnék, a pilóta tegyen szert kielégítő ismeretre a megteendő útvonalról és a repülőterekről (beleértve a kitérő repülőtereket), eszközökről és eljárásokról, amelyeket használni fog.

b) Az útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés érvényessége 12 naptári hónap plusz a következők hátralévő része:

1. a minősítés hónapja; vagy

2. az útvonalon vagy a repülőtérre teljesített legutolsó szolgálat hónapja.

c) Az útvonal- és repülőtér-ismeret minősítést az adott útvonalon vagy repülőtérre teljesített szolgálatnak a fenti b) albekezdésben meghatározott érvényességi időtartamon belüli teljesítésével lehet újra érvényesíteni.

d) Ha az útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés a legutolsó útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama meghosszabbodik az újraérvényesítéstől kezdődően az előző útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés lejárati dátumától számított 12 hónapra.

*OPS 1.978*

**Alternatív képzési és minősítő program**

(Lásd az OPS 1.978 1. függelékét)

a) Minimum kétéves folyamatos üzemeltetést követően az üzemben tartó a repülőszemélyzet számára az OPS 1.978 a. pontjának 1. függelékében meghatározott képzésre és ellenőrzésre vonatkozó követelményeket a hatóság által jóváhagyott Alternatív képzési és minősítő programmal helyettesítheti. A két év folyamatos üzemeltetés a hatóság mérlegelése alapján csökkenthető.

b) Az Alternatív képzési és minősítő programnak olyan oktatást és ellenőrzést kell tartalmaznia, amely legalább olyan szintű szakértelmet ér el és tart fenn, amely eléri az OPS 1.945, 1.965 és 1.970 rendelkezéseiben előírt szakértelem szintjét. A repülőszemélyzet képzésére és minősítésére vonatkozó színvonalat az Alternatív képzési és minősítő program bevezetése előtt kell meghatározni, amelynek során az Alternatív képzési és minősítő programra vonatkozó színvonalat is elő kell írni.

c) Az Alternatív képzési és minősítő program bevezetésének jóváhagyását kérvényező üzemben tartónak a hatósághoz be kell nyújtania az OPS 1.978 c) pontjának 1. függeléke szerinti megvalósítási tervet.

d) Az OPS 1.965 és 1.970 által előírt ellenőrzéseken felül az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden egyes tagja vegyen részt egy Útvonal-orientált értékelésen (LOE).

1. Az Útvonal-orientált értékelést (LOE) repülőgép-szimulátoron kell elvégezni. Az Útvonal-orientált értékelés (LOE) egyéb jóváhagyott Alternatív képzési és minősítő programmal együtt is lefolytatható.

2. Az Útvonal-orientált értékelés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző időszak Útvonal-orientált értékelése érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik és az előző Útvonal-orientált értékelés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

e) A jóváhagyott Alternatív képzési és minősítő program kétéves működtetését követően az üzemben tartó a hatóság jóváhagyásával a következők szerint meghosszabbíthatja az OPS 1.965 és 1.970 érvényességi idejét:

1. Üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés – 12 naptári hónap a kiadás hónapjából fennmaradt részen felül. Amennyiben a kiadás az előző üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárati dátumától 12 hónapig tart.

2. Útvonali ellenőrzés – 24 naptári hónap a kiadás hónapjából fennmaradt részen felül. Amennyiben a kiadás az előző útvonali ellenőrzés érvényességének utolsó 6 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 24 hónapig tart. Az útvonali ellenőrzés a hatóság engedélyével kombinálható egy Útvonal-orientált minőségértékeléssel (LOQE).

3. Vészmentő és biztonsági berendezések ellenőrzése – 24 naptári hónap a kiadás hónapjából fennmaradt részen felül. Amennyiben a kiadás az előző ellenőrzés érvényességének utolsó 6 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 24 hónapig tart.

f) Az Alternatív képzési és minősítő program a kinevezett tisztségviselő felelősségi körébe tartozik.

*OPS 1.980*

**Üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton**

(Lásd az OPS 1.980 1. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja csak akkor teljesítsen szolgálatot egynél több típuson vagy változaton, ha kompetens erre.

b) Egynél több típus vagy változat üzemben tartásának mérlegelése esetén az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek eltérései és/vagy hasonlóságai indokolttá tegyék ezt az üzemeltetést, figyelembe véve a következőket:

1. a technológia színvonalát;

2. az üzemben tartási eljárásokat;

3. a kezelési jellemzőket.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet több típust vagy változatot üzemben tartó tagja teljesítse az N. részben leírt valamennyi követelményt minden típusra vagy változatra, kivéve, ha a hatóság jóváhagyta oktatás, ellenőrzés és közelmúltbeli gyakorlat beszámítását.

d) Az üzemben tartó írjon elő a hatóság által jóváhagyott megfelelő eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat egynél több típus vagy változat üzemeltetésére a következő területeken:

1. a hajózószemélyzet tagjának minimális gyakorlata;

2. egy adott típuson vagy változaton szerzett minimális gyakorlat az oktatás és üzemeltetés megkezdése előtt másik típuson vagy változaton;

3. az a folyamat, amelynek során a hajózószemélyzet egy típuson vagy változaton minősített tagját kiképzik és minősítik egy másik típuson vagy változaton;

4. az összes alkalmazandó közelmúltbeli gyakorlati követelmény minden típusra vagy változatra.

*OPS 1.981*

**Repülőgép és helikopter egyidejű üzemeltetése**

a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja mind helikoptert, mind repülőgépet üzemeltet:

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter- és a repülőgép-üzemeltetés mindegyike egy-egy típusra korlátozódjon.

2. Az üzemben tartó írjon elő a hatóság által jóváhagyott megfelelő eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat az Üzemben Tartási Kézikönyvben.

*OPS 1.985*

**Oktatási okmányok**

a) Az üzemben tartó köteles a következőkre:

1. a hajózószemélyzet egy adott tagja által végzett valamennyi, az OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 és 1.975 által előírt oktatásról, ellenőrzésről és minősítésről nyilvántartást vezetni; és

2. kérés esetén elérhetővé tenni az összes típusátképzés, időszakos oktatás és az ellenőrzések rendelkezésre álló okmányait a hajózószemélyzet érintett tagja számára.

*Az OPS 1.940 1. függeléke*

**A hajózószemélyzet tagjainak repülés közbeni tehermentesítése**

a) A hajózószemélyzet egy tagja mentesíthető repülés közbeni vezetési feladatai alól a hajózószemélyzet egy alkalmasan képzett másik tagja által.

b) A parancsnok tehermentesítése

1. A parancsnok a repülés vezetését a következőkre bízhatja:

i. egy másik minősített parancsnokra; vagy

ii. csak FL 200 feletti üzemeltetés esetén az alábbi c) albekezdés szerint képzett pilótára.

c) A parancsnokot tehermentesítő pilótára vonatkozó minimális követelmények:

1. érvényes kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély;

2. az OPS 1.945-ben előírt típusátképző oktatás és ellenőrzés (beleértve a típusminősítési oktatást);

3. az OPS 1.965 és OPS 1.968 által előírt valamennyi időszakos oktatás és ellenőrzés; és

4. az OPS 1.975-ben előírtnak megfelelő útvonalismeret minősítés.

d) A másodpilóta tehermentesítése

1. A másodpilótát tehermentesíthetik a következők:

i. egy másik megfelelően képzett pilóta; vagy

ii. egy utazórepülés során tehermentesítő másodpilóta, aki az alábbi e) albekezdésben leírt képzettséggel rendelkezik.

e) Minimumkövetelmények az utazórepülés során tehermentesítő másodpilótával szemben

1. érvényes kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély műszeres minősítéssel;

2. az OPS 1.945-ben előírt típusátképző oktatás és ellenőrzés, beleértve a típusminősítési oktatást, kivéve a felszállási és leszállási oktatási követelményt;

3. az OPS 1.965 által előírt valamennyi időszakos oktatás és ellenőrzés, kivéve a felszállási és leszállási oktatási követelményt; és

4. csak FL 200 magasságon és felette teljesítheti a másodpilótai feladatokat.

5. Az OPS 1.970-ben előírt közelmúltbeli gyakorlat nem szükséges. A pilóta azonban hajtson végre repülőgép-szimulátoros rövid távú gyakorlást és felfrissítő készségoktatást 90 napnál nem hosszabb időszakonként. Ezt a felfrissítő oktatást lehet kombinálni az OPS 1.965 által előírt oktatással.

f) A rendszerpult-kezelő tehermentesítése. A rendszerpult-kezelő repülés közben a személyzet fedélzeti mérnöki szakszolgálati engedéllyel rendelkező vagy a hajózószemélyzetnek a hatóság által elfogadott képesítéssel rendelkező tagja által tehermentesíthető.

*Az OPS 1.940 2. függeléke*

**Egy pilótás üzemeltetés IFR szerint vagy éjszaka**

a) Az OPS 1.940 b) pontjának 2. bekezdésében hivatkozott repülőgépek egy pilótával IFR szerint vagy éjszaka akkor üzemeltethetők, ha teljesítik a következő követelményeket:

1. az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben szerepeltessen egy pilóta típusátképzési és időszakos oktatási programot, amely tartalmazza az egypilótás üzemeltetés többletkövetelményeit;

2. a pilótafülke eljárásainak tartalmazniuk kell különösen a következőket:

   i. hajtóművek vezérlése és vészhelyzetek kezelése;

   ii. normál, rendkívüli és vészhelyzeti ellenőrző listák használata;

   iii. ATC-kommunikáció;

   iv. indulási és megközelítési eljárások;

   v. robotpilóta kezelése; és

   vi. egyszerűsített repülési dokumentáció használata;

3. az OPS 1.965-ben előírt időszakos ellenőrzéseket az egyedüli pilóta szerepében az üzemeltetésre jellemző repülőgéptípuson vagy -osztályon és környezetben kell végrehajtani;

4. a pilóta rendelkezzen legalább 50 repült órával az adott repülőgép-típuson vagy -osztályon IFR szerint, amelyből 10 órát parancsnokként repült; és

5. az egypilótás üzemeltetésben IFR szerint vagy éjszaka szolgálatot teljesítő pilóta minimális közelmúltbeli gyakorlata 5 IFR szerinti repülés legyen, ebből 3 műszeres megközelítés a megelőző 90 napban az adott repülőgéptípuson vagy -osztályon egyedüli pilótaként végrehajtva. Ez a követelmény helyettesíthető egy IFR szerinti műszeres megközelítési ellenőrzéssel az adott repülőgéptípuson vagy -osztályon.

*Az OPS 1.945 1. függeléke*

**Üzemben tartó típusátképzési oktatása**

a) Az üzemben tartó típusátképzési oktatása terjedjen ki a következőkre:

1. földi oktatás és ellenőrzés, beleértve a repülőgépek rendszereit, normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat;

2. vészmentő és biztonsági berendezés oktatás, amelyet el kell végezni, mielőtt a repülőgépes oktatás megkezdődik;

3. repülőgépes/repülőgép-szimulátoros oktatás és ellenőrzés; és

4. útvonalrepülés felügyelet mellett és útvonal-ellenőrzés.

b) A típusátképzési tanfolyamot a fenti a) albekezdésben feltüntetett sorrendben kell lebonyolítani.

c) A személyzeti erőforrás gazdálkodás elemeit integrálni kell a típusátképzési tanfolyamba és megfelelően képzett személyzetnek kell megtartania.

d) Ha a hajózószemélyzet egy tagja előzőleg nem végzett üzemben tartói típusátképzési tanfolyamot, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fenti a) albekezdésen kívül a hajózószemélyzet adott tagja általános elsősegélynyújtási, és ha érintett benne, vízre történő kényszerleszállási tanfolyamot is végezzen a berendezések vízen történő használatával.

*Az OPS 1.965 1. függeléke*

**Időszakos oktatás és ellenőrzés – Pilóták**

a) Időszakos oktatás – Az időszakos oktatás tartalmazza a következőket:

1. földi és felfrissítő oktatást;

i. A földi és felfrissítő oktatás terjedjen ki a következőkre:

A) a repülőgép rendszerei;

B) üzemeltetési eljárások és követelmények, beleértve a földi jégtelenítést és jegesedésgátlást és a pilóta munkaképtelenségét; és

C) baleset, esemény- és esetáttekintést.

ii. A földi és felfrissítő oktatás tudásellenőrzését kérdőívvel vagy más alkalmas módon kell elvégezni.

2. Repülőgépes/STD oktatás;

i. A repülőgépes/STD oktatást úgy kell kialakítani, hogy a repülőgépen a megelőző 3 éves időszakban előfordult összes rendszermeghibásodást és a kapcsolódó eljárásokat érintse.

ii. Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.

iii. A repülőgépes/STD oktatás kombinálható az üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel.

3. Vészmentő és biztonsági berendezés oktatás;

i. A vészmentő és biztonsági berendezés oktatás kombinálható a vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzéssel és repülőgépen vagy alkalmas alternatív oktatóberendezésen történjen.

ii. A vészmentő és biztonsági berendezés oktatás minden évben terjedjen ki a következőkre:

A) a mentőmellény tényleges felvétele, ahol fel van szerelve;

B) a légzésvédő felszerelés tényleges felvétele, ahol fel van szerelve;

C) a tűzoltókészülékek tényleges kezelése;

D) oktatás az összes, a repülőgépen szállított vészmentő és biztonsági berendezés elhelyezéséről és használatáról;

E) az összes fajta kijárat elhelyezkedése és használata; és

F) biztonsági eljárások.

iii. Minden három évben az oktatási program terjedjen ki a következőkre:

A) minden fajta kijárat tényleges működtetése;

B) a csúszda használatának bemutatása, ahol fel van szerelve;

C) tűz tényleges eloltása a repülőgépen szállítottra jellemző berendezés használatával egy tényleges vagy szimulált tűzön, kivéve, hogy a halonos oltók esetén a hatóság számára elfogadható alternatív módszer használható;

D) a füst hatása egy zárt térben és az összes vonatkozó felszerelés használata szimuláltan füsttel telített környezetben;

E) pirotechnikai (valódi vagy szimulált) eszközök tényleges alkalmazása, ahol fel vannak szerelve; és

F) a mentőtutajok használatának bemutatása, ahol fel vannak szerelve.

4. Személyzeti erőforrás gazdálkodás oktatása

i. a CRM elemeit integrálni kell a felfrissítő oktatás minden megfelelő fázisába; és

ii. olyan külön CRM-modul oktatást kell kialakítani, amely a CRM minden alább felsorolt fő témájára kiterjed egy legfeljebb 3 éves időszak folyamán:

A) emberi hiba és megbízhatóság, hibalánc, hibamegelőzés és -feltárás;

B) a cég biztonsági kultúrája, SOP-k, szervezeti tényezők;

C) stressz, stresszkezelés, fáradtság és élénkség;

D) információgyűjtés és -feldolgozás, helyzetfelismerés, terhelésvezérlés;

E) döntéshozatal;

F) kommunikáció és koordináció a pilótafülkében és azon kívül;

G) vezetés és csoportviselkedés, együttműködés;

H) automatizálás és automatizálás alkalmazásának filozófiája (ha értelmezhető az adott típusra);

I) típusokkal kapcsolatos specifikus különbségek;

J) esettanulmányok;

K) külön figyelmet érdemlő további területek, ahogy a balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program azonosítja őket (Lásd az OPS 1.037-et);

iii. az üzemben tartóknak ki kell dolgozniuk a CRM időszakos oktatási programjuk frissítésére vonatkozó eljárásokat. A Program felülvizsgálatát 3 éves időszakon belül el kell végezni. A program felülvizsgálatának figyelembe kell vennie a személyzet CRM értékelési eredményeit és a balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program által megállapított információkat.

b) Időszakos ellenőrzés. Az időszakos ellenőrzés terjedjen ki a következőkre:

1. Üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés;

i. Ahol értelmezhető, az üzemben tartói szakértelem-ellenőrzés terjedjen ki a következő manőverekre:

A) megszakított felszállás, ha rendelkezésre áll egy repülőgép-szimulátor, egyébként csak talajérintéses gyakorlatok;

B) felszállás hajtómű-meghibásodás esetén V1 és V2 között vagy olyan korán, ahogy azt a biztonsági megfontolások lehetővé teszik;

C) precíziós műszeres megközelítés minimumokon, többhajtóműves repülőgépek esetén egy üzemképtelen hajtóművel;

D) nem precíziós megközelítés minimumokon;

E) megszakított megközelítés műszerekkel a minimumokról, többhajtóműves repülőgép esetén egy üzemképtelen hajtóművel; és

F) leszállás egy üzemképtelen hajtóművel. Egyhajtóműves repülőgépeken egy kényszerleszállás szükséges.

ii. Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.

iii. A fenti i. A)–F) albekezdésekben előírt ellenőrzések mellett minden 12 hónapban teljesíteni kell a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket, ezek kombinálhatóak az üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel.

iv. Csak VFR szerint üzemeltető pilóták esetén a fenti i. C)–E) albekezdésekben előírt ellenőrzések elhagyhatóak, kivéve egy megközelítést és átstartolást egy többhajtóműves repülőgépen egy üzemképtelen hajtóművel.

v. Az üzemeltetői szakértelem-ellenőrzéseket egy típusminősítő vizsgáztatónak kell végeznie.

2. Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés. Azokat a témákat kell ellenőrizni, amelyeket oktattak a fenti a) pont 3. albekezdésével összhangban.

3. Útvonal-ellenőrzések

i. Az útvonali ellenőrzéseken állapítsák meg a hajózó személyzet kielégítő üzemeltetés képességét a teljes útvonalon, beleértve a repülés előtti és repülés utáni eljárásokat és a rendelkezésre álló felszerelés használatát, az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt módon.

ii. A hajózószemélyzet Személyzeti erőforrás gazdálkodási CRM készségeit a hatóság számára elfogadható és az Üzemben Tartási Kézikönyvben közzétett módszertannal összhangban kell ellenőrizni. Az ilyen kiértékelés célja:

A) visszajelzés a személyzetnek egyénileg és kollektíve és a továbbképzési igény azonosítása; és

B) felhasználás a CRM oktatási rendszer javítására.

iii. A CRM értékelés önmagában nem használható az útvonal-ellenőrzés hibájának indokaként.

iv. Ha pilótákat repülőgépet vezető és repülőgépet nem vezető feladatokra jelölnek ki, mindkét funkcióban ellenőrzésen kell átmenniük.

v. Az útvonal-ellenőrzéseket repülőgépen kell végezni.

vi. Az útvonal-ellenőrzéseket az üzemben tartó által kijelölt és a hatóság számára elfogadható parancsnokoknak kell végezni. Az útvonal-ellenőrzést végző személynek, aki az OPS 1.965 a) pont 4.ii. albekezdésében van leírva, képzettnek kell lennie a CRM elvek és a CRM képességek felmérésének területén és a megfigyelői ülésben foglaljon helyet, ha fel van szerelve. Hosszú távú járatok esetén, ahol többlet üzemeltető hajózószemélyzetet visznek, ez a személy elláthatja az utazórepülés során tehermentesítő pilóta feladatát, és nem foglalhatja el egyik pilótaülést sem a felszállás, indulás, kezdeti emelkedés, süllyedés, megközelítés és leszállás folyamán. Az általa végzett CRM kiértékelést kizárólag a kezdeti eligazítás, légiutas-kísérő eligazítás, pilótafülkei eligazítás és azon fázisok során végzett megfigyeléseire alapozza, amelyek során a megfigyelői ülést foglalta el.

*Az OPS 1.965 2. függeléke*

**Felfrissítő oktatás és ellenőrzés – Rendszerpanel-kezelők**

a) A rendszerpanel-kezelők felfrissítő oktatása feleljen meg a pilótákra vonatkozó követelményeknek és minden külön feladatuknak, elhagyva azokat a témákat, amelyek nem vonatkoznak a rendszerpanel-kezelőkre.

b) A rendszerpanel-kezelők felfrissítő oktatása, ahol lehetséges, a pilóta felfrissítő oktatásával és ellenőrzésével párhuzamosan történjen.

c) Az üzemben tartó által kijelölt és a hatóság számára elfogadható parancsnok vagy egy rendszerpanel-kezelői típusminősítő oktató végezzen útvonali ellenőrzést.

*Az OPS 1.968 1. függeléke*

**Pilótaképesítés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez**

a) Azon parancsnokok, akiknek a feladata szükségessé teszi azt is, hogy a jobboldali ülésben teljesítsenek szolgálatot és a másodpilóta feladatait végezzék vagy azok a parancsnokok, akiknek oktatási vagy vizsgáztatási feladatokat kell ellátniuk a jobboldali ülésben, az OPS 1.965 b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem-ellenőrzéssel párhuzamosan vegyenek részt az Üzemben Tartói Kézikönyvben előírt kiegészítő oktatásban és ellenőrzésen. Ez a kiegészítő oktatás terjedjen ki legalább a következőkre:

1. egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;

2. egy megközelítés és átstartolás egy üzemképtelen hajtóművel; és

3. leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.

b) Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.

c) A jobboldali ülésben történő üzemeltetés teljesítésekor az OPS által a baloldali ülésben teljesített üzemeltetésre megkövetelt ellenőrzések szintén legyenek érvényesek és naprakészek.

d) A parancsnokot tehermentesítő pilóta az OPS 1.965 b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem-ellenőrzésekkel párhuzamosan bizonyítsa gyakorlottságát azon gyakorlatok és eljárások területén, amelyek normál esetben nem lennének a tehermentesítő pilóta feladatai. Ha a baloldali és jobboldali ülések közötti különbségek nem jelentősek (például robotpilóta használata miatt), akkor a gyakorlat bármely ülésben végrehajtható.

e) A baloldali ülésben helyet foglaló pilóta, aki nem parancsnok, az OPS 1.965 b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem-ellenőrzésekkel párhuzamosan bizonyítsa gyakorlottságát azon gyakorlatok és eljárások területén, amelyek egyébként a repülőgépet nem vezető pilótaként szolgáló parancsnok feladatai lennének. Ha a baloldali és jobboldali ülések közötti különbségek nem jelentősek (például robotpilóta használata miatt), akkor a gyakorlat bármely ülésben végrehajtható.

*OPS 1.978 1. függeléke*

**Alternatív képzési és minősítő program**

a) Az üzemben tartó Alternatív képzési és minősítő programja a következő, a képzésre és a minősítésekre vonatkozó követelményeket alkalmazhatja:

1. OPS 1.450 és az OPS 1.450 1. függeléke – Üzemeltetés kis látótávolságnál –Oktatás és minősítések;

2. OPS 1.945 Típusátképző oktatás és ellenőrzés és az OPS 1.945 1. függeléke;

3. OPS 1.950 Különbségek oktatása és szoktató képzés;

4. OPS 1.955 b) bekezdés – Parancsnoki kinevezés:

5. OPS 1.965 Időszakos oktatás és ellenőrzés és az OPS 1.965 1. és 2. függeléke;

6. OPS 1.980 Üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton és az OPS 1.980 1. függeléke.

b) Az Alternatív képzési és minősítő program elemei – Az Alternatív képzési és minősítő programnak a következőket kell tartalmaznia:

1. a program alkalmazási körét és követelményeit részletező dokumentáció;

2. az elemzésre váró feladatok meghatározásához feladatelemzés a következők tekintetében:

   i. ismeretek;

   ii. szükséges szakértelem;

   iii. a kapcsolódó szakértelemre alapuló képzés;

   és adott esetben

   iv. a jóváhagyott viselkedési jelzések.

3. Tanterv – a tanterv felépítését és tartalmát feladatelemzéssel kell meghatározni. Tartalmaznia kell a szakértelemre vonatkozó célkitűzéseket, beleértve a célkitűzések elérésének időpontját és módját is. A tanterv kialakításának folyamatát a hatóságnak el kell fogadnia;

4. Különleges képzési program a következőkre vonatkozóan:

   i. az Alternatív képzési és minősítő programon belül minden egyes repülőgéptípusra/osztályra;

   ii. az oktatók (Osztályminősítő oktató minősítése/mesterséges repülési oktató engedélyezése/típusminősítő oktató minősítése – CRI/SFI/TRI) és más, a repülőszemélyzet oktatását végző személyzet;

   iii. a vizsgáztatók (Osztályminősítő vizsgáztató/mesterséges repülési vizsgáztató/típusminősítő vizsgáztató – CRE/SFE/TRE); az oktatók és a vizsgáztatók hitelesítésére vonatkozó módszer bevonásához;

5. visszacsatolás a tanterv jóváhagyása és pontosítása céljából és annak biztosítására, hogy a program megfelel a szakértelemre vonatkozó célkitűzéseknek;

6. a repülőszemélyzet értékelésére vonatkozó módszer a típusátképzés és az időszakos oktatás és ellenőrzés során is. Az értékelési folyamatnak az Útvonal-orientált értékelés részeként eseményalapú értékelést is tartalmaznia kell. Az értékelési módszernek meg kell felelnie az OPS 1.965 rendelkezéseinek;

7. integrált minőség-ellenőrzési rendszer, amely biztosítja a program folyamataira és eljárásaira vonatkozó valamennyi követelménynek való megfelelést;

8. egy olyan folyamat, amely azt a módszert írja le, amelyet abban az esetben kell használni, ha a monitoring és értékelési programok nem biztosítják a repülőszemélyzet számára előírt, a szakértelemre és a képesítésre vonatkozó színvonalat;

9. adat monitoring/elemző program.

c) Végrehajtás – Az üzemben tartónak ki kell fejlesztenie egy, a hatóság számára elfogadható értékelési és végrehajtási stratégiát, amelynek a következő követelményeknek kell megfelelnie:

1. A végrehajtási folyamatnak a következő szakaszokból kell állnia:

i. egy biztonsági eset, amely megalapozza a következők érvényességét:

A) felülvizsgált képzési és minősítési színvonal az Alternatív képzési és minősítő program bevezetését megelőzően az OPS 1 alapján elért színvonallal összehasonlítva;

B) az Alternatív képzési és minősítő program részeként bevezetett bármely új oktatási módszer.

A hatóság jóváhagyásával az üzemben tartó a hivatalos biztonsági esettől eltérő, de azzal egyenértékű módszert is kialakíthat.

ii. Az üzemben tartónak a kitűzött oktatásra és az azzal összefüggő oktatási célkitűzésekre vonatkozó program összeállítása érdekében a fenti b) bekezdés 2. pontjában meghatározott feladatelemzés végrehajtása.

iii. A biztonsági eset vagy azzal egyenértékű eset hatékonyságának biztosítása és a feladatelemzés validálása érdekében egy olyan működési időszak, miközben adatgyűjtés és elemzés történik. Ezen időszak alatt az üzemben tartónak az Alternatív képzési és minősítő programot megelőző OPS 1 követelmények szerint kell üzemelnie tovább. Az időszak hosszáról a hatósággal kell megállapodni.

2. Ezt követően az üzemben tartó megkaphatja a jóváhagyást az Alternatív képzési és minősítő program szerint meghatározottak alapján történő képzés és minősítés folytatására.

*Az OPS 1.980 1. függeléke*

**Üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton**

a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja egynél több, a vonatkozó hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési követelményeket és a kapcsolódó, az egypilótás osztályra és/vagy egypilótás típusra vonatkozó eljárásokat teljesítő, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyáson belül felsorolt repülőgéposztályon teljesít szolgálatot, az üzemben tartó tartsa be a következőket:

1. A hajózószemélyzet egy tagja ne üzemeltessen többet a következőknél:

   i. három dugattyús motorú repülőgéptípus vagy -változat; vagy

   ii. három turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat; vagy

   iii. egy turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy dugattyús motorú repülőgéptípus vagy -változat; vagy

   iv. egy turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy bizonyos osztályon belüli bármilyen repülőgép.

2. Az OPS 1.965-öt minden üzemeltetett típusra vagy változatra, kivéve, ha az üzemben tartó bemutatott a hatóság számára elfogadható speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat.

b) Amennyiben a hajózószemélyzet egy tagja egynél több repülőgéptípust vagy változatot üzemeltet egy vagy több, a többpilótás típusra vonatkozó hajózószemélyzet engedélyezésében és a kapcsolódó eljárásokban meghatározott szakszolgálati engedély jóváhagyással, az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt minimális hajózószemélyzet létszám azonos legyen mindegyik üzemeltetendő repülőgéptípus vagy változat esetén;

2. a hajózószemélyzet tagja nem üzemeltethet kettőnél több típust vagy változatot azon repülőgépekből, amelyekhez külön szakszolgálati engedély jóváhagyás szükséges; és

3. egy repülési szolgálati perióduson belül csak egy szakszolgálati engedély jóváhagyásban foglalt repülőgépek üzemeltethetők, kivéve, ha az üzemben tartó kidolgozta az eljárásokat annak biztosítására, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a felkészüléshez.

*Megjegyzés:* Ha egynél több szakszolgálati engedély jóváhagyás érintett, lásd az alábbi c) és d) albekezdéseket.

c) Ha a hajózószemélyzet tagja egynél több, az egypilótás típusra és a többpilótás típusra vonatkozó hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben és a kapcsolódó eljárásokban felsorolt repülőgéptípust vagy -változatot üzemeltet, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyás alapján, az üzemben tartó tartsa be a következőket:

1. a fenti b) bekezdés 1., 2. és 3. albekezdéseit;

2. az alábbi d) albekezdést.

d) Ha a hajózószemélyzet tagja egynél több, a többpilótás típusra vonatkozó hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben és a kapcsolódó eljárásokban felsorolt repülőgéptípust vagy -változatot üzemeltet, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyás alapján, az üzemben tartó tartsa be a következőket:

1. a fenti b) bekezdés 1., 2. és 3. albekezdéseit;

2. mielőtt a 2 szakszolgálati engedély jogosultságait igénybe vennék:

   i. a hajózószemélyzet tagjai végezzenek el két egymást követő üzemben tartói szakértelem ellenőrzést és rendelkezzenek 500 órával a vonatkozó személyzeti pozícióban ugyanazon üzemben tartó kereskedelmi célú légiszállítási üzemeltetésének keretében;

   ii. ha egy pilóta rendelkezik gyakorlattal egy üzemben tartónál és 2 szakszolgálati engedély jogosultságait veszi igénybe, és utána ugyanazon üzemben tartónál ezen típusok egyikére parancsnokká léptetik elő, a parancsnokkénti minimális gyakorlat 6 hónap és 300 óra, és a pilóta végezzen el 2 egymást követő üzemeltetői szakértelem-ellenőrzést, mielőtt ismét jogosulttá válik a 2 szakszolgálati engedély kiváltságainak igénybevételére.

3. Egy másik típuson vagy változaton történő oktatás és üzemeltetés megkezdése előtt a hajózószemélyzet tagja teljesítsen 3 hónap és 150 óra repülést az alaptípuson, és ebben legyen legalább egy szakértelem-ellenőrzés.

4. Az új típuson az első útvonali ellenőrzés elvégzése után 50 órányi repülést és 20 szakaszt kell teljesíteni kizárólag az új típusminősítésnek megfelelő repülőgépeken.

5. Az OPS 1.970-et minden üzemeltetett típusra, kivéve, ha a hatóság a lenti 7. albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyezett.

6. Az időszakot, amelyen belül az útvonalrepülési gyakorlatot meg kell szerezni, az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni.

7. Ahol az oktatási és ellenőrzési és közelmúltbeli tapasztalati követelmények csökkentése érdekében más repülőgépről beszámítást kérnek, az üzemben tartó mutassa be a hatóságnak, hogy mely témákat nem kell megismételni az egyes típusokon és változatokon a hasonlóságok miatt

   i. Az OPS 1.965 b) pontja minden évben két üzemeltetői szakértelem-ellenőrzést követel meg. Ha a fenti 7. albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyeztek, hogy a szakértelem ellenőrzés két típus között egymást helyettesítheti, mindegyik üzemeltetői szakértelem-ellenőrzés érvényesíti a másik típus üzemeltetői szakértelem-ellenőrzését. Ha a szakszolgálati engedélyezési szakértelem-ellenőrzések közötti időszak nem haladja meg az egyes típusokra a hajózószemélyzet engedélyezésében előírtat, a hajózószemélyzet engedélyezésének vonatkozó követelményei teljesülnek. Ezen túlmenően az Üzemben Tartási Kézikönyvben vonatkozó és jóváhagyott felfrissítő oktatást kell előírni.

   ii. Az OPS 1.965 c) pontja évente egy útvonali ellenőrzést követel meg. Ha a fenti 7. albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyeztek, hogy az útvonali ellenőrzés két típus között egymást helyettesítheti, mindegyik útvonali ellenőrzés újraérvényesíti a másik típus útvonali ellenőrzését.

   iii. Az éves vészmentő és biztonsági berendezés oktatás terjedjen ki mindegyik típus követelményeire.

8. Az OPS 1.965-öt minden üzemeltetett típusra vagy változatra, kivéve, ha a hatóság beszámítást engedélyezett a fenti 7. albekezdéssel összhangban.

e) Ha a hajózószemélyzet egy tagja repülőgéptípusok vagy változatok kombinációit üzemelteti az egypilótás osztályra és a többpilótás osztályra vonatkozó, a hajózószemélyzet engedélyezésében és a kapcsolódó eljárásokban meghatározottak szerint, az üzemben tartó mutassa be, hogy speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat hagytak jóva az OPS 1.980 d) pontjával összhangban.

O. RÉSZ

*LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ SZEMÉLYZET*

*OPS 1.988*

**Alkalmazhatóság**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja megfeleljen a jelen rész követelményeinek és a légiutas-kísérő személyzetre érvényes minden más biztonsági követelménynek.

A jelen rendelet alkalmazásában a »légiutas-kísérő személyzet tagja« a személyzet bármely olyan tagja, aki nem a hajózószemélyzet tagja, és aki az utasok biztonsága érdekében az üzemben tartó vagy a parancsnok által rábízott feladatot lát el a repülőgép utasterében.

*OPS 1.989*

**Azonosítás**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja az üzemben tartó légiutas-kísérői egyenruháját viselje és az utasok számára légiutas-kísérőként világosan azonosítható legyen.

b) A további személyzet, mint az egészségügyi, biztonsági személyzet, gyermekfelvigyázók, kísérők, szórakoztató személyzet, tolmácsok, akik az utastérben végeznek feladatokat, nem viselhetnek olyan egyenruhát, amely az utasok számára a légiutas-kísérő személyzet tagjaként teszi őket azonosíthatóvá, hacsak meg nem felelnek a jelen rész követelményeinek és a jelen rendelet minden más alkalmazandó követelményének.

*OPS 1.990*

**A légiutas-kísérő személyzet létszáma és összetétele**

a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 19 megengedett legnagyobb számú utasférőhely feletti repülőgépet egy vagy több utas szállítása során, ha a személyzetből legalább egy tag a légiutas-kísérő személyzethez tartozik az utasok biztonságának érdekében az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt feladatok végrehajtására.

b) A fenti a) albekezdés betartása során az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet létszáma legalább az alábbiak közül a nagyobbik legyen:

1. egy fő légiutas-kísérő személyzet minden, a repülőgép azonos fedélzetén beállított 50 vagy annál kevesebb utasférőhelyre; vagy

2. azon számú légiutas-kísérő személyzet, akik a repülőgép utasterében a megfelelő vészkiürítési bemutatón részt vettek, vagy akiknek a megfelelő elemzésben részt kellett volna venniük, kivéve azt az esetet, ha a legnagyobb engedélyezett utasférőhely-kialakítás legalább 50-nel kevesebb, mint a bemutatón kiszállított személyek száma; ebben az esetben a légiutas-kísérő személyzet létszáma 1 fővel csökkenthető minden 50. ülés után, amellyel a legnagyobb engedélyezett beállított utasférőhelyek száma kisebb a tanúsításon szereplő maximális befogadóképességnél.

c) A hatóság kivételes körülmények között megkövetelheti, hogy az üzemben tartó a személyzet tagjai közé további légiutas-kísérő személyzetet vegyen fel.

d) Előre nem látott körülmények között a légiutas-kísérő személyzet szükséges legkisebb létszáma csökkenthető, ha:

1. az utasok számát az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt eljárásoknak megfelelően csökkentették; és

2. a repülés befejezését követően jelentést tesznek a hatóságnak.

e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a légiutas-kísérő személyzet egyes tagjai önálló vállalkozó és/vagy szabadúszó vagy részmunkaidős alapon dolgoznak, az O. rész követelményeit betartsák. Ebben a tekintetben különös figyelmet kell fordítani a repülőgéptípusok vagy változatok számára, amelyen a légiutas-kísérő személyzet egy tagja repülhet kereskedelmi célú légiközlekedés céljából; ez a szám nem haladhatja meg az OPS 1.1030 pontban előírt követelményeket, ideértve azt is, amikor a légiutas-kísérő szolgáltatásait egy másik üzemben tartó veszi igénybe.

*OPS 1.995*

**Minimális követelmények**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja:

a) Legalább 18 éves legyen.

b) Rendszeresen megfeleljen a hatóság által megkövetelt orvosi vizsgálaton vagy értékelésen, amelyen ellenőrzik egészségügyi alkalmasságát feladatai ellátására.

c) Sikeresen elvégezze az OPS 1.1005 pontnak megfelelő alapképzést és rendelkezzék bizonyítvánnyal a biztonsági oktatásról.

d) Elvégezze a megfelelő típusátképzés és/vagy típuskülönbségek oktatása tanfolyamot, amely legalább az OPS 1.1010 pontban felsorolt tárgyakat magában foglalta.

e) Részt vegyen az OPS 1.1015 előírásainak megfelelő időszakos oktatásokon.

f) Képes legyen feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni.

*OPS 1.1000*

**Légiutas-kísérő személyzet vezetője**

a) Az üzemben tartó köteles kinevezni a légiutas-kísérő személyzet vezetőjét, ha a légiutas-kísérő személyzet egynél több főből áll. Olyan üzemeltetés esetén, ahol a légiutas-kísérő személyzet egynél több tagját jelölik ki, de csak egy tag szükséges, az üzemben tartó jelölje ki a légiutas-kísérő személyzet egy tagját, aki felelős a parancsnok felé.

b) A légiutas-kísérő személyzet vezetője felelős a parancsnok felé az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott normál és vészhelyzeti eljárások elvégzéséért és irányításáért. Turbulencia fellépése esetén, ha a hajózószemélyzet nem ad utasítást, a légiutas-kísérő személyzet vezetője jogosult megszakítani a nem a biztonsággal kapcsolatos feladatok elvégzését és értesíteni a hajózószemélyzetet az érzékelt turbulencia mértékéről és a biztonsági övek bekapcsolására figyelmeztető jelzés bekapcsolásának szükségességéről. Ezután a légiutas-kísérő személyzet tegye biztonságossá az utasteret és a többi érintett területet.

c) Ahol az OPS 1.990 pontja szükségessé teszi, hogy egynél több tagú légiutas-kísérő személyzet legyen jelen, az üzemben tartó csak akkor nevezhet ki egy személyt a légiutas-kísérő személyzet vezetőjének, ha az a személy legalább egyéves gyakorlattal rendelkezik egy üzemben tartó légiutas-kísérő személyzetének tagjaként, és elvégzett egy megfelelő tanfolyamot, amely legalább a következőket tartalmazta:

1. repülés előtti eligazítás:

   i. csapatmunka;

   ii. légiutas-kísérő személyzet elhelyezkedése és feladatainak elosztása;

   iii. az adott járat ismerete, beleértve a repülőgéptípust és felszerelést, az üzemeltetés területét és típusát és az utasok fajtáit, különös tekintettel a fogyatékkal élőkre, gyermekekre és hordágyon szállított utasokra; és

2. együttműködés a személyzeten belül:

   i. fegyelem, felelősségek és hierarchia;

   ii. a koordináció és kommunikáció fontossága;

   iii. a pilóta munkaképtelensége; és

3. az üzemben tartó követelményeinek és a jogszabályi követelményeknek az áttekintése:

   i. utasbiztonsági eligazítás, biztonsági útmutatók;

   ii. folyosók biztosítása;

iii. kézipoggyász elhelyezése;

iv. elektronikus berendezések;

v. utasokkal a fedélzeten történő üzemanyagfeltöltés eljárásai;

vi. turbulenciák;

vii. dokumentálás; és

4. emberi tényezők és személyzeti erőforrás gazdálkodás; és

5. balesetek és események jelentése; és

6. repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények.

d) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a légiutas-kísérő személyzet második legalkalmasabb tagjának kiválasztására, hogy ez a személy léphessen a légiutas-kísérő személyzet vezetőjének helyére abban az esetben, ha a légiutas-kísérő személyzet vezetője képtelenné válik feladatai ellátására. Ezen eljárásoknak a hatóság számára elfogadhatónak kell lenniük, és figyelembe kell venniük a légiutas-kísérő személyzet tagjainak gyakorlatát a feladatok ellátásában.

e) CRM oktatás: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázatának a) oszlopát integrálják az oktatásba és az f), légiutas-kísérő személyzet vezetői tanfolyam oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják.

*OPS 1.1002*

**Üzemeltetés egytagú légiutas-kísérő személyzettel**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden újonnan belépő tagja, akinek nincs összehasonlítható előzetes gyakorlata, elvégezze a következőket, mielőtt egyedül látna el légiutas-kísérői feladatot:

1. Az OPS 1.1005 és OPS 1.1010 pontjai által megkövetelten túlmenő oktatás fektessen különös hangsúlyt a következőkre, hogy alkalmazkodjon az egyfős légiutas-kísérő személyzet munkájához:

i. felelősség a parancsnok felé az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt utastérbiztonsági és vészhelyzeti eljárás(ok) elvégzéséért;

ii. a hajózószemélyzettel való kommunikáció és koordináció fontossága, bánásmód a féktelen és zavaró utasokkal;

iii. az üzemben tartó követelményeinek és a jogszabályi követelményeknek az áttekintése;

iv. dokumentálás;

v. balesetek és események jelentése;

vi. repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások.

2. Szoktató repülés legalább 20 órában és 15 szakaszban. A szoktatórepüléseket a légiutas-kísérő személyzet megfelelően tapasztalt tagjának a felügyelete alatt kell lefolytatni az üzemeltetendő repülőgéptípuson.

b) Mielőtt a légiutas-kísérő személyzet egy tagját kijelölné légiutas-kísérő személyzeti feladatok egyedül történő ellátására, az üzemben tartó bizonyosodjon meg, hogy ez a személy képes feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni. A légiutas-kísérői feladatok egyedüli ellátására való alkalmasság kritériumait a légiutas-kísérők kiválasztásának, toborzásának, oktatásának és teljesítményértékelésének kritériumai között tárgyalni kell.

*OPS 1.1005*

**Biztonsági alapképzés**

(Lásd az OPS 1.1005 1. függelékét, valamint az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 3. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja sikeresen elvégezze a legalább az OPS 1.1005 1. függelékében felsorolt tárgyakat magában foglaló biztonsági alapképzést, mielőtt típusátképzés tanfolyamon venne részt.

b) A tanfolyamokat a hatóság döntése szerint és jóváhagyásával megrendezi:

vagy

1. az üzemben tartó

– közvetlenül, vagy

– közvetve, az üzemben tartó nevében egy oktató szervezet; vagy

2. egy engedéllyel rendelkező oktató szervezet.

c) Az alapképzések programjának és felépítésének összhangban kell lennie a vonatkozó követelményekkel, és a hatóság előzetes jóváhagyásával kell rendelkeznie.

d) A hatóság döntése szerint a hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet a légiutas-kísérő személyzet tagjának bizonyítványt ad ki a biztonsági tanfolyamról, miután elvégezte a biztonsági alapképzést és sikeresen átment az OPS 1.1025-ben említett ellenőrzésen.

e) Ahol a hatóság felhatalmazza az üzemben tartót vagy az engedéllyel rendelkező oktatási szervezetet, hogy a biztonsági tanfolyamról bizonyítványt adjon a légiutas-kísérő személyzet tagjának, ennek a bizonyítványnak világosan említenie kell a hatóság jóváhagyását.

*OPS 1.1010*

**Típusátképzés és a különbségek oktatása**

(Lásd az OPS 1.1010 1. függelékét, valamint az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 3. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja elvégezzen egy megfelelő típusátképzés és különbségek oktatása tanfolyamot a vonatkozó szabályoknak megfelelően és legalább az OPS 1.1010 1. függelékében felsorolt témákban. A tanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le. A tanfolyam programját és felépítését a hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.

1. Típusátképzés tanfolyam: A típusátképzés tanfolyamot el kell végezni, mielőtt:

i. egy személyt először légiutas-kísérő személyzet tagjának jelöl ki az üzemben tartó; vagy

ii. a személyt más repülőgéptípusra rendelik szolgálatra; és

2. Különbségek oktatása tanfolyam: Különbségek oktatása tanfolyamot kell elvégeznie a személynek, mielőtt szolgálatba áll:

i. egy, a jelenleg repült repülőgéptípus egy változatán; vagy

ii. eltérő biztonsági felszereléssel, eltérő elhelyezésű biztonsági felszereléssel vagy normál vagy vészhelyzeti biztonsági eljárásokkal jelenleg repült repülőgéptípusokon vagy változatokon.

b) Az üzemben tartó a típusátképzés és típuskülönbségek oktatása tanfolyam tartalmát a légiutas-kísérő személyzet tagja részére az OPS 1.1035 által előírt tanfolyami nyilvántartásában szereplő korábbi tanfolyamainak figyelembevételével határozza meg.

c) Az OPS 1.995 c) sérelme nélkül mind az alapképzés (OPS 1.1005), mind a típusátképzés tanfolyam és a típuskülönbségek oktatása tanfolyam (OPS 1.1010) egymáshoz kapcsolódó elemei kombinálhatóak.

d) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a típusátképzés tanfolyamot strukturált és reális módon bonyolítsák le, az OPS 1.1010 1. függelékével összhangban;

2. a különbségek oktatása tanfolyamot strukturált módon bonyolítsák le; és

3. a típusátképzés, valamint szükség esetén a különbségek oktatása tartalmazza a repülőgéptípus, illetve változat összes biztonsági berendezésének alkalmazását, valamint az összes vonatkozó normál és vészhelyzeti eljárást, továbbá terjedjen ki a gyakorlásra reprezentatív bemutató oktató berendezéseken vagy az érintett repülőgépen.

e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja elvégezze az üzemben tartói CRM és a repülőgépspecifikus CRM oktatást az OPS 1.1010 j) bekezdésének 1. függelékével összhangban. A légiutas-kísérő személyzet azon tagjai, akik már légiutas-kísérőként dolgoznak az üzemben tartónál, és előzőleg nem végezték el az üzemben tartó CRM oktatását, az OPS 1.1010 j) bekezdésének 1. függelékével összhangban végezzék el ezt az oktatást a következő előírt időszakos oktatás és ellenőrzés idején, beleértve a repülőgépspecifikus CRM oktatást, ha releváns.

*OPS 1.1012*

**Szoktató repülések**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a típusátképzést követően minden egyes légiutas-kísérő szoktató repüléseken vegyen részt, mielőtt az OPS 1.990 pontban előírt minimális légiutas-kísérő létszám egy tagjaként szolgálatot teljesít.

*OPS 1.1015*

**Időszakos oktatás**

(Lásd az OPS 1.1015 1. függelékét, valamint az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 3. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutas-kísérő részesüljön időszakos oktatásban, amely kiterjed a légiutas-kísérők feladataira normál és vészhelyzetben, valamint azon repülőgéptípusokra és/vagy változatokra vonatkozó gyakorlatokra az OPS 1.1015 1. függeléke szerint, amelyeken szolgálatot teljesít.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatás és ellenőrzés program a hatóság által jóváhagyott legyen, és tartalmazza az elméleti és gyakorlati utasításokat az önálló gyakorlatokkal együtt, az OPS 1.1015 1. függelékének előírásai szerint.

c) Az időszakos oktatás, valamint az OPS 1.1025-ben ehhez kapcsolódóan előírt ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző időszakos ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárati dátumától számított 12 hónapig tart.

*OPS 1.1020*

**Felfrissítő oktatás**

(Lásd az OPS 1.1020 1. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes olyan légiutas-kísérő, aki több mint 6 hónapig hiányzott a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól, és az előző ellenőrzése – amely az OPS 1.1025 b) 3. által előírt – még érvényben marad, elvégezzen egy, az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt felfrissítő oktatást, az OPS 1.1020 1. függelékében előírtak szerint.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról hogy az a légiutas-kísérő, aki a megelőző 6 hónap folyamán a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól nem hiányzott, azonban egy adott repülőgéptípuson nem teljesített szolgálatot az OPS 1.990 b) pontjában előírtak szerint légiutas-kísérőként, mielőtt újból szolgálatba áll ezen a repülőgéptípuson, teljesítse a következők egyikét:

1. felfrissítő oktatás elvégzése az érintett típuson; vagy

2. két újraszoktató szakasz elvégzése az adott típus kereskedelmi célú üzemelése során.

*OPS 1.1025*

**Ellenőrzés**

a) A hatóság döntése szerint a hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet gondoskodjon arról, hogy az OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 és 1.1020 pontokban előírt oktatások elvégzése folyamán vagy után minden egyes légiutas-kísérő részt vegyen az oktatás tartalmára vonatkozó ellenőrzésen, ezáltal meggyőződve a légiutas-kísérő szakértelméről a normál és vészhelyzeti eljárások végrehajtása tekintetében.

A hatóság döntése szerint a hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet köteles gondoskodni arról, hogy az ezen ellenőrzést végző személyzet megfelelő képesítéssel rendelkezzen.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutas-kísérő vegyen részt ellenőrzéseken a következő témákban:

1. biztonsági alapképzés. Az OPS 1.1005 1. függelékében felsorolt témákban.

2. típusátképzés és különbségek oktatása. Az OPS 1.1010 1. függelékében felsorolt témákban.

3. időszakos oktatás. Az OPS 1.1015 1. függelékében felsorolt témákban; és

4. felfrissítő oktatás. Az OPS 1.1020 1. függelékében felsorolt témákban.

*OPS 1.1030*

**Egynél több repülőgéptípuson vagy -változaton történő üzemeltetés**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő csak abban az esetben teljesíthessen szolgálatot háromnál több repülőgéptípuson, ha a hatóság azt engedélyezte; négy repülőgéptípuson pedig csak akkor teljesíthet szolgálatot, ha legalább két típus esetében:

1. azonosak a nem típusspecifikus normál és vészhelyzeti eljárások; és

2. hasonlóak a biztonsági felszerelések és a típusspecifikus normál és vészhelyzeti eljárások.

b) A fenti a) pont alkalmazásában egy repülőgéptípus változatait eltérő típusúnak kell tekinteni, ha a következő vonatkozásokban nem hasonlóak egymáshoz:

1. vészkijárat működtetése;

2. a hordozható biztonsági berendezések elhelyezése és típusa; és

3. a típusspecifikus vészhelyzeti eljárások.

*OPS 1.1035*

**Oktatási okmányok**

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. vezessen nyilvántartást az OPS 1.1005, 1.1010. 1.1015, 1.1020 és 1.1025 pontokban előírt oktatásokról és ellenőrzésektől; és

2. tartson meg egy másolatot a biztonsági oktatás igazolásáról; és

3. tartsa naprakészen az oktatási okmányokat és az orvosi vizsgálatok vagy értékelések dokumentumait, amelyek oktatási okmányok esetében tartalmazzák a típusátképzés tanfolyam, a típuskülönbségek oktatása és az időszakos oktatás dátumát és tartalmát; és

4. kérés esetén tegye elérhetővé az összes alapképzés, típusátképzés, időszakos oktatás és az ellenőrzések okmányait az érintett légiutas-kísérő számára.

*Az OPS 1.1005 1. függeléke*

**Biztonsági alapképzés**

Az OPS 1.1005 pontban említett biztonsági alapképzés által legalább tárgyalandó tárgyak a következők:

a) Tűz és füst elleni védelem oktatása

1. a légiutas-kísérő személyzet felelősségének kihangsúlyozása a tűzzel és füsttel kapcsolatos vészhelyzetek gyors kezelésében, külön kihangsúlyozva a tűz tényleges forrása azonosításának fontosságát;

2. a hajózószemélyzet azonnali tájékoztatásának fontossága, valamint a koordináció és a segítségnyújtás során szükséges speciális tevékenységek a tűz vagy füst észlelésekor;

3. a potenciálisan tűzveszélyes helyek gyakori ellenőrzésének szükségessége, beleértve az illemhelyeket és a hozzájuk tartozó füstjelzőket;

4. a tűz és a megfelelő tűzoltóközeg-típusok osztályba sorolása, valamint eljárások az adott tűzesetek alkalmával, a tűzoltóközegek alkalmazásának technikái, a téves alkalmazás és a zárt térben történő használat következményei; és

5. a repülőtér földi vészmentő szolgálatainak általános eljárásai.

b) Vízben történő mentés oktatása

A személyi úszó mentőfelszerelés tényleges felvétele és használata vízben. Egy mentőtutajjal vagy más hasonló felszereléssel ellátott repülőgépen először teljesített szolgálat előtt oktatást kell tartani ezen felszerelés használatáról, valamint használatát vízben ténylegesen gyakorolni kell.

c) Életmentési/túlélési oktatás

Az életmentési/túlélési oktatásnak az üzemeltetés területéhez illőnek kell lennie (pl. sarkvidék, sivatag, őserdő vagy tenger).

d) Egészségügyi szempontok és elsősegélynyújtás

1. az egészségügyi szempontokra, elsősegélynyújtásra, az elsősegélykészletekre, az egészségügyi vészmentő dobozokra, azok tartalmára, valamint a vészhelyzeti mentőfelszerelésre vonatkozó utasítások;

2. az életmentés/túlélés oktatásával kapcsolatos elsősegélynyújtás, valamint a vonatkozó higiéniai követelmények; és

3. a repülés élettani hatásai, különös figyelemmel a hypoxiára.

e) Bánásmód az utasokkal

1. útmutatás azon utasok felismerésére és irányítására, akik alkohol vagy kábítószerek hatása alatt állnak vagy az alá kerülnek vagy agresszívek;

2. az utasok motiválásának és a tömeg irányításának módszerei a repülőgép kiürítésének meggyorsítására;

3. a poggyászok utastérben történő biztonságos elhelyezését szabályozó rendelkezések (beleértve a kiszolgálás eszközeinek elhelyezését), valamint hogy milyen veszélyeket idézhetnek elő az utastérben tartózkodó személyekre, hogy helytelen elhelyezés esetén akadályokká válhatnak, vagy sérülést okozhatnak a biztonsági berendezésekben, illetve a repülőgépkijáratokban;

4. az ülőhelyek helyes elosztásának fontossága a repülőgép tömege és egyensúlya szempontjából. Különös hangsúlyt kell fektetni a fogyatékkal élő utasok ültetésére és annak szükségességére, hogy a személyzet által nem felügyelt kijáratok közelébe testileg ép utasokat ültessenek;

5. turbulenciák esetén elvégzendő feladatok, beleértve az utastér biztosítását;

6. élő állatok utastérben történő szállításakor foganatosítandó óvintézkedések;

7. oktatás a veszélyes áruk szállításáról, beleértve az R. rész előírásait;

8. biztonsági eljárások, beleértve az S. rész előírásait.

f) Kapcsolattartás

Az oktatás során hangsúlyt kell fektetni a légiutas-kísérő személyzet és a hajózószemélyzet közötti hatékony kapcsolattartásra, beleértve annak technikáját, a közös nyelvet és a terminológiát.

g) Fegyelem és felelősség

1. annak fontossága, hogy a légiutas-kísérő személyzet feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírtaknak megfelelően lássa el;

2. folyamatos képesség és alkalmasság a légiutas-kísérő személyzet tagjaként való munkára, különös tekintettel a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokra és a pihenési követelményekre;

3. a légiutas-kísérő személyzetre vonatkozó légügyi előírások ismerete és a Polgári Légiközlekedési hatóság szerepe;

4. a vonatkozó repülési terminológiának, a repülés elméletének, az utasok elosztásának, a meteorológiának és az üzemeltetési területeknek az általános ismerete;

5. a légiutas-kísérő személyzet repülés előtti eligazítása, valamint a speciális szolgálati feladataikra vonatkozó szükséges biztonsági információ megadása;

6. a vonatkozó dokumentumoknak és kézikönyveknek az üzemben tartó által biztosított módosításokkal történő naprakészen tartásának fontossága;

7. a vészelhagyás és más vészhelyzeti eljárások légiutas-kísérő személyzet általi kezdeményezési joga és felelőssége esetei azonosításának fontossága;

8. a biztonsági kötelezettségek és felelősségek, valamint a vészhelyzetekre azonnal és hatékonyan történő reagálás fontossága; és

9. a felületi szennyeződések hatásainak ismerete és annak tudatosítása, hogy a hajózószemélyzetet tájékoztatni kell minden észlelt felületi szennyeződésről.

h) A személyzeti erőforrás gazdálkodás

1. Bevezető CRM tanfolyam:

i. a légiutas-kísérő személyzet tagja, aki előzőleg nem végzett el egy alaptanfolyamot, végezzen el egy CRM alaptanfolyamot, mielőtt először légiutas-kísérői szolgálatra kijelölik. A légiutas-kísérő személyzet azon tagjai, akik már légiutas-kísérőként dolgoznak a kereskedelmi célú légiszállítás területén, és nem végeztek előzőleg alaptanfolyamot, a következő szükséges időszakos oktatás és ellenőrzés idején, végezzenek el egy CRM alaptanfolyamot;

ii. az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeit a b), CRM alaptanfolyam oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják;

iii. a CRM alaptanfolyamot legalább egy légiutas-kísérő CRM oktató tartsa.

*Az OPS 1.1010 1. függeléke*

**Típusátképzés és különbségek oktatása**

a) Általános:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a típusátképzést és a különbségek oktatását megfelelően képzett személyzet tartsa; és

2. A típusátképzés és különbségek oktatása során ismertetni kell a repülőgépen található összes biztonsági és életmentő berendezés elhelyezését, eltávolítását és használatát, valamint az üzemeltetett repülőgéptípus, változat és konfiguráció vonatkozásában minden normál és vészhelyzeti eljárást.

b) Tűz és füst elleni védelem oktatása:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A légiutas-kísérő személyzet minden tagja részesüljön tényleges és gyakorlati oktatásban valamennyi, a repülőgépen szállítottakat képviselő tűzoltóberendezésről, ideértve a védőruházatot is. Ennek az oktatásnak tartalmaznia kell a következőket:

   i. egy repülőgép belsejében fellépő tűzre jellemző tűz eloltását, kivéve a halon tűzoltóközegek használatát, amelyek helyett alternatív tűzoltóközeg használható; és

   ii. a légzésvédelmi készülékek felvételét és használatát zárt térben, szimuláltan füsttel telített környezetben.

c) Az ajtók és kijáratok működtetése:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a légiutas-kísérő személyzet minden egyes tagja működtesse és ténylegesen nyissa ki a normál és a vészkijáratok valamennyi típusát és változatát normál és vészhelyzet üzemmódban, beleértve a feszültségellátó rendszerek (ha van) hibáját is. Ennek célja a vészcsúszda működtetéséhez és felállításához szükséges lépések és a kifejtendő erő bemutatása. Ezt az oktatást repülőgépen vagy egy megfelelő oktatóeszközön kell elvégezni; és

2. bemutassák az összes többi kijárat, mint a pilótafülke ablakainak működtetését.

d) A vészcsúszda működtetésének oktatása:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. minden egyes légiutas-kísérő ereszkedjen le egy vészcsúszdán a repülőgép főfedélzetének küszöbmagasságával megegyező magasságból;

2. a csúszda egy repülőgéphez, vagy megfelelő oktatási berendezéshez legyen rögzítve; és

3. a légiutas-kísérőnek ismét le kell ereszkednie egy vészcsúszdán, ha egy olyan repülőgéptípusra kap képzést, melynek főfedélzeti küszöbmagassága jelentősen eltér a korábban használttól.

e) Vészkiürítési (vészelhagyás) eljárások és egyéb vészhelyzetek:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a vészkiürítés oktatása tartalmazza a tervezett és nem tervezett vészkiürítések ismertetését szárazföldön és vízen. Ezen oktatás tartalmazza annak ismertetését is, amikor a kijáratok nem használhatók, vagy a vészkiürítésre szolgáló berendezés üzemképtelen; és

2. minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a következő helyzetek kezeléséről:

   i. repülés közbeni tűzeset, külön kihangsúlyozva a tűz tényleges forrása azonosításának fontosságát;

ii. erős turbulencia;

iii. hirtelen nyomáscsökkenés, beleértve a hordozható oxigénkészülékek felvételét a légiutas-kísérő személyzet valamennyi tagja részéről; és

iv. egyéb repülés közben fellépő vészhelyzetek.

f) A tömeg irányítása.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az oktatás tartalmazza a tömeg irányításának gyakorlati szempontjait a repülőgéptípusra vonatkozó különböző vészhelyzetekben.

g) A pilóta munkaképtelensége.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózószemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a hajózószemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózószemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózószemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék.

h) Biztonsági berendezések.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutas-kísérő vegyen részt reális oktatásban és bemutatón a biztonsági berendezések elhelyezéséről és használatáról, beleértve a következőket:

1. csúszdák, és ahol nem önhordó csúszdákat alkalmaznak, az összes kapcsolódó kötél használata;

2. mentőtutajok és csúszda-mentőtutajok, beleértve a tutajokhoz erősített és/vagy a tutajon található felszereléseket;

3. mentőmellények, gyermek-mentőmellények és úszó gyermek-mentőtutajok;

4. lenyíló oxigénrendszer;

5. elsősegély-oxigén;

6. tűzoltókészülékek;

7. tűzoltóbalta és feszítővas;

8. vészvilágítás, beleértve a kézilámpákat;

9. kommunikációs berendezések, beleértve a hangosbeszélőket;

10. életmentő csomagok, beleértve ezek tartalmát;

11. pirotechnikai felszerelés (tényleges vagy bemutató eszközök);

12. elsősegélynyújtó készletek, egészségügyi vészmentő dobozok, ezek tartalma és a vészhelyzeti mentőfelszerelés; és

13. egyéb utastérbiztonsági berendezések vagy rendszerek, ahol vannak.

i) Utasok eligazítása/biztonsági bemutatók.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az oktatás tartalmazza az utasok felkészítésének módját a normál és vészhelyzetekre az OPS 1.285 szerint.

j) Ha az egészségügyi szempontokkal és elsősegélynyújtással kapcsolatos kezdeti oktatás nem tért ki a fertőző betegségek elkerülésére (különösen a trópusi és szubtrópusi éghajlaton), ilyen oktatást biztosítani kell, ha az üzemben tartó útvonalhálózatát úgy bővíti vagy módosítja, hogy az a továbbiakban ilyen területeket is magában foglal.

k) Személyzeti erőforrás gazdálkodás. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A légiutas-kísérő személyzet minden tagja végezzen el egy üzemben tartói CRM tanfolyamot, amely kiterjed az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeire a c) oszlop által megkövetelt szinten, mielőtt ezt követően a repülőgéptípus-specifikus és/vagy időszakos CRM oktatáson venne részt.

2. Ha a légiutas-kísérő személyzet egy tagja egy másik repülőgéptípusra típusátképzési tanfolyamon vesz részt, az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeit a d), repülőgép-specifikus CRM oszlopa által megkövetelt szinten tárgyalják.

3. A üzemben tartói CRM oktatást és a repülőgéptípus-specifikus CRM oktatást legalább egy légiutas-kísérő CRM oktató tartsa.

*Az OPS 1.1015 1. függeléke*

**Időszakos oktatás**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatást megfelelően képesített személyek végezzék.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden 12 naptári hónapban a gyakorlati oktatás programja tartalmazza a következőket:

1. vészhelyzeti eljárások, beleértve a pilóta munkaképtelenségét;

2. kiürítési eljárások, beleértve a tömeg irányításának technikáit;

3. gyakorlatok minden egyes légiutas-kísérő által az utasok kiszállítására szolgáló normál és vészkijáratok kinyitására;

4. a vészmentő berendezések elhelyezése és kezelése, beleértve az oxigénellátó rendszereket, valamint minden egyes légiutas-kísérő által a mentőmellények, hordozható oxigén- és légzőkészülék (PBE) felvételét;

5. egészségügyi szempontok és elsősegélynyújtás, elsősegélynyújtó-készletek, egészségügyi vészmentő dobozok, ezek tartalma és a vészhelyzeti mentőfelszerelés;

6. tárgyak elhelyezése az utastérben;

7. a veszélyes árukra vonatkozó eljárások az R. részben előírtak szerint;

8. események és balesetek áttekintése;

9. a felületi szennyeződések hatásainak ismerete és annak tudatosítása, hogy a hajózószemélyzetet tájékoztatni kell minden észlelt felületi szennyeződésről; és

10. személyzetgazdálkodás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a CRM oktatás megfeleljen a következőknek:

i. Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeit az e), éves időszakos CRM oktatás oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják egy hároméves cikluson belül.

ii. Ezen tanmenet meghatározását és alkalmazását egy légiutas-kísérő CRM oktató irányítsa.

iii. Ha a CRM oktatást önálló modulokban tartják, legalább egy légiutas-kísérő CRM oktató tartsa.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy legalább 3 évenként az időszakos oktatás tartalmazza a következőket is:

1. A légiutas-kísérő személyzet minden egyes tagja működtesse és ténylegesen nyissa ki a normál és a vészkijáratok valamennyi típusát és változatát normál és vészhelyzet üzemmódban, beleértve a feszültségellátó rendszerek (ha van) hibáját is. Ennek célja a vészcsúszda működtetéséhez és felállításához szükséges lépések és a kifejtendő erő bemutatása. Ezt az oktatást repülőgépen vagy egy megfelelő oktatóeszközön kell elvégezni;

2. az összes többi kijárat – beleértve a pilótafülke-ablakok – működésének bemutatása;

3. valamennyi légiutas-kísérő számára tényleges és gyakorlati oktatás az összes, a repülőgépen szállított tűzoltóberendezés használatáról, beleértve a védőruházatot is.

Ez az oktatás terjedjen ki az alábbiakra:

i. valamennyi légiutas-kísérőnek egy, a repülőgép belső terében keletkezett tűz oltására jellemző tűzoltás, kivéve a halon tűzoltóközegek használatát, amelyek helyett alkalmazható alternatív tűzoltóközeg; és

ii. az egyéni légzőkészülék felvétele és használata minden egyes légiutas-kísérő által zárt térben, szimuláltan füsttel telített környezetben;

4. pirotechnikai eszközök alkalmazása (tényleges vagy bemutató eszközökkel); és

5. mentőtutaj vagy csúszdamentőtutaj használatának bemutatása, amennyiben van a repülőgépen;

6. az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózószemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a hajózószemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózószemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózószemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék.

d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1 III. mellékletének valamennyi vonatkozó követelményét érintse a légiutas-kísérő személyzet tagjainak oktatása.

*Az OPS 1.1020 1. függeléke*

**Felfrissítő oktatás**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felfrissítő oktatást megfelelően képesített személyek végezzék, valamint minden egyes légiutas-kísérő esetében tartalmazza legalább a következőket:

1. vészhelyzeti eljárások, beleértve a pilóta munkaképtelenségét;

2. kiürítési eljárások, beleértve a tömeg irányításának technikáit;

3. A normál és a vészkijáratok valamennyi típusának és változatának működtetése és tényleges kinyitása normál és vészhelyzet üzemmódban, beleértve a feszültségellátó rendszerek (ha van) hibáját is. Ennek célja a vészcsúszda működtetéséhez és felállításához szükséges lépések és a kifejtendő erő bemutatása. Ezt az oktatást repülőgépen vagy egy megfelelő oktatóeszközön kell elvégezni;

4. az összes többi kijárat – beleértve a pilótafülke-ablakokat – működésének bemutatása; és

5. a vészmentő berendezések elhelyezése és kezelése, beleértve az oxigénellátó rendszereket, és a mentőmellények, hordozható oxigén- és légzőkészülékek felvételét.

*Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke*

**Oktatás**

1. A CRM oktatás tanmenetét a CRM módszertannal és terminológiával együtt az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza.

2. Az 1. táblázat adja meg, hogy a CRM mely elemeit kell az egyes oktatástípusokban tárgyalni.

*1. táblázat*

**CRM oktatás**

| Oktatási elemek<br><br>a) | CRM alaptanfolyam<br><br>b) | Üzemeltetői CRM oktatás<br><br>c) | Repülőgéptípus-specifikus CRM<br><br>d) | Éves időszakos CRM oktatás<br><br>e) | Légiutas-kísérővezetői tanfolyam<br><br>f) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Általános elvek** | | | | | |
| Emberi tényezők a repülésben Általános oktatás a CRM elveiről és céljairól | Részletesen | Nem szükséges | Nem szükséges | Nem szükséges | Áttekintés |
| Emberi teljesítmény és korlátok | | | | | |
| **A légiutas-kísérő személyzet egyes tagja szempontjából** | | | | | |
| Ismeretek a személyiségről, emberi hibák és megbízhatóság, attitűdök és viselkedés, önértékelés | Részletesen | Nem szükséges | Nem szükséges | Áttekintés<br><br>(3 éves ciklusban) | Nem szükséges |
| Stressz és a stressz kezelése | | | | | |
| Fáradtság és élénkség | | | | | |
| Magabiztosság | | | | | |
| Helyzetfelismerés, információszerzés és -feldolgozás | | | | | |
| **A repülőgép teljes személyzetének szempontjából** | | | | | |
| Hibamegelőzés és -feltárás | Nem szükséges | Részletesen | A típus(ok)ra vonatkoztatva | Áttekintés<br><br>(3 éves ciklusban) | Ismétlés<br><br>(a légiutas-kísérő személyzet vezetői feladatokhoz vonatkoztatva) |
| Közös helyzetfelismerés, információszerzés és -feldolgozás | | | | | |
| Terhelésvezérlés | | | | | |
| Hatékony kommunikáció és koordináció a személyzet összes tagja között beleértve a hajózószemélyzetet ésa légiutas-kísérő személyzet tapasztalatlan tagjait, kulturális különbségek | | | | | |
| Vezetés, együttműködés, szinergia, döntéshozatal, delegálás | | | | | |
| Egyéni és csoportfelelősségek, döntéshozatal és cselekvés | | | | | |
| Az utasok emberi tényezőinek felismerése és kezelése: a tömeg irányítása, stressz az utasokban, konfliktuskezelés, egészségügyi tényezők | | | | | |
| A repülőgéptípusok sajátosságai (keskeny/széles törzs, egy/több fedélzet), hajózószemélyzet és légiutas-kísérő személyzet utasok összetétele és létszáma | | Nem szükséges | Részletesen | | |

| Oktatási elemek<br><br>a) | CRM alaptanfolyam<br><br>b) | Üzemeltetői CRM oktatás<br><br>c) | Repülőgéptípus-specifikus CRM<br><br>d) | Éves időszakos CRM oktatás<br><br>e) | Légiutas-kísérővezetői tanfolyam<br><br>f) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Az üzemben tartó és a szervezet szempontjából** | | | | | |
| A cég biztonsági kultúrája, SOP-k, szervezeti tényezők, az üzemeltetés típusához kötődő tényezők | Nem szükséges | Részletesen | A típus(ok)ra vonatkoztatva | Áttekintés<br><br>(3 éves ciklusban) | Ismétlés<br><br>(a légiutaskísérő személyzet vezetői feladatokhoz vonatkoztatva) |
| Hatékony kommunikáció és koordináció a többi üzemeltető személyzettel és a földi szolgálatokkal | | | | | |
| Részvétel az utastér biztonsági esemény és baleset jelentésben | | | | | |
| Esettanulmányok (lásd a megjegyzést) | | Szükséges | | Szükséges | |

*Megjegyzés:* A d) oszlopban, ha nem állnak rendelkezésre a releváns repülőgéptípusra specifikus esettanulmányok, akkor az üzemben tartás méretére és terjedelmére nézve releváns esettanulmányokat kell figyelembe venni.

*Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 3. függeléke*

**Az egészségügyi szempontokkal és elsősegélynyújtással kapcsolatos oktatás**

a) Az egészségügyi szempontokkal és elsősegélynyújtással kapcsolatos oktatás a következő tárgyköröket foglalja magában:

1. A repülés fiziológiája, beleértve az oxigénellátási követelményeket és a hypoxiát;
2. Egészségügyi vészhelyzetek a repülés során, többek között:
   i. asztma;
   ii. fulladás;
   iii. szívroham;
   iv. stresszreakció és allergiás reakciók;
   v. sokk;
   vi. stroke;
   vii. epilepszia;
   viii. cukorbetegség;
   ix. légibetegség;
   x. hiperventiláció;
   xi. gyomor-bélrendszeri bántalmak; és
   xii. rohamszülés.
3. Gyakorlati cardiopulmonáris újraélesztés (CPR) oktatása minden légiutas-kísérő számára, figyelemmel a repülőgép környezetére, az adott célra tervezett bábu használatával.
4. Alapvető elsősegélynyújtási és életmentési oktatás, beleértve az alábbiak kezelését:
   i. eszméletvesztés;
   ii. égési sérülés;
   iii. sebesülés; és
   iv. törés és a lágy szövetek sérülései.
5. Utazási egészségvédelem és higiénia, beleértve az alábbiakat:
   i. fertőző betegségekkel való érintkezés kockázata, különösen trópusi és szubtrópusi területeken történő üzemeltetés során. Fertőző betegségek bejelentése, fertőzésvédelem, valamint a víz és étel okozta megbetegedések elkerülése. Az oktatás kitér az ilyen kockázatok csökkentésének módjaira;
   ii. fedélzeti higiénia;
   iii. halál a fedélzeten;
   iv. az egészségügyi hulladék kezelése;
   v. a légi jármű fertőtlenítése; és
   vi. az éberség fenntartása, a fáradtság fiziológiai hatásai, az alvás fiziológiája, a bioritmus és az időzónaváltás hatásai.
6. A megfelelő felszerelések – például elsősegélynyújtó-készletek, egészségügyi vészmentő dobozok, elsősegély-oxigén és vészhelyzeti mentőfelszerelés – használata a repülőgépen.

P. RÉSZ

*KÉZIKÖNYVEK, NAPLÓK ÉS FELJEGYZÉSEK*

*OPS 1.1040*

**Az Üzemben Tartási Kézikönyvekre vonatkozó általános szabályok**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv minden utasítást és információt tartalmaz, amely az üzemben tartó személyzetnek szükséges feladatainak ellátásához.

b) A üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv, összes módosításával és javításával, nem mond ellent a légi jármű üzemben tartási engedély (AOC) feltételeinek vagy bármely más rendeletnek és elfogadható a hatóság számára, illetve ahol szükséges, azt a hatóság jóváhagyta.

c) Ha a hatóság nem másként hagyta jóvá vagy nemzeti törvény nem írja elő másként, az üzemben tartó angol nyelven készítse el az Üzemben Tartási Kézikönyvet. Az üzemben tartó emellett lefordíthatja vagy használhatja a kézikönyvet vagy részeit más nyelven.

d) Ha az üzemben tartó számára szükségessé válik az Üzemben Tartási Kézikönyveket vagy annak főbb részeit/köteteit újra elkészíteni, be kell tartania a fenti c) albekezdést.

e) Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvet külön kötetekben is kiadhatja.

f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemben tartó személyzet könnyen hozzáférjen az Üzemben Tartási Kézikönyv minden olyan részének egy példányához, amely feladatai ellátása szempontjából rájuk vonatkozik. Ezenkívül az üzemben tartó lássa el a személyzet tagjait az Üzemben Tartási Kézikönyv A. és B. részének vagy azok személyes oktatásuk szempontjából releváns fejezeteinek egy saját példányával.

g) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvet módosítják és kijavítják, hogy a benne foglalt utasításokat és információt naprakészen tartsák. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes üzemben tartó személyzet figyelmét felhívják a feladataik szempontjából vonatkozó ilyen változásokra.

h) Az Üzemben Tartási Kézikönyv vagy egyes részei minden birtokosa tartsa azt naprakészen az üzemben tartó által biztosított módosításokkal vagy javításokkal.

i) Az üzemben tartó adja át a hatóságnak a szándékolt módosításokat és javításokat hatálybalépésük előtt. Ha a módosítás az Üzemben Tartási Kézikönyv valamely olyan részét érinti, amelyet az OPS szerint jóvá kell hagyni, ezt a jóváhagyást a módosítás hatálybalépése előtt be kell szerezni. Ha biztonsági szempontból azonnali módosítások vagy javítások szükségesek, azokat azonnal ki lehet adni és alkalmazni lehet, ha megkérték valamennyi szükséges jóváhagyást.

j) Az üzemben tartó vezesse át a hatóság által megkövetelt valamennyi módosítást és javítást.

k) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv korrektül tükrözi a jóváhagyott dokumentumokból és ezen jóváhagyott dokumentáció valamennyi módosításából vett információt és hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvben nincs olyan információ, amely ellentmondana bármely jóváhagyott dokumentációnak. Ez a követelmény azonban nem gátolja meg az üzemben tartót abban, hogy konzervatívabb adatokat és eljárásokat alkalmazzon.

l) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmát olyan formában jelenítse meg, amely nehézség nélkül használható. Az Üzemben Tartási Kézikönyv kialakítása vegye figyelembe az emberi tényező elveit.

m) A hatóság engedélyezheti, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv vagy részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőség, a használhatóság és a megbízhatóság elfogadható színvonalát.

n) Az Üzemben Tartási Kézikönyv rövidített formában történő alkalmazása nem mentesíti az üzemben tartót az OPS 1.130 előírásai alól.

*OPS 1.1045*

**Üzemben Tartási Kézikönyv – szerkezet és tartalom**

(Lásd az OPS 1.1045 1. függelékét)

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv szerkezete a következő legyen:

– A. rész: Általános/alapok

Ez a rész tartalmazza az összes nem típushoz kötődő üzemeltetési irányelvet, utasítást és eljárást, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez.

– B. rész: Repülőgép-üzemeltetési témakörök

Ez a rész tartalmazza az összes típushoz kötődő utasítást és eljárást, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez. Ebben figyelembe kell venni az üzemben tartó által alkalmazott repülőgéptípusok, változatok, illetve az egyes repülőgépek közötti eltéréseket.

– C. rész: Útvonalra és repülőtérre vonatkozó utasítások és információk

Ezen rész tartalmazza az üzemeltetési területre vonatkozó összes szükséges utasítást és információt.

– D. rész: Oktatás

Ezen rész tartalmazza a személyzet számára az összes olyan oktatási utasítást, amely a biztonságos üzembentartás érdekében szükséges.

b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalma összhangban legyen az OPS 1.1045 1. függelékével és releváns legyen az üzemeltetés területe és típusa szempontjából.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv részletes szerkezete elfogadható legyen a hatóság számára.

*OPS 1.1050*

**Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv**

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész, jóváhagyott Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel, vagy ezzel egyenértékű dokumentációval minden egyes általa üzemeltetett repülőgépre vonatkozóan.

*OPS 1.1055*

**Fedélzeti napló**

a) Az üzemben tartó minden egyes repülésről a következő információkat rögzítse fedélzeti napló formájában:

1. repülőgép lajstromjele;
2. dátum;
3. személyzet tagjának (tagjainak) neve(i);
4. a személyzet tagjainak szolgálati beosztása;
5. indulás helye;
6. érkezés helye;
7. indulás időpontja (fékoldás [off-block] időpontja);
8. érkezés időpontja (befékezés [on-block] időpontja);

9. repült órák;

10. repülés jellege;

11. események, megjegyzések (ha vannak); és

12. parancsnok aláírása (vagy azzal egyenértékű).

b) Az üzemben tartó számára a hatóság engedélyezheti, hogy ne vezessen fedélzeti naplót, vagy ennek bizonyos részeit, ha a vonatkozó információk rendelkezésre állnak egyéb dokumentációkban.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az összes bejegyzés az eseményekkel egyidejűleg történjen, és e bejegyzések véglegesek legyenek.

*OPS 1.1060*

**Operatív repülési terv**

a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az alkalmazott operatív repülési terv és a repülés folyamán tett bejegyzések tartalmazzák a következő tételeket:

1. a repülőgép lajstromjele;

2. a repülőgép típusa és változata;

3. a repülés dátuma;

4. a járat száma;

5. a hajózószemélyzet tagjainak nevei;

6. a hajózószemélyzet tagjainak szolgálati beosztása;

7. indulás helye;

8. indulás időpontja (fékoldás [off-block] tényleges időpontja, felszállás időpontja);

9. érkezés helye (tervezett és tényleges);

10. érkezés időpontja (tényleges leszállás és fékbehúzás [on-block] időpontja);

11. üzemeltetés típusa (ETOPS, VFR, átszállító járat stb.)

12. útvonal és az útvonal szakaszai az ellenőrzési pontokkal/fordulópontokkal, távolságokkal, időkkel és repülési irányokkal;

13. tervezett utazósebesség és repülési idők az ellenőrzési pontok/fordulópontok között. Becsült és tényleges repülési idők;

14. biztonságos magasságok és minimális szintek;

15. tervezett magasságok és repülési szintek;

16. üzemanyag-számítások (repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzések feljegyzései);

17. a fedélzeten lévő üzemanyag a hajtóművek elindításakor;

18. kitérő célrepülőterek, és, ahol értelmezhető, kitérő felszálló és útbaeső repülőterek, beleértve a fenti 12., 13., 14., és 15. albekezdések által előírt információkat;

19. ATS repülési program kiinduló engedély és későbbi ismételt engedély;

20. repülés közbeni újratervezés számításai; és

21. vonatkozó meteorológiai információ.

b) Azok a tételek, amelyek rendelkezésre állnak egy más dokumentációkban, vagy egyéb elfogadható forrásokban, vagy pedig nem értelmezhetők az üzemeltetés típusára, kihagyhatók az operatív repülési tervből.

c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az operatív repülési tervet és használatát leírja az Üzemben Tartási Kézikönyv.

d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az összes bejegyzés az operatív üzemeltetési tervbe az eseményekkel egyidejűleg történjen, és ezen bejegyzések véglegesek legyenek.

*OPS 1.1065*

**Okmányok megőrzési ideje**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden feljegyzést és vonatkozó üzemeltetési és műszaki információt az OPS 1.1065 1. függelékében előírt ideig megőriznek.

*OPS 1.1070*

**Az üzemben tartó folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzata**

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész jóváhagyott folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzattal az M. rész, M.A.704 bekezdés (Folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat) előírásainak megfelelően.

*OPS 1.1071*

**Repülőgép műszaki napló**

Az üzemben tartó vezessen egy, az M. rész, M.A.306-ban (Üzemben tartó műszaki naplója) előírtak szerinti repülőgép műszaki naplót.

*Az OPS 1.1045 1. függeléke*

**Az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalma**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a következőket:

A. **ÁLTALÁNOS/ALAPOK**

0. AZ ÜZEMBEN TARTÁSI KÉZIKÖNYV KEZELÉSE ÉS VEZETÉSE

0.1. Bevezetés

a) Egy nyilatkozat, hogy a kézikönyv megfelel minden vonatkozó rendeletnek és a vonatkozó légijármű-üzemeltetői engedély feltételeinek.

b) Egy nyilatkozat, hogy a kézikönyv olyan utasításokat tartalmaz, amelyeket az érintett személyzet köteles betartani.

c) A különböző részek, tartalmuk, alkalmazhatóságuk és használatuk listája és rövid leírása.

d) A kézikönyv használatához szükséges kifejezések és szavak magyarázata és meghatározása.

0.2. Módosítás és javítás módszere

a) A módosítások és javítások beillesztéséért felelős személy(ek) adatai.

b) A módosítások és javítások nyilvántartása a beillesztés dátumával és a hatálybalépés dátumával.

c) Egy nyilatkozat, hogy a kézírásos módosítások és javítások nem engedélyezettek, kizárólag a biztonság érdekében azonnali módosítást vagy javítást igénylő helyzetekben.

d) Az oldalak és hatálybalépésük jelölésének rendszere.

e) A hatályos oldalak listája.

f) A változások jelölései (szövegoldalakon, és amennyire lehetséges, térképeken és ábrákon).

g) Ideiglenes javítások.

h) A kézikönyv, a módosítások és javítások elosztási rendszerének leírása.

1. SZERVEZET ÉS FELELŐSSÉGEK

1.1. Szervezeti struktúra. A szervezeti struktúra leírása, beleértve a cég általános szervezeti ábráját és az üzemeltetési részleg szervezeti ábráját. A szervezeti ábra ábrázolja az üzemeltetési részleg és a cég többi részlegének kapcsolatát. Be kell mutatni különösen az összes főosztály, osztály stb. hierarchiáját és alárendeltségi kapcsolatait, amelyek a légiüzemeltetés biztonságát érintik.

1.2. Kinevezett tisztségviselők. Minden, a légiüzemeltetésért, a karbantartási rendszerért, a személyzet oktatásáért és a földi üzemeltetésért az OPS 1.175 i. pontja szerint felelős kinevezett tisztségviselő nevét. Ez tartalmazza funkcióik és felelősségeik leírását.

1.3. Az üzemeltetési irányító személyzet felelősségei és feladatai. Az üzemeltetést irányító személyzetnek a légiüzemeltetés biztonságát és a vonatkozó szabályzatok betartását érintő feladatainak, felelősségének és hatáskörének leírása.

1.4. A parancsnok hatásköre, feladatai és felelősségei. Egy nyilatkozat, amely leírja a parancsnok hatáskörét, feladatait és felelősségeit.

1.5. A személyzet parancsnokon kívüli többi tagjának feladatai és felelősségei.

2. AZ ÜZEMELTETÉS IRÁNYÍTÁSA ÉS FELÜGYELETE

2.1. Az üzemeltetés üzemben tartó általi felügyelete. Az üzemeltetés üzemben tartó általi felügyeleti rendszerének leírása (lásd az OPS 1.175 g) pontját). Ez mutassa be, hogy hogyan felügyelik a légiüzemeltetés biztonságát és a személyzet képzettségét. A következő témákra vonatkozó eljárásokat különösen be kell mutatni:

a) szakszolgálati engedélyek és minősítések érvényessége;

b) az üzemben tartó személyzet szakértelme; és

c) a feljegyzések, repülési okmányok, és a kiegészítő információ és adatok ellenőrzése, elemzése és megőrzése.

2.2. A kiegészítő üzemeltetési utasítások és információk hatálybaléptetési rendszere. Az olyan információ hatálybaléptetésének rendszere, amely üzemeltetési jellegű, de az Üzemben Tartási Kézikönyvet kiegészíti. Tartalmazza ennek az információnak az alkalmazhatóságát és hatálybaléptetésének felelősségeit.

2.3. Balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program. A repülésbiztonsági program fő vonásainak leírása.

2.4. Üzemeltetés irányítása. Az üzemeltetés repülésbiztonsági szempontból történő irányításához szükséges eljárások és felelősségek leírása.

2.5. A hatóság jogköre. A hatóság jogkörének leírása és útmutatás a személyzetnek, hogy hogyan könnyítse meg a hatóság vizsgálatait.

3. MINŐSÉGÜGYI RENDSZER

Az alkalmazott minőségügyi rendszer leírása, amely legalább a következőket tartalmazza:

a) minőségi politika;

b) a minőségügyi rendszer szervezetének leírása; és

c) a feladatok és felelősségek megosztása.

4. A SZEMÉLYZET ÖSSZETÉTELE

4.1. A személyzet összetétele. A személyzet összetétele meghatározási módszerének leírása, figyelembe véve a következőket:

a) a használt repülőgép típusa;

b) a folytatandó üzemeltetés területe és típusa;

c) a repülés fázisa;

d) a minimális személyzeti követelmény és a tervezett repülési szolgálati idő;

e) a személyzet tagjainak gyakorlottsága (összesen és a típuson), közelmúltbeli gyakorlata és képzettsége; és

f) a parancsnok kinevezése és, ha a repülés időtartama szükségessé teszi, a parancsnok és a személyzet többi tagjainak tehermentesítési eljárásai (lásd az OPS 1.940 1. függelékét).

g) a légiutas-kísérő személyzet vezetőjének kinevezése és, ha a repülés időtartama szükségessé teszi, a légiutas-kísérő személyzet vezetőjének és a légiutas-kísérő személyzet valamely másik tagjának tehermentesítési eljárásai.

4.2. A parancsnok kinevezése. A parancsnok kinevezésére vonatkozó szabályok.

4.3. A hajózószemélyzet munkaképtelensége. Utasítások a parancsadási jogkör sorrendjére a hajózószemélyzet munkaképtelensége esetén.

4.4. Üzemeltetés egynél több típuson. Nyilatkozat arról, hogy mely repülőgépeket tekintik egy típusnak a következők céljára:

a) a hajózószemélyzet beosztása; és

b) a légiutas-kísérő személyzet beosztása.

5. KÉPESÍTÉSI KÖVETELMÉNYEK

5.1. Az üzemben tartó személyzet szolgálati kötelességeinek ellátásához előírt szakszolgálati engedély, minősítés(ek), képesítés/ismeret (pl. útvonalakra és repülőterekre), gyakorlat, oktatás, ellenőrzés és közelmúltban teljesített gyakorlat ismertetését tartalmazza. Figyelembe kell venni a repülőgép típusát, az üzemeltetés típusát és a személyzet összetételét.

5.2. Hajózószemélyzet

a) parancsnok;

b) parancsnokot tehermentesítő pilóta;

c) másodpilóta;

d) felügyelet alatt tevékenykedő pilóta;

e) rendszerpultkezelő;

f) üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton.

5.3. Légiutas-kísérő személyzet

a) légiutas-kísérő személyzet vezetője;

b) légiutas-kísérő személyzet tagja

i. előírt légiutas-kísérő személyzet tagja;

ii. a légiutas-kísérő személyzet kiegészítő tagja, valamint »szoktató« repüléseket végző légiutas-kísérő;

c) üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton.

5.4. Oktató, ellenőrző és felügyelő személyzet

a) hajózószemélyzet részére;

b) légiutas-kísérő személyzet részére.

5.5. Egyéb üzemben tartó személyzet

6. EGÉSZSÉGÜGYI ÓVINTÉZKEDÉSEK A SZEMÉLYZET RÉSZÉRE

6.1. Egészségügyi óvintézkedések a személyzet részére. A személyzet tagjaira vonatkozó releváns szabályozások és útmutatás egészségügyi tekintetben, ezen belül:

a) alkohol és más bódító italok;

b) narkotikumok;

c) kábítószerek;

d) altatók;

e) gyógyszerkészítmények;

f) védőoltások;

g) mélytengeri búvárkodás;

h) véradás;

i) étkezési óvintézkedések repülés előtt és során;

j) alvás és pihenés; és

k) sebészeti műtétek.

7. REPÜLÉSI IDŐ KORLÁTAI

7.1. Repülési és szolgálati idő korlátozásai és pihenési követelmények. Az üzemben tartó által a vonatkozó követelményekkel összhangban kidolgozott rendszer.

7.2. Repülési és szolgálati idő korlátozásainak túllépése és/vagy pihenőidő megrövidítése. Azok a feltételek, amelyekkel a repülési vagy szolgálati idő túlléphető vagy a pihenési időszak megrövidíthető és az ezen módosítások jelentésére alkalmazott eljárások.

8. ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

8.1. Repülés-előkészítő utasítások. Ahogy az üzemeltetésre vonatkoznak:

8.1.1. Minimális repülési magasságok. A minimális magasságok meghatározási és alkalmazási módszerének leírása, beleértve:

a) az eljárást a VFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására; és

b) az eljárást az IFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására.

8.1.2. A repülőterek használata engedélyezésének feltételei és felelősségei, figyelembe véve a D., E., F., G., H., I. és J. részek vonatkozó követelményeit.

8.1.3. Módszerek a repülőtéri üzemben tartási minimumok megállapítására. A repülőtéri üzemben tartási minimumok meghatározásának módszere IFR szerinti repülésekre az OPS 1 E részével összhangban. Utalni kell a látótávolság és/vagy a futópálya menti látótávolság meghatározási módszereire és a pilóták által észlelt tényleges látótávolság, a jelentett látótávolság és a jelentett futópálya menti látótávolság alkalmazhatóságára.

8.1.4. Repülés közbeni üzemeltetési minimumok VFR szerinti repülésekre vagy repülések VFR szerint végzett részeire és, ahol egyhajtóműves repülőgépeket használnak, utasítások az útvonalnak a biztonságos kényszerleszállást lehetővé tévő területek rendelkezésére és megválasztására.

8.1.5. A repülőtéri és repülés közbeni üzemeltetési minimumok bemutatása és alkalmazása

8.1.6. Meteorológiai információ értelmezése. Magyarázó anyag az üzemeltetés területére vonatkozó MET előrejelzések és MET jelentések dekódolásához, beleértve a feltételes kifejezések dekódolását.

8.1.7. A repülőgépen szállított üzemanyag, olaj és víz-metanol mennyiségének meghatározása. A módszerek, amelyekkel repülés közben meg lehet határozni és követni lehet a szállítandó üzemanyag, olaj és víz-metanol mennyiségét. Ez a fejezet tartalmazzon utasításokat a fedélzeten szállított folyadék mérésére és elosztására is. Ezek az utasítások vegyék figyelembe az összes körülményt, amely repülés közben valószínűleg előfordulhat, beleértve a repülés közbeni újratervezés és a repülőgép egy vagy több hajtóműve meghibásodásának lehetőségét. Ugyancsak le kell írni az üzemanyag és olaj feljegyzések vezetésének rendszerét.

8.1.8. Tömeg és tömegközéppont. A tömeg és tömegközéppont általános elvei, beleértve:

a) a meghatározásokat;

b) a tömeg- és tömegközéppont számítások elkészítésének és elfogadásának módszereit, eljárásait és felelősségeit;

c) a standard és/vagy tényleges tömeg használatának politikáját;

d) az alkalmazandó utas-, csomag-, és rakománytömeg meghatározásának módszerét;

e) a különböző típusú üzemeltetésekhez és repülőgéptípusokhoz alkalmazandó utas- és csomagtömegeket;

f) általános utasításokat és információt, amely a különböző típusú használt tömeg és súlypont számítások verifikálásához szükséges;

g) az utolsó pillanatban történt változásokkal kapcsolatos eljárásokat;

h) az üzemanyag, olaj és a víz-metanol fajsúlyát; és

i) ültetési politikát/eljárásokat.

8.1.9. ATS repülési terv. A légiforgalmi irányító szolgálati terv elkészítésének és benyújtásának eljárásai. A figyelembe vett tényezők között szerepeljen mind az egyedi, mind az ismétlődő repülési tervek benyújtása.

8.1.10. Operatív repülési terv. Az operatív repülési terv elkészítésének és elfogadásának eljárásai. Le kell írni az operatív repülési terv használatát példákkal a használt operatív repülési terv formátumokról.

8.1.11. Üzemben tartói repülőgép műszaki napló. Le kell írni az üzemben tartó repülőgép műszaki naplójával kapcsolatos felelősségeket és használatát, példákkal a használt formátumról.

8.1.12. A fedélzeten szállítandó okmányok, űrlapok és kiegészítő információ.

8.2. Földi kiszolgálási utasítások

8.2.1. Üzemanyag-feltöltési/-leeresztési eljárások. Az üzemanyag feltöltési/leeresztési eljárások leírása, beleértve a következőket:

a) az üzemanyag-feltöltés és -leeresztés folyamán betartandó biztonsági óvórendszabályok, beleértve ezen műveletek végrehajtását az APU működésekor, vagy ha egy gázturbinás hajtómű működik, miközben a légcsavarfékek bekapcsolt helyzetben vannak;

b) üzemanyag-feltöltés és -leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor; és

c) óvintézkedések az üzemanyagok összekeverésének elkerülésére.

8.2.2. Biztonsággal kapcsolatos repülőgép-, utas- és rakománykezelési eljárások. Az ülések elosztásakor és az utasok be- és kiszállásakor, valamint a repülőgép be- és kirakodásakor alkalmazandó eljárások leírása. Szintén meg kell adni a további, a biztonság elérést szolgáló eljárásokat a repülőgép parkolása során. A kezelési eljárásoknak tartalmazniuk kell a következőket:

a) gyerekek/csecsemők, beteg utasok és mozgáskorlátozott személyek;

b) nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek szállítása;

c) kézipoggyász megengedett méretei és súlya;

d) tárgyak berakodása és rögzítése a repülőgépen;

e) speciális rakományok és a rakományfülkék osztályozása;

f) földi berendezések elhelyezése;

g) repülőgép ajtóinak működtetése;

h) biztonság parkoló pozícióban, beleértve a tűz megelőzését, a befúvási és kiszívási területeket;

i) eljárások a hajtómű indításakor, a parkolóból történő elinduláskor és a megérkezéskor, ideértve a tolatási és vontatási műveleteket;

j) repülőgépek javítása; és

k) repülőgépek kiszolgálásának okmányai és űrlapjai;

l) a repülőgépen lévő ülések több személy által történő elfoglalása.

8.2.3. Beszállás megtagadásának eljárásai. Eljárások annak biztosítására, hogy azok a személyek, akik bódultnak látszanak vagy akiknek a viselkedése vagy fizikai jelek azt mutatják, hogy kábítószerek befolyása alatt állnak, kivéve az orvosi pácienseket és a megfelelő felügyelet alatt lévő személyeket, nem engedik beszállni. Ez nem vonatkozik a megfelelő felügyelet alatt álló orvosi páciensekre.

8.2.4. Jégtelenítés és jegesedésgátlás a földön. A földön lévő repülőgépek jégtelenítési és jegesedésgátlási politikájának leírása. Ezek tartalmazzák a jegesedés és a repülőgépek más szennyeződései típusainak és hatásainak leírását állás, földi mozgás és felszállás során. Emellett le kell írni a használt folyadéktípusokat, beleértve:

a) a márka- vagy kereskedelmi neveket;

b) jellemzőket;

c) hatásukat a repülőgép teljesítményére;

d) a késleletetési időtartamokat; és

e) a használat közben szükséges óvintézkedéseket.

8.3. Repülési eljárások

8.3.1. VFR/IFR politika. A repülések VFR szerinti folytatásának engedélyezését, vagy a repülések IFR szerinti folytatásának megkövetelését, vagy a kettő közötti váltást szabályozó politika leírása.

8.3.2. Navigációs eljárások. Az összes, az üzemeltetés típusára (típusaira) és területére (területeire) vonatkozó összes navigációs eljárás leírása. Figyelembe kell venni a következőket:

a) standard navigációs eljárások a billentyűzeti bevitelek ellenőrzésére, ahol ezek befolyásolják egy repülőgép által követett repülési útvonalat;

b) MNPS- és POLAR-navigáció más kijelölt területeken;

c) RNAV;

d) repülés közbeni újratervezés;

e) eljárások a rendszer teljesítménycsökkenése esetén; és

f) RVSM.

8.3.3. Magasságmérő beállítási eljárások, ideértve, ahol értelmezhető, a következők használatát:

– metrikus magasságmérési és átszámítási táblázatok,

és

– QFE üzemeltetési eljárások.

8.3.4. Magasságra figyelmeztető rendszer eljárásai

8.3.5. Földközelségjelző rendszer/Terepelkerülésre figyelmeztető rendszer. Eljárások és utasítások a terepnek való szabályozott nekirepülés elkerülésére, beleértve a nagy süllyedési sebesség korlátozását a talajfelszínhez közel (a kapcsolódó oktatási követelményeket a D.2.1. pont tartalmazza).

8.3.6. TCAS/ACAS használati politikája és eljárásai

8.3.7. Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás politikája és eljárásai

8.3.8. Kedvezőtlen és potenciálisan veszélyes légköri körülmények. Eljárások kedvezőtlen és potenciálisan veszélyes légköri körülmények között és/vagy ezek elkerülésére, beleértve:

a) zivatarokat;

b) jegesedési körülményeket;

c) turbulenciát;

d) szélnyírást;

e) orkáncsatornát;

f) vulkáni hamufelhőket;

g) erős csapadékot;

h) homokviharokat;

i) hegyek által keltett légörvényeket; és

j) jelentős hőmérséklet-változásokat.

8.3.9. Légi jármű által keltett turbulencia. A légi jármű által keltett turbulencia leválási kritériumai, figyelembe véve a repülőgéptípusokat, széljárást és a futópálya elhelyezkedését.

8.3.10. A személyzet tagjai szolgálati helyeiken. A személyzet tagjaival szembeni követelmény, hogy kijelölt szolgálati helyeiken vagy üléseikben tartózkodjanak a repülés különböző fázisaiban vagy bármikor, amikor a biztonság szempontjából szükségesnek bizonyul, és szintén tartalmazzon eljárásokat a pilótafülkében folytatott ellenőrzött pihenésre.

8.3.11. A biztonsági övek használata a személyzet és az utasok által. Az előírás a személyzet tagjai és az utasok számára, hogy használják a biztonsági öveket és/vagy hevedereket a repülés különböző fázisaiban vagy bármikor, amikor a biztonság szempontjából szükségesnek bizonyul.

8.3.12. A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése. A nem a hajózószemélyzethez tartozó személyek pilótafülkében történő tartózkodása engedélyezésének feltételei. A hatóság ellenőreinek beengedésére vonatkozó politikát is tartalmaznia kell.

8.3.13. A személyzet üres üléseinek használata. A személyzet üres ülései használatának feltételei és eljárásai.

8.3.14. A személyzet tagjainak munkaképtelensége. A személyzet tagjai repülés közbeni munkaképtelensége esetén követendő eljárások. Tartalmazzon példákat a munkaképtelenségre és felismerésének módját.

8.3.15. Utastér biztonsági követelményei. Eljárások a következőkre:

a) az utastér előkészítése a repüléshez, repülés közbeni követelmények és felkészülés a leszállásra, ideértve az utastér és a konyhák biztonságossá tételének eljárásait;

b) eljárások annak biztosítására, hogy az utasokat olyan helyre ültessék, ahol, ha vészkiürítésre van szükség, a legjobban segítik és nem gátolják a repülőgép kiürítését;

c) az utasok be- és kiszállása során követendő eljárások; és

d) eljárások, amikor üzemanyagot töltenek/eresztenek le az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor;

e) dohányzás a fedélzeten.

8.3.16. Utastájékoztató eljárások. Az utastájékoztatási eljárások tartalma, eszközei és időzítése az OPS 1.285-tel összhangban.

8.3.17. Eljárások abban az esetben, ha a repülőgép üzemeltetésekor a fedélzeten előírt kozmikus vagy naptól eredő sugárzást érzékelő berendezést visznek magukkal. Eljárások a kozmikus vagy naptól eredő sugárzást érzékelő berendezés alkalmazására, és a jelzett adatok rögzítésére, beleértve a végrehajtandó intézkedéseket abban az esetben, ha a sugárzás meghaladja az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt határértékeket. Kiegészítésül a követendő eljárások – beleértve az ATS eljárásait – abban az esetben, ha döntés történt a süllyedésre vagy az útvonal módosítására.

8.3.18. Robotpilóta és tolóerő-automata alkalmazásának politikája.

8.4. Üzemeltetés minden időjárásban. A minden időjárásban folytatott üzemeltetéssel kapcsolatos eljárások (Lásd az OPS D. és E. részeit is).

8.5. ETOPS. Az ETOPS üzemeltetési eljárások leírása.

8.6. A minimális felszereltségi lista és a Konfigurációtól való eltérések jegyzéke használata.

8.7. Nem kereskedelmi célú repülések. Eljárások és korlátozások a következőkhöz:

a) oktatórepülések;

b) tesztrepülések;

c) átadó repülések;

d) átszállító repülések;

e) bemutató repülések; és

f) helyzetazonosító repülések, beleértve azon személyek listáját, akik szállíthatók ezeken a repüléseken.

8.8. Oxigénellátás követelményei

8.8.1. Azoknak a feltételeknek az elmagyarázása, amelyek között oxigént kell biztosítani és használni.

8.8.2. Az oxigénellátási követelmények a következők számára:

a) hajózószemélyzet;

b) légiutas-kísérő személyzet; és

c) utasok.

9. VESZÉLYES ÁRUK ÉS FEGYVEREK

9.1. Információ, utasítások és általános útmutatás a veszélyes áruk szállításához, beleértve a következőket:

a) az üzemben tartó politikája a veszélyes áruk szállítására;

b) útmutatás a veszélyes áruk átvételének, címkézésének, kezelésének, elhelyezésének és elkülönítésének követelményeiről;

c) különleges bejelentési kötelezettség a veszélyes áruk szállítása közben bekövetkezett baleset vagy esemény esetén;

d) eljárások a veszélyes árukkal kapcsolatos vészhelyzetek kezelésére;

e) az összes érintett személyzet feladatai az OPS 1.1215 szerint; és

f) utasítások az üzemben tartó alkalmazottainak szállítására.

9.2. Azok a feltételek, amelyek között fegyverek és hadi és sportfegyverek lőszerei szállíthatóak.

10. BIZTONSÁG

10.1. Nem bizalmas jellegű biztonsági utasítások és útmutatás, amelyeknek tartalmazniuk kell az üzemben tartó személyzet hatáskörét és felelősségeit. A fedélzeten megtörtént bűncselekmények, mint a jogellenes beavatkozás, szabotázs, bombafenyegetés és repülőgépeltérítés kezelésének és bejelentésének eljárásait szintén be kell építeni.

10.2. A megelőző biztonsági intézkedések és oktatás leírása.

*Megjegyzés:* A biztonsági utasítások és útmutatás egy része bizalmasan kezelhető.

11. ESEMÉNYEK KEZELÉSE, ÉRTESÍTÉSE ÉS JELENTÉSE

Eljárások az események kezelésére, értesítésére és jelentésére. Ez a fejezet tartalmazza a következőket:

a) Az események és az összes érintett személyzet vonatkozó felelősségeinek definíciói.

b) Mindenfajta esemény jelentésére használt űrlapok szemléltetése (vagy maguknak az űrlapoknak a másolatai), utasítások kitöltésükre, a címek, amelyekre el kell őket küldeni és az erre engedélyezett idő.

c) Baleset esetére annak leírása, hogy a cég mely részlegeit, mely hatóságokat és más szervezeteket kell értesíteni, ezt hogyan kell végrehajtani és milyen sorrendben.

d) Eljárások a légiforgalmi irányító egységek szóbeli értesítésére az ACAS RA-kat, madárveszélyt és veszélyes körülményeket érintő eseményekről.

e) Eljárások írásbeli jelentések benyújtására a légiforgalmi eseményekről, ACAS RA-król, madárral való ütközésekről, veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről, és jogellenes beavatkozásról.

f) Jelentési eljárások az OPS 1.085 b) pontjának és az OPS 1.420-nak a betartására. Ezek az eljárások tartalmazzák a személyzet tagjai által követendő, biztonsággal kapcsolatos belső jelentési eljárásokat, amelyeket úgy alakítanak ki, hogy biztosítsák, hogy a parancsnokot azonnal tájékoztassák minden eseményről, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a biztonságot a repülés folyamán és hogy megkapjon minden releváns információt.

12. A REPÜLÉS SZABÁLYAI

A repülés szabályai, beleértve a következőket:

a) látva és műszeres repülési szabályok;

b) a repülési szabályok területi alkalmazása;

c) kommunikációs eljárások, beleértve a COM meghibásodáskori eljárásokat;

d) információ és utasítások a polgári repülőgépek üzeneteinek lehallgatásával kapcsolatosan;

e) a körülmények, amelyek között figyelni kell a rádiót;

f) jelzések;

g) az üzemeltetéskor használt időrendszer;

h) ATC engedélyek, a repülési terv betartása és helyzetjelentések;

i) a korlátozott, tiltott vagy veszélyes területen repülő vagy oda berepülni szándékozó engedély nélküli repülőgép figyelmeztetésére használt vizuális jelzések;

j) eljárások a balesetet észlelő vagy vészjelzést (segélykérő hívást) vevő pilóták részére;

k) a túlélők által használt földi/légi vizuális kód, jelzési segédeszközök leírása és használata; és

l) vészjelzések (segélykérő jelzések) és sürgető jelzések.

13. BÉRLÉS

A bérlés üzemeltetési intézkedéseinek, a kapcsolódó eljárásoknak és vezetési felelősségeknek a leírása.

B. **REPÜLŐGÉP ÜZEMELTETÉSI TÉMAKÖRÖK – TÍPUSHOZ KAPCSOLÓDÓK**

A típusok és a típusok változatai közötti különbségek figyelembevétele a következő fejezetekben:

0. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓ ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

0.1. Általános információ (pl. a repülőgépek méretei), beleértve az érintett repülőgéptípus üzemeltetésekor használt mértékegységeket és átszámítási táblázatokat.

1. KORLÁTOZÁSOK

1.1. A engedélyezett korlátozások és az alkalmazandó üzemeltetési korlátozások leírása, beleértve a következőket:

a) engedélyezett státus (pl. CS–23, CS–25, ICAO 16. melléklet [CS–36 és CS–34] stb);

b) minden repülőgéptípus utasülésrendje beleértve egy ábrás bemutatást;

c) a jóváhagyott üzemeltetési típusok (pl. VFR/IFR, CAT II/III, RNP Típus, repülés tudott jegesedési körülmények között stb.);

d) a személyzet összetétele;

e) tömeg és tömegközéppont;

f) sebességkorlátozások;

g) repülési pálya (pályák);

h) szélkorlátozások, beleértve az üzemeltetést szennyezett futópályákon;

i) teljesítménykorlátok a vonatkozó konfigurációkra;

j) futópályalejtés;

k) korlátozások nedves és szennyezett futópályákon;

l) repülőgépsárkány szennyezettsége; és

m) rendszerekre vonatkozó korlátozások.

2. NORMÁL ELJÁRÁSOK

2.1. A személyzet normál eljárásai és a rájuk ruházott feladatok, a megfelelő ellenőrző listák, az ellenőrző listák használatának rendszere és egy utasítás a szükséges koordinációs eljárásokról a hajózószemélyzet és a légiutas-kísérő személyzet között. A következő normál eljárásokat és feladatokat kell tartalmazza:

a) repülés előtti;

b) indulás előtti;

c) magasságmérő beállítása és ellenőrzése;

d) gurulás, felszállás és emelkedés;

e) zajcsökkentés;

f) utazórepülés és süllyedés;

g) megközelítés és leszállás előkészítési eligazítás;

h) VFR szerinti megközelítés;

i) műszeres megközelítés;

j) vizuális megközelítés és körözés;

k) megszakított megközelítés;

l) normál leszállás;

m) leszállás után; és

n) üzemeltetés nedves és szennyezett futópályákon.

3. RENDKÍVÜLI ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK

3.1. A rendkívüli és vészhelyzeti eljárások és a személyzetre ruházott feladatok, a megfelelő ellenőrző listák, az ellenőrző listák használatának rendszere és egy utasítás a szükséges koordinációs eljárásokról a hajózószemélyzet és a légiutas-kísérő személyzet között. A következő rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat és feladatokat kell tartalmazza:

a) a személyzet munkaképtelensége;

b) tűz- és füstgyakorlatok;

c) repülés megszűnt és részben megszűnt utastéri túlnyomás esetén;

d) szerkezeti korlátok túllépése, mint amilyen a leszállás túlsúllyal;

e) kozmikus sugárzás határértékének túllépése;

f) villámcsapások;

g) vészjelzések, valamint az ATC figyelmeztetése vészhelyzetekre;

h) hajtómű meghibásodása;

i) rendszermeghibásodások;

j) útmutatás kitérésre súlyos technikai hiba esetén;

k) földközelségi figyelmeztetés;

l) TCAS figyelmeztetés;

m) szélnyírás; és

n) kényszerleszállás/kényszerleszállás vízre; és

o) indulási tartalék eljárások.

4. TELJESÍTMÉNY

4.0. A teljesítményadatokat olyan formában kell megadni, hogy nehézségek nélkül használhatók legyenek.

4.1. Teljesítményadatok. Anyagot kell tartalmazzon a teljesítményről, amely biztosítja a szükséges adatokat az OPS 1 F., G., H. és I. részében szereplő teljesítménykövetelmények betartásához és lehetővé teszi a következők meghatározását:

a) felszállási emelkedési határok – tömeg, magasság, hőmérséklet;

b) felszállópálya hossza (száraz, nedves, szennyezett);

c) nettó repülési útvonal az akadályok elkerülési számításához vagy, ahol értelmezhető, felszállási útvonal;

d) gradiensveszteség bedöntött emelkedés esetén;

e) útvonal-emelkedési korlátok;

f) megközelítési emelkedési korlátok;

g) leszállási emelkedési korlátok;

h) leszállópálya hossza (száraz, nedves, szennyezett) beleértve egy rendszer vagy eszköz repülés közbeni meghibásodásának hatását, ha befolyásolja a leszállási úthosszat;

i) fékenergia korlátai; és

j) a repülés különböző fázisaiban alkalmazható sebességek (figyelembe véve a nedves vagy szennyezett futópályákat is).

4.1.1. Kiegészítő adatok a jegesedési körülmények közötti repülésekre. Tartalmaz valamennyi engedélyezett teljesítményt egy megengedhető konfigurációra vagy eltérő konfigurációra, mint amilyen egy csúszásgátló üzemképtelensége.

4.1.2. Amennyiben az adott teljesítményosztályra vonatkozó szükséges teljesítményadat nem áll rendelkezésre a jóváhagyott AFM-ben, akkor a hatóság által elfogadott más adatot kell szerepeltetni. Az Üzemben Tartási Kézikönyv alternatívaként tartalmazhat kereszthivatkozást az AFM-ben szereplő jóváhagyott adatokra, ha nem valószínű, hogy ezeket az adatokat gyakran vagy vészhelyzetben használni fogják.

4.2. További teljesítményadatok. További teljesítményadatok, ha alkalmazhatóak, ideértve a következőket:

a) emelkedési gradiens az összes hajtóművel;

b) széleltérítési adatok;

c) a jégtelenítő/jegesedésgátló folyadékok hatása;

d) repülés kieresztett futóművel;

e) 3 vagy több hajtóműves repülőgépekre egy üzemképtelen hajtóművel végzett műszaki átrepülések; és

f) a CDL előírásai szerint végrehajtott repülések.

5. A REPÜLÉS TERVEZÉSE

5.1. A repülés előtti és közbeni tervezéshez szükséges adatok és utasítások, beleértve olyan tényezőket, mint a sebességütemtervek és gázkarbeállítások. Ahol értelmezhető, tartalmazza a leállított hajtóműves üzemben tartást, ETOPS-ot (különösen az utazósebességet egy üzemképtelen hajtóművel és a maximális távolságot egy megfelelő repülőtértől, az OPS 1.245-tel összhangban meghatározva) és a repüléseket elszigetelt repülőterekre.

5.2. A repülés különböző fázisaiban szükséges üzemanyag kiszámítása az OPS 1.255-tel összhangban.

5.3. Teljesítményadatok az ETOPS üzemanyag-vésztartalékhoz és üzemeltetési területhez kapcsolódóan, beleértve a repülőgép jóváhagyott teljesítményadatai alapján az üzemanyag-vésztartaléknak és az üzemeltetési területnek a kiszámításához elégséges adatokat. A következő adatok szükségesek:

a) Részletes teljesítményadatok a hajtóművek üzemképtelenségének esetére, beleértve az üzemanyag-fogyasztást, standard és a standardtól eltérő légköri feltételek esetén, amelyeknél alkalmazható, a repülési sebesség és a gázkarbeállítás függvényében, megadva az alábbiakra:

i. széleltérítés (magában foglalja a hasznos teljesítményt), ha alkalmazható, lásd OPS 1.505-öt;

ii. utazómagasság-tartomány, beleértve a 10 000 láb magasságot;

iii. repülés a várakozó légtérben;

iv. maximális repülési magasság (magában foglalja a hasznos teljesítményt); és

v. megszakított megközelítés.

b) Az összes hajtómű működése során történő üzemeltetésre vonatkozó részletes teljesítményadatok (beleértve a névleges üzemanyag-fogyasztási adatokat) standard és a standardtól eltérő légköri feltételek esetén, a repülési sebesség és a gázkarbeállítás függvényében, adott esetben kitérve az alábbiakra:

i. utazómagasság-tartomány (beleértve a 10 000 láb magasságot); és

ii. repülés a várakozó légtérben.

c) Minden más olyan, az ETOPS-üzemeltetés szempontjából releváns feltétel, amely jelentős teljesítményromlást okozhat: például jégfelhalmozódás a repülőgép nem védett felületein, külső levegőárammal meghajtott turbina (RAT) használata, sugárfordító alkalmazása, stb.

Az egyes repülőgépsárkány–hajtómű kombinációk ETOPS üzemeltetési területének megállapítása során alkalmazott magasságokat, repülési sebességeket, tolóerő-beállításokat és üzemanyag-fogyasztási adatokat kell felhasználni a megfelelő terep- és akadálymagasságok elkerülési képességének e rendelettel összhangban történő bemutatása során.

6. TÖMEG ÉS SÚLYPONT

Utasítások és adatok a tömeg és súlypont számításához, ideértve:

a) a számítási rendszert (pl. indexrendszer);

b) információt és utasításokat a tömeg- és súlypont-dokumentáció elkészítéséhez, beleértve a kézzel és számítógéppel elkészített típusokat;

c) tömegek és tömegközéppontok korlátozását az üzemben tartó által használt típusokra, változatokra vagy egyedi repülőgépekre; és

d) száraz üzemeltetési tömeget és hozzátartozó tömegközéppontot vagy indexet.

7. RAKODÁS

Eljárások és előírások a rakomány berakodására és rögzítésére a repülőgépen.

8. KONFIGURÁCIÓTÓL VALÓ ELTÉRÉSEK JEGYZÉKE

A konfigurációtól való eltérések jegyzéke(i) (CDL), ha a gyártó átadta, figyelembe véve az üzemeltetett repülőgéptípusokat és -változatokat, beleértve a követendő eljárásokat, ha egy repülőgépet CDL-jének feltételei szerint indítanak el.

9. MINIMÁLISAN SZÜKSÉGES FELSZERELÉSEK LISTÁJA

A minimálisan szükséges felszerelések listája (MEL), figyelembe véve az üzemeltetett repülőgéptípusokat és -változatokat és az üzemeltetési típusokat/területeket. A MEL tartalmazza a navigációs berendezéseket és vegye figyelembe az üzemeltetési útvonalra és területre szükséges teljesítményt.

10. ÉLETMENTŐ ÉS VÉSZHELYZETI ESZKÖZÖK, BELEÉRTVE AZ OXIGÉNT

10.1. A megteendő útvonalakon szállítandó életmentő és vészhelyzeti eszközök listája és ezen felszerelés felszállás előtti működésképességi ellenőrzésének eljárásai. A életmentő és vészhelyzeti eszközök elhelyezésére, hozzáférhetőségére és használatára vonatkozó utasításokat és a kapcsolódó ellenőrző listákat is tartalmazza.

10.2. A szükséges és rendelkezésre álló oxigénmennyiség meghatározásának eljárása. Figyelembe kell venni a repülés jellegét, a helyet foglaló személyek számát és az utastér túlnyomásának lehetséges megszűnését. A biztosított információ olyan formában jelenjen meg, amely nehézség nélkül használható.

11. VÉSZKIÜRÍTÉSI ELJÁRÁSOK

11.1. Utasítások a vészkiürítés előkészítésére, beleértve a személyzet koordinációját és a vészhelyzeti szolgálati helyek kijelölését.

11.2. Vészkiürítési eljárások. A személyzet minden tagjának feladatai a repülőgép gyors kiürítésében és az utasok kezelése kényszerleszállás, vízre történő kényszerleszállás és egyéb vészhelyzetek esetén.

12. A REPÜLŐGÉP RENDSZEREI

A repülőgép rendszereinek leírása, kapcsolódó vezérlőszervek, jelzések és használati utasítások.

C. **ÚTVONALI ÉS REPÜLŐTÉRI UTASÍTÁSOK ÉS INFORMÁCIÓ**

1. Utasítások és információ a kommunikációról, navigációról és repülőterekről, ideértve a minimális repülési szinteket és magasságokat minden megteendő útvonalra és az üzemeltetési minimumokat minden használni tervezett repülőtérre, beleértve a következőket:

a) minimális repülési szint/magasság;

b) üzemeltetési minimumok az indulási, cél- és kitérő repülőterekre;

c) kommunikációs eszközök és navigációs segédeszközök;

d) futópályaadatok és repülőtéri segédeszközök;

e) megközelítés, megszakított megközelítés és indulás eljárásai, beleértve a zajcsökkentési eljárásokat;

f) COM meghibásodás eljárásai;

g) kutatási és mentési eszközök a területen, amely felett a repülőgép repülni szándékozik;

h) a repülés típusával és a megteendő útvonallal kapcsolatban a fedélzeten szállítandó léginavigációs térképek leírása, beleértve érvényességük ellenőrzésének módszereit;

i) léginavigációs információ és MET-szolgáltatások rendelkezésre állása;

j) repülés közbeni COM/NAV eljárások;

k) repülőterek csoportosítása a hajózószemélyzet ismeretminősítése szempontjából;

l) speciális repülőtéri korlátozások (teljesítménykorlátozások és üzemeltetési eljárások).

D. **OKTATÁS**

1. Az oktatási tanmenetek és ellenőrzési programok minden, a repülés előkészítésével és/vagy lebonyolításával kapcsolatos üzemeltetési feladattal megbízott üzemeltető személyzet számára.

2. Az oktatási tanmenetek és ellenőrzési eljárások tartalmazzák a következőket:

2.1. Hajózószemélyzet számára. Az összes, az E. és N. részben előírt vonatkozó témát.

2.2. Légiutas-kísérő személyzet számára. Az összes, az O. részben előírt vonatkozó témát.

2.3. Az érintett üzemben tartó személyzet számára, beleértve a személyzet tagjait:

a) az összes, az R. (Veszélyes áruk légi szállítása) részben előírt vonatkozó témát; és

b) az összes, az S. (Védelem) részben előírt vonatkozó témát.

2.4. Azon üzemben tartó személyzet számára, akik a személyzetnek nem tagjai (pl. diszpécser, kiszolgáló személyzet stb.). Az összes, az OPS-ben előírt releváns téma, amely feladataikra vonatkozik.

3. Eljárások

3.1. Oktatási és ellenőrzési eljárások.

3.2. Abban az esetben követendő eljárások, ha a személyzet nem éri el vagy nem tartja fent az előírt szintet.

3.3. Eljárások annak biztosítására, hogy kereskedelmi célú légiszállítási repüléseken nem szimulálnak rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások vagy azok egy részének alkalmazását igénylő rendkívüli vagy vészhelyzeteket vagy IMC-szimulációt.

4. A megőrzendő dokumentáció és a megőrzési idők előírása. (Lásd az OPS 1.1065 1. függelékét.)

*Az OPS 1.1065 1. függeléke*

**Dokumentumok megőrzési ideje**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az alábbi információt elfogadható formában, a hatóság által hozzáférhetően megőrizzenek az alábbi táblázatokban szereplő ideig.

*Megjegyzés:* A karbantartási feljegyzésekre vonatkozó további információt az M. rész M.A.306 c. pont (Üzemben tartó műszaki naplója) tartalmaz.

*1. táblázat*

**Egy repülés előkészítése és végrehajtása során használt információ**

| Egy repülés előkészítése és végrehajtása során használt, az OPS 1.135-ben előírt információ | |
|---|---|
| Operatív repülési terv | 3 hónap |
| Repülőgép műszaki napló | 36 hónap az utolsó bejegyzés dátuma után, az M rész M.A.306c)-vel összhangban |
| Útvonalspecifikus NOTAM/AIS tájékoztató dokumentáció, ha az üzemben tartó szerkesztette | 3 hónap |
| Tömeg- és súlypont-dokumentáció | 3 hónap |
| Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a parancsnok írásos tájékoztatását a veszélyes árukról | 3 hónap |

*2. táblázat*

**Jelentések**

| Jelentések | |
|---|---|
| Fedélzeti napló | 3 hónap |
| Minden, az OPS 1.420-ban leírt vagy bármely olyan eset részleteinek feljegyzésére szolgáló repülési jelentés(ek), amelyek feljegyzését/jelentését a parancsnok szükségesnek tartja | 3 hónap |
| Jelentések a szolgálati idők túllépéséről és/vagy a pihenési idők megrövidítéséről | 3 hónap |

*3. táblázat*

**Hajózószemélyzet dokumentációi**

| Hajózószemélyzet dokumentációi | |
|---|---|
| Repülési, szolgálati és pihenési idő | 15 hónap |
| Szakszolgálati engedély | Amíg a hajózószemélyzeti tag az üzemben tartónál gyakorolja az engedély jogosultságait |
| Típusátállási oktatás és ellenőrzés | 3 év |
| Parancsnoki tanfolyam (ellenőrzéssel együtt) | 3 év |
| Időszakos oktatás és ellenőrzés | 3 év |
| Bármely pilótaülésben történő üzemeltetés oktatás és ellenőrzés | 3 év |
| Közelmúltbani gyakorlat (OPS 1.970 hivatkozás) | 15 hónap |
| Útvonal- és repülőtér-ismeret (OPS 1.975 hivatkozása) | 3 év |
| Oktatás és képzés speciális üzemeltetéshez, ha az OPS előírja (pl. ETOPS II./III. kategóriás üzemeltetés) | 3 év |
| Veszélyes áruk oktatás, ahogy megfelelő | 3 év |

*4. táblázat*

**Légiutas-kísérő személyzet dokumentációi**

| Légiutas-kísérő személyzet dokumentációi | |
|---|---|
| Repülési, szolgálati és pihenési idő | 15 hónap |
| Alapképzés, típusátállási oktatás és különbségek oktatása (beleértve az ellenőrzést) | Amíg a légiutas-kísérő személyzet tagját az üzemben tartó alkalmazza |
| Időszakos és felfrissítő oktatás (beleértve az ellenőrzést) | 12 hónapig, miután a légiutas-kísérő személyzet tagja kilépett az üzemben tartó alkalmazásából |
| Veszélyes áruk oktatás, ahogy megfelelő | 3 év |

*5. táblázat*

**Egyéb üzemeltető személyzet dokumentációi**

| Egyéb üzemeltető személyzet dokumentációi | |
|---|---|
| Egyéb olyan személyzet oktatási/minősítési dokumentációi, akik számára az OPS jóváhagyott oktatási programot ír elő | Utolsó két oktatás feljegyzései |

*6. táblázat*

**Egyéb dokumentációk**

| Egyéb dokumentációk | |
|---|---|
| Kozmikus és napból származó sugárzás dózisának dokumentációja | 12 hónapig miután a személyzet tagja kilépett az üzemben tartó alkalmazásából |
| Minőségügyi rendszer dokumentációi | 5 év |
| Veszélyes áruk szállításának dokumentációja | 3 hónap a repülés befejezése után |
| Veszélyes áruk jóváhagyásának ellenőrzőlistája | 3 hónap a repülés befejezése után |

Q. RÉSZ

*REPÜLÉSI ÉS SZOLGÁLATI IDŐ KORLÁTAI ÉS PIHENÉSI KÖVETELMÉNYEK*

*OPS 1.1090*

**Cél és hatókör**

1. Az üzemben tartó alakítson ki a személyzet tagjai számára egy, a repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszert (FTL).

2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden járatán:

2.1. A repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszer megfelel:

a) mind a jelen rész előírásainak;

b) mind bármely, a hatóság által a jelen rész előírásainak megfelelően a biztonság fenntartása érdekében rögzített további előírásnak.

2.2. A járatokat úgy kell megtervezni, hogy a megengedhető repülési szolgálati időn belül teljesítsék azokat, figyelembe véve a repülés előtti feladatokhoz szükséges időt, a repülési és fordulási időt.

2.3. A szolgálati beosztási jegyzékeket a személyzet tagjai számára a megfelelő pihenés megtervezése céljából elegendő idővel előre kell elkészíteni és közzétenni.

3. Az üzemben tartó felelőssége

3.1. Az üzemben tartó a személyzet minden tagja számára jelöljön ki egy bázishelyet.

3.2. Az üzemben tartóktól elvárt, hogy értékeljék a repülési szolgálati időszakok és pihenési időszakok gyakorisága és elosztása közötti kapcsolatokat, és megfelelően figyelembe vegyék a hosszú szolgálati idők között minimális pihenési idővel történő munkavégzés halmozódó hatásait.

3.3. Az üzemben tartók úgy kötelesek megállapítani a szolgálatok ütemezését, hogy elkerüljék az olyan nemkívánatos gyakorlatot, mint a váltakozó nappali/éjszakai szolgálat vagy a személyzet tagjainak olyan beosztása, amely a rögzült alvás/munka mintát jelentősen megzavarja.

3.4. Az üzemben tartók kötelesek helyi szabadnapokat betervezni és a személyzet tagjait erről előzetesen értesíteni.

3.5. Az üzemben tartók kötelesek gondoskodni arról, hogy a pihenési időszakok elegendő időt biztosítsanak, hogy a személyzet az előző szolgálatok hatásán túl legyen és jól kipihent legyen a következő repülési szolgálati időszak kezdetére.

3.6. Az üzemben tartók gondoskodjanak arról, hogy a repülési szolgálati időszakokat úgy tervezzék, hogy a személyzet tagjai kellőképpen kipihentek legyenek, és biztonsági szempontból minden körülmények között kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni.

4. A személyzet tagjának felelőssége

4.1. A személyzet egy tagja sem dolgozhat úgy egy repülőgépen, hogy tudja, fáradt vagy fáradt lehet, vagy ha olyan mértékben nem érzi magát alkalmas állapotban, hogy a járatot veszélyeztetheti.

4.2. A személyzet tagjainak optimálisan ki kell használniuk a pihenésre rendelkezésre álló lehetőségeket és időt, és megfelelően kell megtervezniük és kihasználniuk pihenési időszakaikat.

5. A polgári légiközlekedési hatóságok felelőssége

5.1. Eltérések

5.1.1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel, a hatóság a jelen rész előírásaitól eltéréseket engedélyezhet az érintett tagállamban hatályos törvényeknek és eljárásoknak megfelelően és az érdekelt felekkel konzultálva.

5.1.2. Minden üzemben tartó az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve köteles bemutatni a hatóságnak, hogy az eltérés iránti kérelme egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

Ezen eltéréseket megfelelő enyhítő intézkedéseknek kell kísérniük, ahol ez szükséges.

*OPS 1.1095*

**Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározások érvényesek:

1.1. Megerősített hajózószemélyzet:

Egy hajózószemélyzet, amely a repülőgép üzemeltetéséhez szükséges legkisebb létszámnál nagyobb létszámú, és amelyben bármely tag elhagyhatja beosztását és a hajózószemélyzet másik, megfelelő képzettséggel rendelkező tagja léphet helyébe.

1.2. Blokkidő:

Az eltelt idő a között, hogy a repülőgép először elhagyja parkolóhelyét felszállás céljából és a között, hogy megáll a kijelölt parkolóhelyen és minden motor és légcsavar leáll.

1.3. Szünet:

Minden szolgálat alól mentes idő, amely szolgálati időnek számít, mert a pihenőidőnél rövidebb.

1.4. Szolgálat:

Bármely feladat, amelyet a személyzet egy tagjának el kell látnia egy AOC birtokosának üzemével kapcsolatban. Ahol a jelen rendeletben nincsenek külön szabályok meghatározva, a hatóságnak kell meghatároznia, hogy a készenlétet kell-e és milyen mértékben kell szolgálatnak tekinteni.

1.5. Szolgálati idő:

Az az időszak, amely akkor kezdődik, amikorra a személyzet egy tagjának az üzemben tartó a szolgálat megkezdését előírja, és akkor fejeződik be, amikor a személyzet tagja minden feladat alól mentessé válik.

1.6. Repülési szolgálati idő:

A repülési szolgálati idő (FDP) bármely olyan időszak, amelynek során egy személy egy repülőgépen mint személyzetének tagja teljesít szolgálatot. Az FDP akkor kezdődik, amikorra a személyzet tagjának az üzemben tartó előírja, hogy jelentkezzen egy járathoz vagy járatok egy sorához; és az utolsó olyan járat befejezésekor ér véget, amelyen a személy a személyzet tagjaként teljesít szolgálatot.

1.7. Bázishely:

Az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdi és befejezi szolgálati idejét vagy szolgálati idejeinek egy sorozatát és ahol normál körülmények között az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elszállásolásáért.

1.8. Helyi nap:

A helyi idő szerint 00:00 órakor kezdődő 24 órás időszak.

1.9. Helyi éjszaka:

A helyi idő szerint 22.00 és 08.00 óra közé eső 8 órás időszak.

1.10. Egy szolgálatmentes nap:

Egy szolgálatmentes nap két helyi éjszakát foglal magában. Egy pihenési időszak a szabadnap része lehet.

1.11. Személyzet szolgálatot teljesítő tagja:

A személyzet olyan tagja, aki egy repülés vagy a repülés bármely része során egy repülőgépen feladatokat lát el.

1.12. Áthelyezés:

A személyzet munkát nem végző tagjának áthelyezése egyik helyről a másikra az üzemben tartó rendelkezése szerint, az utazási idő nélkül. Az utazási idő:

– az idő a személy otthonától a kijelölt jelentkezési helyig és vissza,

– a helyi eljutás ideje a pihenőhelyről a szolgálat megkezdésének helyére és vissza.

1.13. Pihenőidőszak:

Egy megszakítás nélküli, meghatározott időszak, amely alatt a személyzet tagja teljes mértékben fel van mentve minden feladat és repülőtéri készenlét alól.

1.14. Készenlét:

Egy meghatározott időszak, amelynek során az üzemben tartó a személyzet egy tagjától megköveteli, hogy legyen elérhető egy járatra történő kijelölésre, áthelyezésre vagy más feladatra közbeeső pihenési időszak nélkül.

1.15. WOCL (Window of Circadian Low):

A WOCL a 02.00 és 05.59 óra közötti idő. Három időzónát felölelő sávon belül a WOCL a helyi időre vonatkozik. Ezen három időzónán kívül a WOCL a bázishely idejére vonatkozik a bázishely időzónájából történt indulástól számított első 48 órában, és helyi időre azt követően.

*OPS 1.1100*

**Repülési és szolgálati korlátozások**

1.1. Halmozott szolgálati idő

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes szolgálati időszak, amelyre a személyzet egy tagját kijelöli, ne haladja meg:

a) a 190 szolgálati órát bármely 28 egymást követő napon belül, a lehető legegyenletesebben elosztva ezen időszakban; és

b) a 60 szolgálati órát bármely 7 egymást követő napon belül.

1.2. Blokkidő korlátozása

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azon járatok összes blokkideje, amelyekre a személyzet egy tagja a személyzet munkát végző tagjaként ki van rendelve, ne haladja meg

a) a 900 blokkórát egy naptári évben;

b) a 100 blokkórát bármely 28 egymást követő napon belül.

*OPS 1.1105*

**Maximális napi repülési szolgálati idő (FDP)**

1.1. Ez az OPS nem vonatkozik az egypilótás üzemeltetésre és a vészhelyzeti egészségügyi szolgálati üzemeltetésre.

1.2. Az üzemben tartó olyan jelentkezési időket köteles előírni, amelyek reálisan alkalmazkodnak a hatóság által jóváhagyott, biztonsággal kapcsolatos földi feladatok idejéhez.

1.3. A legnagyobb napi alap FDP 13 óra lehet.

1.4. Ezen 13 óra a harmadik szakaszt követően minden szektorral 30 perccel rövidül, a csökkentés azonban legfeljebb két óra lehet összesen.

1.5. Ha az FDP a WOCL idején kezdődik, az 1.3. és 1.4. pontokban megjelölt legnagyobb érték az átfedés 100 %-ával, de legfeljebb két órával lecsökken. Ha az FDP a WOCL idején ér véget, vagy azt teljes egészében magába foglalja, az 1.3. és 1.4. pontokban megjelölt legnagyobb FDP az átfedés 50 %-ával rövidül meg.

2. Meghosszabbítás:

2.1. A legnagyobb napi FDP legfeljebb egy órával meghosszabbítható.

2.2. A 6 vagy több szektorra kiterjedő alap FDP nem hosszabbítható meg.

2.3. Ahol az FDP legfeljebb két órával nyúlik be a WOCL idejébe, a meghosszabbítás korlátja legfeljebb négy szektor.

2.4. Ahol az FDP több mint két órával nyúlik be a WOCL idejébe, a meghosszabbítás korlátja legfeljebb két szektor.

2.5. A meghosszabbítások legnagyobb száma bármely 7 napon belül kettő lehet.

2.6. Ahol az FDP-t úgy tervezik, hogy meghosszabbításra kerül sor, a repülés előtti és utáni pihenőidő két-két órával vagy csak a repülés utáni pihenőidő négy órával meghosszabbodik. Ahol a meghosszabbítást egymást követő FDP-kre alkalmazzák, a két munka között a repülés előtti és utáni pihenőidőnek közvetlenül egymás után kell következnie.

2.7. Ha egy meghosszabbított FDP a 22.00 és 04.59 óra közötti időszakban kezdődik, az üzemben tartó 11,45 órára korlátozza az FDP-t.

3. Légiutas-kísérő személyzet

3.1. Egy járatra vagy járatsorra kirendelt légiutas-kísérő személyzet esetén a légiutas-kísérő személyzet FDP-je a légiutas-kísérő személyzet és a hajózószemélyzet jelentkezési ideje közötti különbséggel meghosszabbítható, ha ez a különbség nem haladja meg az egy órát.

4. Üzemeltetés megbízhatósága

4.1. A tervezett menetrendeknek lehetővé kell tenniük, hogy a járatokat a megengedett legnagyobb repülési szolgálati időn belül befejezzék. Ennek elősegítésére az üzemben tartók legkésőbb akkor intézkednek a menetrend vagy a személyzeti beosztás megváltoztatásáról, amikor a tényleges üzemeltetés a menetrend szerinti szezonális időszakon belül a menetrend járatainak több mint 33 %-án meghaladja a legnagyobb FDP-t.

5. Áthelyezés

5.1. Az áthelyezésen töltött teljes idő szolgálatnak számít.

5.2. A jelentkezés után, de a munkavégzés előtt történő áthelyezés az FDP részeként számítandó, de nem számít szektornak.

5.3. Egy áthelyezési szektort közvetlenül követő munkavégzési szektort a minimális pihenés kiszámításakor figyelembe kell venni az OPS 1.1110 alábbi 1.1. és 1.2. pontjaiban előírtak szerint.

6. Meghosszabbított FDP (osztott szolgálat)

6.1. A hatóság a 8. cikk előírásait is figyelembe véve jóváhagyhat egy szünetet magában foglaló meghosszabbított FDP-n alapuló üzemeltetést.

6.2. Minden üzemben tartó az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve köteles bemutatni a hatóságnak, hogy kérelme a meghosszabbított FDP iránt egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

*OPS 1.1110*

**Pihenés**

1. Minimális pihenés

1.1. A bázishelyen kezdődő repülési szolgálati idő megkezdése előtt biztosított minimális pihenésnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint a megelőző szolgálati időszak vagy 12 óra, amelyik hosszabb.

1.2. A bázishelytől eltérő helyen kezdődő repülési szolgálati idő megkezdése előtt biztosított minimális pihenésnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint a megelőző szolgálati időszak vagy 10 óra, amelyik hosszabb; ha a bázishelytől távol van a legkisebb pihenés, az üzemben tartó köteles legalább 8 óra alvási lehetőséget biztosítani az utazás és egyéb élettani szükségletek figyelembevételével.

1.3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időzóna-eltéréseknek a személyzet tagjaira gyakorolt hatását többletpihenéssel kompenzálja, ahogy azt a hatóság a 8. cikk előírásait is figyelembe véve szabályozza.

1.4.1. Az 1.1. és 1.2. sérelme nélkül és a 8. cikk előírásaira is tekintettel a hatóság csökkentett pihenési követelményeket engedélyezhet.

1.4.2. Minden üzemben tartó köteles az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve bemutatni a hatóságnak, hogy kérelme a csökkentett pihenés iránt egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

2. Pihenési időszakok

2.1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fent körvonalazott minimális pihenést rendszeresen kiegészíti egy heti pihenőre, amely két helyi éjszakát magában foglaló 36 órás időszak, úgy, hogy egy heti pihenési időszak vége és a következő kezdete között soha nem telik el több, mint 168 óra. Az OPS 1.1095 1.9. pont alóli kivételként a hatóság dönthet úgy, hogy ezen helyi éjszakák közül a második 20.00 órakor kezdődhet, ha a heti pihenési időszak legalább 40 órán át tart.

*OPS 1.1115*

**A repülési szolgálati idő meghosszabbítása repülés közbeni pihenés miatt**

1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel és ha mindegyik üzemben tartó bemutatja a hatóságnak, az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve, hogy kérelme egyenértékű biztonsági szintet nyújt:

1.1. Hajózószemélyzet megerősítése

A hatóság rögzíti az alapvető hajózószemélyzet megerősítésével kapcsolatos követelményeket a repülési szolgálati időnek a fenti OPS 1.1105 követelményein túlmenő meghosszabbításának céljára.

1.2. Légiutas-kísérő személyzet

A hatóság rögzíti a légiutas-kísérő személyzet minimális repülés közbeni pihenésével kapcsolatos követelményeket, ha az FDP meghaladja az OPS 1.1105 fenti korlátait.

*OPS 1.1120*

**Előre nem látott körülmények tényleges repülés közben – a parancsnok döntési hatásköre**

1. Figyelemmel az alábbiakban feltételezett körülmények alapos ellenőrzésének szükségességére, a jelentkezési idővel kezdődő tényleges repülési üzemeltetés közben, a repülési szolgálati, a szolgálati és a pihenőidőre vonatkozó, jelen részben előírt határok előre nem látható körülmények esetén módosíthatóak. Minden ilyen módosítást a személyzet összes tagjával folytatott konzultáció után a parancsnoknak el kell fogadnia, és a módosításoknak minden körülmények között meg kell felelniük a következőknek:

1.1. Az OPS 1.1105 fenti 1.3. pontjában említett maximális FDP nem növelhető két órát meghaladóan, hacsak a hajózószemélyzet nincs megerősítve, amely esetben a repülési szolgálati időszak legfeljebb 3 órával hosszabbítható meg.

1.1.1. Ha egy FDP utolsó szakaszában merülnek fel előre nem látott körülmények a felszállás után, amelyek eredményeként a megengedett növelést túllépik, a járat folytathatja útját tervezett vagy kitérő célállomásáig.

1.1.2. Ilyen körülmények között az FDP-t követő pihenőidőszak csökkenthető, de nem a jelen rész OPS 1.1110 1.2. pontjában meghatározott időtartam alá.

1.2. A parancsnok köteles olyan speciális körülmények között, amelyek komoly fáradtsághoz vezethetnek, és a személyzet érintett tagjaival folytatott konzultáció után, csökkenteni a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy növelni a pihenőidőt, hogy a repülési biztonságra gyakorolt bármely kedvezőtlen hatást kiküszöböljön.

1.3. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1.3.1. A parancsnok minden olyan esetben nyújtson be jelentést az üzemben tartónak, ha az FDP-t saját hatáskörében megnövelte vagy ha a pihenési időt csökkentette a tényleges üzemelés során, és

1.3.2. Ahol az FDP megnövelése vagy a pihenési időszak megrövidítése meghaladja az egy órát, a jelentés egy példányát, amelyhez az üzemben tartó köteles saját megjegyzéseit hozzáfűzni, az eseményt követő 28 napon belül küldjék meg a hatóságnak.

*OPS 1.1125*

**Készenlét**

1. Repülőtéri készenlét

1.1. A személyzet egy tagja repülőtéri készenlétben van a normál jelentkezési ponton történt jelentkezésétől a közölt készenléti időszak végéig.

1.2. A repülőtéri készenlét a halmozott szolgálati időbe teljes egészében beszámít.

1.3. Ha a repülőtéri készenlétet közvetlenül repülési szolgálat követi, a hatóság határozza meg a viszonyt ezen repülőtéri készenlét és a kijelölt repülési szolgálat között. Ebben az esetben a repülőtéri készenlét idejét hozzá kell adni az OPS 1.1110 1.1. és 1.2. pontjában említett szolgálati időhöz a minimális pihenés számítása céljára.

1.4. Ha a repülőtéri készenlét nem vezet repülési szolgálatra történő kirendeléshez, azt legalább a hatóság által szabályozott pihenési időszaknak kell követnie.

1.5. A repülőtéri készenlét ideje alatt az üzemben tartó köteles nyugodt és kényelmes, a nyilvánosságtól elzárt helyet biztosítani a személyzet tagjai számára.

2. A készenlét más formái (beleértve a szállodai készenlétet)

2.1. A 8. pont előírásaira is figyelemmel a hatóság szabályozza a készenlét valamennyi egyéb formáját, a következőket figyelembe véve:

2.1.1. Minden tevékenységet előzetesen tervezni és közölni kell.

2.1.2. A készenlét kezdetének és befejezésének időpontját előre meg kell határozni és közölni kell.

2.1.3. Meg kell határozni az előírt jelentkezési ponttól eltérő helyen teljesítendő bármely készenlét maximális hosszát.

2.1.4. A személyzet tagja számára pihenés céljából rendelkezésre álló lehetőségek és más vonatkozó tényezők figyelembevételével meg kell határozni a viszonyt a készenlét és a készenlétből eredő bármely kijelölt repülési szolgálat között.

2.1.5. Meg kell határozni, hogy a készenléti időt hogyan kell a halmozott szolgálati órák számításakor figyelembe venni.

*OPS 1.1130*

**Élelmezés**

Étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani, hogy a személyzet tagjának teljesítményére gyakorolt kedvezőtlen hatást elkerüljék, különösen, ha az FDP meghaladja a 6 órát.

*OPS 1.1135*

**Repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidők nyilvántartása**

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet tagjáról vezetett nyilvántartás tartalmazza a következőket:

   a) blokkidők;

   b) minden szolgálati és repülési szolgálati időszak kezdete, időtartama és befejezése;

   c) pihenési időszakok és minden szolgálat alól mentes napok;

   és hogy úgy vezessék a nyilvántartásokat, hogy biztosítsák a jelen rész követelményeinek betartását; ezen nyilvántartások másolatát kérése esetén a személyzet tagjának rendelkezésére kell bocsátani.

2. Ha az üzemben tartó által az 1. bekezdés szerint vezetett nyilvántartások nem terjednek ki minden repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidejére, a személyzet érintett tagja saját egyedi nyilvántartást köteles vezetni

   a) blokkidőiről;

   b) minden szolgálati és repülési szolgálati időszaka kezdetéről, időtartamáról és befejezéséről; és

   c) pihenési időszakairól és minden szolgálat alól mentes napjairól.

3. A személyzet tagja nyilvántartását kérésre az őt foglalkoztató bármely üzemeltető rendelkezésére bocsátja, mielőtt repülési szolgálati idejét megkezdi.

4. A nyilvántartásokat az utolsó vonatkozó bejegyzés keltétől számított legalább 15 naptári hónapig, vagy ha a nemzeti jogszabályok megkövetelik, hosszabb ideig meg kell őrizni.

5. Az üzemben tartók ezenfelül kötelesek az eseménytől számított legalább hat hónapig külön megőrizni minden repülőgép-parancsnok saját döntéséről szóló jelentéseit a meghosszabbított repülési szolgálati időkről, meghosszabbított repülési időkről és csökkentett pihenési időszakokról.

R. RÉSZ

*VESZÉLYES ÁRUK LÉGI SZÁLLÍTÁSA*

*OPS 1.1145*

**Általános előírások**

Az üzemben tartónak be kell tartania a Műszaki utasítások vonatkozó rendelkezéseit, függetlenül attól, hogy:

a) a repülés teljesen vagy részben egy állam területén belül vagy azon kívül történik; vagy

b) az OPS 1.1155-tel összhangban birtokában van-e a veszélyes áruk szállítására vonatkozó jóváhagyás.

*OPS 1.1150*

**Terminológia**

a) Az ebben a részben használt kifejezések jelentése a következő:

1. Átvételi ellenőrző lista. A veszélyes áruk csomagolása külső megjelenése és kapcsolódó okmányai ellenőrzése végrehajtásának segítésére használt dokumentum annak meghatározására, hogy teljesítettek-e minden megfelelő előírást.

2. Jóváhagyás. Kizárólag az OPS 1.1165 b. pontja 2. alpontjának való megfelelés céljából a Műszaki utasításokban említett és a hatóság által kiállított, a veszélyes áruk szállítására vonatkozó engedély, amelyek szállítása vagy egyéb mozgatása a Műszaki utasítások előírásai szerint általában tilos.

3. Teherszállító repülőgép. Bármely repülőgép, amely árukat és tárgyakat szállít, de nem szállít utasokat. Ebben az összefüggésben a következők nem tekintendők utasoknak:

   i. a személyzet tagjai;

   ii. az üzemben tartó alkalmazottja, akinek szállítását az Üzemben Tartási Kézikönyv utasításai engedélyezik és akinek szállítása azokkal összhangban történik;

   iii. a hatóság meghatalmazott képviselője; vagy

   iv. a fedélzeten szállított adott rakománnyal kapcsolatos feladatokat ellátó személy.

4. Veszélyes áruk. Olyan cikkek vagy anyagok, amelyek az egészségre, a biztonságra, a tulajdonra vagy a környezetre kockázatot jelenthetnek, és amelyeket a Műszaki utasítások a veszélyes áruk felsorolásában szerepeltetnek vagy amelyeket ezeknek az Utasításoknak megfelelően osztályba soroltak.

5. Veszélyes árukkal kapcsolatos baleset. Veszélyes áruk szállításával kapcsolatos és kapcsolatban lévő olyan eset, amely súlyos vagy halálos személyi sérülést vagy jelentős anyagi kárt okoz.

6. Veszélyes árukkal kapcsolatos esemény. Veszélyes áruk szállításával kapcsolatos és kapcsolatban lévő olyan eset, amely nem veszélyes árukkal kapcsolatos baleset, amely nem szükségszerűen egy légi jármű fedélzetén történik, amely személyi sérülést, anyagi kárt, tüzet, töréskárt, kiömlést, folyadék szivárgását vagy sugárzást vagy más olyan jelenséget okoz, amely arra mutat, hogy a csomagolás épsége nem maradt meg. A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos valamennyi eset, amely súlyosan veszélyezteti e repülőgépet vagy a rajta lévőket, szintén veszélyes árukkal kapcsolatos eseménynek tekintendő.

7. Veszélyes áruk fuvarokmányai. A Műszaki utasításokban meghatározott okmány. A veszélyes árukat légi szállításra felajánló személy tölti ki és információt tartalmaz ezekről a veszélyes árukról.

8. Mentesség. Kizárólag ezen résznek való megfelelés céljából a Műszaki utasításokban említett és valamennyi érintett hatóság által kiállított engedély, amely mentesít a Műszaki utasítások követelményei alól.

9. Árukonténer. Az árukonténer radioaktív anyagok szállítására szolgáló eszköz oly módon kialakítva, hogy elősegítse ezen anyagok szállítását csomagolt vagy nem csomagolt módon, egy vagy több szállítási móddal. (Megjegyzés: ha a veszélyes áruk nem radioaktív anyagok, lásd az Egységcsomagolási Eszközöket.)

10. Kezelő ügynök. Egy ügynökség, amely az üzemben tartó nevében ellátja utóbbi egyes vagy összes feladatait beleértve az utasok vagy teher fogadását, rakodását, átszállítását vagy más feldolgozását.

11. Többszörös csomagtároló. Az egyéni szállító által használatos zárt burkolat egy vagy több csomag tárolására, ezekből egy kezelési egység képzésére, a kezelés és tárolás megkönnyítése céljából. (Megjegyzés: egy egységcsomagolási eszköz nem tartozik ez alá a meghatározás alá).

12. Csomag. A csomagolási művelet komplett eredménye, amely a csomagból és tartalmából áll, szállításra előkészítve.

13. Csomagolás. Befogadó edények és minden más komponens, amely szükséges, hogy a befogadó edény ellássa tárolási funkcióját.

14. Súlyos sérülés. Egy olyan sérülés, amelyet egy személy egy balesetben szerez és amely:

    i. több, mint 48 órás kórházi kezelést tesz szükségessé, amely a sérülés elszenvedésétől számított hét napon belül kezdődik; vagy

    ii. bármely csont törését okozza (kivéve a kéz és a láb ujjainak vagy az orrnak az egyszerű töréseit); vagy

    iii. olyan sérülésekkel jár, amelyek súlyos vérzést, az idegek, izmok vagy az inak sérülését okozzák; vagy

    iv. bármely belső szerv sérülésével jár; vagy

    v. másod- vagy harmadfokú égési sérüléssel vagy a testfelület több, mint 5 %-át érintő bármilyen égési sérüléssel jár; vagy

    vi. fertőző anyagoknak vagy sérülést okozó sugárzásnak való kitettséggel jár.

15. Műszaki utasítások. A veszélyes áruk repülőgépen történő biztonságos szállításához kiadott Műszaki utasítások legutolsó érvényes változata, az International Civil Aviation Organization (ICAO) Tanácsának (Council) döntése szerint jóváhagyva és kiadva, beleértve a Függelékeket és a Módosításokat (ICAO Dok. 9284-AN/905).

16. Egységcsomagolási eszköz. Bármely típusú repülőgépes konténer, repülőgépes raklap árurögzítő hálóval vagy egy repülőgépes raklap egy burkolófedél fölötti árurögzítő hálóval. (Megjegyzés: egy többszörös csomagtároló nem tartozik ez alá a meghatározás alá; radioaktív anyagokat tartalmazó konténerre lásd az árukonténer meghatározását.)

*OPS 1.1155*

**Jóváhagyás a veszélyes áruk szállítására**

a) Az üzemben tartó csak akkor szállíthat veszélyes árukat, ha a hatóság azt jóváhagyta.

b) A veszélyes áruk szállítására vonatkozó engedély kiállítása előtt az üzemben tartónak bizonyítania kell a hatóság felé, hogy megfelelő képzést nyújtott, hogy valamennyi vonatkozó – például a földi kezelésre, a repülőgépes kezelésre, képzésre vonatkozó – dokumentum tartalmazza a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat és utasításokat és hogy a légi szállítás valamennyi szakasza tekintetében kialakították a veszélyes áruk biztonságos kezelésére vonatkozó eljárásokat.

*Megjegyzés:* Az OPS 1.1165 b) pontjának 1. vagy 2. alpontjában meghatározott mentesség vagy jóváhagyás a fentieken felül érvényes és lehetséges, hogy a b) pontban szereplő feltételek alkalmazása nem szükségszerű.

*OPS 1.1160*

**Terjedelem**

Az egyébként veszélyes árunak besorolt, de a Műszaki utasítások 1. és 8. részével összhangban a Műszaki utasítások tárgyát nem képező cikkek és anyagok mentesíthetők ennek a résznek a rendelkezései alól, ha:

a) az üzemben tartó jóváhagyásával a repülés ideje alatt egy betegnek nyújtandó orvosi segély nyújtása érdekében a fedélzeten helyezik el. Ezeket:

    1. a repülés alatt történő használat céljából szállítják; vagy a repülőgép állandó felszerelésének részét képezik abban az esetben, ha egészségügyi evakuálásra történő használatra alakították át; vagy egy beteg szállítását követően a beteg visszaszállítását megelőzően ugyanazon repülőgéppel történő repülés alatt szállítják abban az esetben, ha nem érdemes berakodni, majd kirakodni az árukat azon repülési idő alatt, amikor a beteget szállítják, de azzal a törekvéssel, hogy azokat a lehető leghamarabb kirakják; és

2. ha a veszélyes árukat az üzemben tartó jóváhagyásával a repülés ideje alatt egy betegnek nyújtandó orvosi segély nyújtása érdekében a fedélzeten helyezik el, azokat a következőkre kell korlátozni és olyan helyzetben kell tartani, amelyben használják, vagy használaton kívül biztonságosan kell tárolni, valamint a felszállás és leszállás idején és minden más időszakban, amikor azt a parancsnok a biztonság érdekében szükségesnek ítéli megfelelően biztonságba kell helyezni:

   i. gáztartályok, amelyeket kifejezetten az adott gáz tárolására és szállítására gyártottak;

   ii. gyógyszerek és egyéb egészségügyi cikkek, amelyeknek a repülőgépen történő használatuk során képzett személyzet ellenőrzése alatt kell állniuk;

   iii. a nedves akkumulátorokat tartalmazó berendezést, amelyet függőlegesen, és ha szükséges, rögzítve kell tárolni, hogy megakadályozzák az elektrolit kiömlését;

b) a repülőgép fedélzetén kell lenniük és a vonatkozó szabályokkal összhangban vannak vagy üzemeltetési okból vannak ott, bár a pótlásra szolgáló cikkeket vagy anyagokat, vagy azokat, amelyeket csere miatt eltávolítottak a Műszaki utasításokban előírt módon kell a repülőgépen szállítani.

c) a poggyászban vannak:

   1. amelyeket az utasok vagy a személyzet tagjai visznek a Műszaki utasításokkal összhangban; vagy

   2. amelyek az átszállítás alatt különváltak tulajdonosuktól (pl.: elveszett poggyász vagy tévesen irányított poggyász), de amelyeket az üzemben tartó szállít.

*OPS 1.1165*

**Veszélyes áruk szállításának korlátozásai**

a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy azokat a veszélyes árunak minősített cikkeket és anyagokat, valamint egyéb árukat, amelyeket nevükkel vagy a Műszaki utasításokban általános leírásukkal külön úgy azonosítanak, mint amelyek szállítása minden körülmények között tilos, egyáltalán ne szállítsanak repülőgépen.

b) Az üzemben tartó nem szállíthat veszélyes árunak minősített cikkeket és anyagokat, valamint egyéb árukat, amelyeket a Műszaki utasításokban általános leírásukkal külön úgy azonosítanak, mint amelyek szállítása normál körülmények között tilos, kivéve, ha a Műszaki utasítások következő követelményei teljesülnek:

   1. valamennyi érintett állam megadta a szükséges mentességet a Műszaki utasítások követelményei alól; vagy

   2. valamennyi érintett állam megadta a jóváhagyást azokra az esetekre, amelyekre a Műszaki utasítások meghatározzák, hogy csak egy ilyen jóváhagyásra van szükség.

*OPS 1.1190*

Szándékosan üres

*OPS 1.1195*

**Veszélyes áruk átvétele**

a) Az üzemben tartónak nem kell átvennie a veszélyes árukat, kivéve ha:

   1. a csomagot, a többszörös csomagtárolót vagy a teheráru-konténert a Műszaki utasítások átvételi eljárásaival összhangban megvizsgálták;

   2. ha a Műszaki utasításokban másként nem írták elő, a veszélyes árukat a veszélyes áruk fuvarokmánya két példánya kíséri;

   3. az angol nyelvet a következőkhöz használják:

      i. csomagjelölés és címkézés;

      és

      ii. a veszélyes áruk fuvarokmánya.

      Minden más nyelvi követelményen felül.

b) Az üzemben tartónak olyan átvételi ellenőrző listát kell használnia, amelynek lehetővé kell tennie minden vonatkozó részlet ellenőrzését és olyan formátumúnak kell lennie, amelyen fel lehet jegyezni a kézi, a gépi vagy a számítógépes átvételi ellenőrzés eredményeit.

*OPS 1.1200*

**Sérülés, szivárgás vagy szennyezettség vizsgálata**

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a csomagokat, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket közvetlenül a repülőgépbe vagy egy egységcsomagolási eszközbe történő berakodás előtt a Műszaki utasításokban előírtak szerint vizsgálják meg a szivárgás és sérülés jeleire;

2. egy egységcsomagolási eszközt csak akkor rakodjanak be a repülőgépbe, ha a Műszaki utasításokban előírt módon megvizsgálták és a benne tárolt veszélyes áruk szivárgásának és károsodásának semmilyen jelét nem találták;

3. a szivárgó vagy sérült csomagokat, többszörös csomagtárolókat vagy árukonténereket nem rakodják be a repülőgépbe;

4. valamennyi a repülőgépen talált veszélyes áru csomagot, amely sérültnek vagy szivárogni látszik, távolítsák el vagy eltávolítására foganatosítsanak intézkedéseket a megfelelő hatóság vagy szervezet általi eltávolítása érdekében. Ebben az esetben a rakomány megmaradó részét meg kell vizsgálni annak biztosítására, hogy szállításra alkalmas állapotban van, és hogy a repülőgép és rakománya nem szennyeződött vagy sérült-e meg; és

5. a csomagokat, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket a repülőgépből vagy egységcsomagolási eszközből történő kirakodásukkor vizsgálják meg a szivárgás és sérülés jeleire, és ha sérülés vagy szivárgás jeleit találják, vizsgálják meg a sérülés vagy szennyeződés jeleire azt a területet, ahol a veszélyes árukat tárolták.

*OPS 1.1205*

**Szennyeződés eltávolítása**

a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A veszélyes árukat tartalmazó cikkek vagy csomagok szivárgásából vagy sérüléséből adódó szennyeződést haladéktalanul szüntessék meg és tegyék meg a Műszaki utasítás előírásai szerint a veszély elhárításához szükséges lépéseket; és

2. a radioaktív anyagokkal szennyeződött repülőgépet azonnal vonják ki a forgalomból és ne állítsák be újra, amíg bármely hozzáférhető felületen és nem eltávolított szennyeződésen a sugárzás szintje meghaladja a Műszaki utasításokban előírt értéket.

b) A Műszaki utasításokban található, a sugárzási szintre vagy a szennyezettségre alkalmazandó bármely határértéknek való meg nem felelés esetén

1. az üzemben tartó köteles:

i. gondoskodni a feladó tájékoztatásáról, ha a szállítás alatt meg nem felelést állapítanak meg;

ii. azonnali intézkedéseket tenni a meg nem felelés következményeinek enyhítése érdekében;

iii. a lehető leghamarabb és azonnal tájékoztatni a meg nem felelésről a feladót és az érintett illetékes hatóságot (hatóságokat), ha a vészhelyzet előrehaladt vagy előrehalad;

2. az üzemben tartónak felelősségi körén belül kötelessége továbbá:

i. megvizsgálni a meg nem felelést és annak okait, körülményeit és következményeit;

ii. megtenni a szükséges intézkedéseket a meg nem felelést előidéző okok és körülmények elhárítására és a meg nem felelést előidéző hasonló körülmények megismétlődésének megelőzésére;

iii. értesíteni az érintett illetékes hatóságot (hatóságokat) a meg nem felelés okairól és a meghozott vagy a meghozatalra váró javító vagy megelőző intézkedésekről.

*OPS 1.1210*

**Rakodási korlátozások**

a) Utastér és pilótafülke. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ne szállítsanak veszélyes árukat az utasok által elfoglalt utastérben vagy a pilótafülkében, kivéve a Műszaki utasítások előírásai szerint.

b) Rakterek. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes árukat a repülőgépbe a Műszaki utasításokban előírt módon rakják be, különítsék el, helyezzék el és rögzítsék.

c) Csak teherszállító repülőgépeken történő szállításra kijelölt veszélyes áruk. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a »Csak teherszállító repülőgépen szállítható« (Cargo Aircraft Only) címkével ellátott veszélyes árukat teherszállító repülőgépen szállítsák és úgy rakodják be, ahogy a Műszaki utasítások előírják.

*OPS 1.1215*

**Információszolgáltatás**

a) A személyzet tájékoztatása. Az üzemben tartónak az Üzemben Tartási Kézikönyvben és/vagy más megfelelő kézikönyvekben olyan információkat kell megadnia, amely lehetővé teszi a személyzet számára, hogy kötelezettségeiket a veszélyes áruk szállítása tekintetében a Műszaki utasításokban előírtak szerint teljesítsék, beleértve a veszélyes árukat érintő vészhelyzetek esetén végrehajtandó intézkedéseket. Adott esetben az ilyen információt kezelő ügynökének is biztosítani kell.

b) Az utasok és más személyek tájékoztatása

1. az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Műszaki utasítások által előírt információt közlik, hogy az utasokat figyelmeztessék, hogy milyen típusú árukat nem szabad egy repülőgépen szállítaniuk; és

2. az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a rakomány átvételi pontjain a veszélyes áruk szállításáról tájékoztatást adó figyelmeztetéseket helyezzenek el.

c) A parancsnok tájékoztatása. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a következőkről:

1. a parancsnok írásos tájékoztatása a veszélyes áruk repülőgépben való szállításáról, a Műszaki utasításokban előírtak szerint;

2. repülés közben fellépő vészhelyzetekre való válaszadásra vonatkozó használati tájékoztatás biztosítása, a Műszaki előírásokban előírtak szerint;

3. a parancsnok írásos tájékoztatásáról készült olvasható másolat megőrzése a földön egy könnyen hozzáférhető helyen annak a repülésnek a végéig, amelyre az írásos tájékoztatás vonatkozik. Ennek a másolatnak vagy az abban található információnak az utolsó induló repülőterek és a következő tervezett érkezési pont számára könnyen hozzáférhetőnek kell lennie annak a repülésnek a végéig, amelyre az információ vonatkozik;

4. ha a veszélyes árukat olyan repülések szállítják, amelyek teljesen vagy részben egy állam területén kívül történnek, a parancsnoknak szóló írásos tájékoztatásban az összes többi nyelvi követelmény mellett az angol nyelvet is használni kell.

(Lásd az OPS 1.1065 1. függelék 1. táblázatát az okmányok megőrzési idejéről).

d) Információszolgáltatás repülőesemény vagy -baleset esetén

1. Egy repülőeseményben részt vevő repülőgép üzemben tartójának kérésre a Műszaki utasítás előírásai szerint biztosítania kell valamennyi információt.

2. Egy repülőbalesetben vagy súlyos eseményben részt vevő repülőgép üzemben tartójának a Műszaki utasítás előírásai szerint haladéktalanul biztosítania kell valamennyi információt.

3. A repülőgép üzemben tartójának megfelelő kézikönyvekben és baleseti intézkedési tervekben olyan eljárásokat kell meghatároznia, amelyek lehetővé teszik ezen információk továbbítását.

e) Tájékoztatás repülés közben fellépő vészhelyzet esetén.

1. Ha repülés közben vészhelyzet következik be, amint a helyzet lehetővé teszi, a parancsnoknak tájékoztatnia kell a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálati egységet a repülőgép fedélzetén teherárúként szállított valamennyi veszélyes áruról, a Műszaki utasításban előírtak szerint.

*OPS 1.1220*

**Oktatási programok**

a) Az üzemben tartó dolgozzon ki és tartson fenn a Műszaki utasítások által előírt személyzeti oktatási programokat, amelyeket a hatóságnak kell jóváhagynia.

b) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai a követelmények vonatkozásában felelősségi körüknek megfelelően kapjanak oktatást.

c) Az üzemben tartónak veszélyes áruk légi szállításával érintett beosztásban dolgozó személy foglalkoztatása esetén oktatásról és az oktatás ellenőrzéséről gondoskodnia kell.

d) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy a teljes, oktatást kapott személyzet vegyen részt egy teszten, hogy ellenőrizzék felelősségeik megértését.

e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes, veszélyes árukról oktatást kapott személyzet kapjon időszakos oktatást 2 évnél nem hosszabb időközönként.

f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes árukról szóló oktatás okmányait minden oktatott személyzetre megőrizzék, ahogy azt a Műszaki utasítások előírják.

g) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy kezelő ügynökének személyzetét oktassák, ahogy azt a Műszaki utasítások előírják.

*OPS 1.1225*

**Jelentések a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről**

a) Az üzemben tartónak az OPS 1.1225. 1. függelékében előírtak szerint a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményekről és balesetekről tájékoztatnia kell a hatóságot és annak az államnak a megfelelő hatóságát, ahol a baleset vagy az esemény bekövetkezett. Az első jelentést az esemény bekövetkezésétől számított 72 órán belül fel kell adni, kivéve, ha ezt kivételes körülmények gátolják és közölni kell az adott időpontban ismert részleteket. Szükség esetén a lehető leghamarabb további jelentést is küldeni kell, ha bármilyen pótlólagos információ felmerül.

b) Az üzemben tartónak az OPS 1.1225. 1. függelékében előírtak szerint a rakományban vagy az utasok poggyászaiban felfedezett, be nem jelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes árukkal kapcsolatos eseményről is tájékoztatnia kell a hatóságot és annak az államnak a megfelelő hatóságát, ahol az esemény bekövetkezett. Az első jelentést a felfedezés bekövetkezésétől számított 72 órán belül fel kell adni, kivéve, ha ezt kivételes körülmények gátolják és közölni kell az adott időpontban ismert részleteket. Szükség esetén a lehető leghamarabb további jelentést is küldeni kell, ha bármilyen pótlólagos információ felmerül.

*OPS 1.1225 1. függeléke*

**Veszélyes árukkal kapcsolatos eseményről vagy balesetről szóló jelentés**

1. Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy bármilyen természetű veszélyes árukkal kapcsolatos eseményt vagy balesetet jelentsenek, függetlenül attól, hogy a veszélyes áruk a rakományban, a postai küldeményben, az utasok poggyászában vagy a személyzet poggyászában vannak-e. Jelenteni kell továbbá a rakományban, a postai küldeményben vagy a poggyászban felfedezett, be nem jelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes árukat is.

2. Az első jelentést az eseménytől számított 72 órán belül kell elküldeni, kivéve, ha kivételes körülmények ezt megakadályozzák. Ezt bármilyen módon megtehetik, beleértve az e-mailt, telefont vagy faxot is. Ennek a jelentésnek az adott időpontban ismert részleteket kell tartalmaznia, a 3. bekezdésben meghatározott címek szerint. Szükség esetén a lehető leghamarabb további jelentést is kell küldeni, amelyben minden olyan részlet szerepel, amely az első jelentés időpontjában még nem volt ismert. Ha a jelentést szóban adták, a lehető leghamarabb írásos megerősítést is küldeni kell.

3. Az első jelentéseknek és valamennyi következő jelentésnek a lehető legpontosabbnak kell lennie és a következő adatok közül a vonatkozó adatokat kell tartalmaznia:

   a) az esemény vagy baleset, vagy a be nem jelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes áruk felfedezésének időpontja;

   b) helyzet, a járat azonosító száma és dátuma;

   c) az áruk leírása és a légi fuvarlevél hivatkozási száma, tasak, poggyászcímke, jegy, stb.;

   d) a szállító pontos megnevezése (beleértve a technikai nevet, ha van) és UN/ID szám, ha ismert;

   e) osztály vagy beosztás és bármely másodlagos kockázat;

   f) a csomagolás típusa és az azon lévő csomagolásjelzés;

   g) mennyiség;

   h) a feladó, utas stb. neve és címe;

   i) bármely más vonatkozó részlet;

   j) az esemény vagy baleset feltételezett oka;

   k) a hozott intézkedés;

   l) bármely más jelentéstételi intézkedés; és

   m) a jelentéstevő személy neve, beosztása, címe és telefonszáma.

4. A vonatkozó dokumentumokat és a készített fényképeket a jelentéshez kell csatolni.

S. RÉSZ

*VÉDELEM*

*OPS 1.1235*

**Biztonsági előírások**

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes érintett személyzet ismerje és betartsa az üzemben tartó állama védelmi programjainak vonatkozó előírásait.

*OPS 1.1240*

**Oktatási programok**

Az üzemben tartó dolgozzon ki, tartson fenn és hajtson végre jóváhagyott oktatási programokat, amelyek lehetővé teszik az üzemben tartó személyzete tagjainak, hogy megfelelően cselekedjenek, hogy megakadályozzák a jogellenes beavatkozást, mint amilyen a szabotázs vagy repülőgépek jogellenes elrablása és hogy minimalizálják ezeknek az eseményeknek a következményeit, ha megtörténnének. Az oktatási program legyen kompatibilis a Nemzeti Légi Biztonsági Programmal. A személyzet egyes tagjai rendelkezzenek tudással és szakértelemmel az oktatási program minden releváns eleméről.

*OPS 1.1245*

**Jogellenes beavatkozások jelentése**

A repülőgép fedélzetén történt jogellenes beavatkozást követően a parancsnok, vagy távollétében az üzemben tartó késedelem nélkül nyújtson be jelentést egy ilyen cselekményről a kijelölt helyi hatóságnak és az üzemben tartó állama hatóságának.

*OPS1.1250*

**Repülőgép-átkutatási ellenőrző lista**

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy legyen a fedélzeten egy ellenőrző lista egy bomba vagy improvizált robbanószerkezet (IED) kutatása során követendő eljárásokról szabotázs gyanúja esetén és a repülőgép elrejtett fegyverek, robbanóanyagok és egyéb veszélyes eszközök utáni átkutatásáról, ha megalapozott gyanúja áll fenn, hogy a repülőgép jogellenes beavatkozásnak lehet kitéve. Az ellenőrző listát támogassa egy útmutatás a megfelelő tennivalókról, ha a fedélzeten bombát vagy gyanús tárgyat találnának és a repülőgépre jellemző legkisebb kockázatú helyről egy bomba számára, ha a típusbizonyítvány birtokosa ezt megadta.

*OPS 1.1255*

**A hajózószemélyzet fülkéinek biztonsága**

a) Minden olyan repülőgépen, amely el van látva hajózószemélyzeti fülkeajtóval, ez az ajtó legyen zárható, és álljanak rendelkezésre vagy készüljenek a hatóság számára elfogadható eszközök és eljárások, amelyekkel a légiutas-kísérő személyzet értesíteni tudja a hajózószemélyzetet az utastérben folyó gyanús tevékenységről vagy a biztonsági előírások megsértéséről.

b) Minden 45 500 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utasokat szállító repülőgép legyen ellátva egy jóváhagyott hajózószemélyzeti fülkeajtóval, amely zárható és nyitható minden egyes pilótaülésből és amelynek kialakítása képessé teszi a vonatkozó visszamenőleges hatályú légialkalmassági üzemeltetési követelmények betartására. Ennek az ajtónak a kialakítása ne akadályozza a vészhelyzeti műveleteket, ahogy azt a visszamenőleges hatályú légialkalmassági üzemeltetési előírások megkövetelik.

c) Minden repülőgépen, amely el van látva a b) albekezdéssel összhangban egy hajózószemélyzeti fülkeajtóval:

1. ezt az ajtót be kell csukni a hajtóművek felszálláshoz történő elindítása előtt és be kell zárni, ha biztonsági eljárás vagy a parancsnok megköveteli, amíg a leszállás után a hajtóműveket le nem állítják, kivéve, ha jogosult személyek a Nemzeti Légi Biztonsági Programmal összhangban belépés vagy kilépés céljából szükségesnek ítélik meg;

2. eszközökről kell gondoskodni, hogy mindegyik pilótaülésből olyan mértékben figyelemmel lehessen kísérni a hajózószemélyzeti fülke előtti területet, hogy azonosítani lehessen a személyeket, akik be kívánnak lépni a hajózószemélyzeti fülkébe és hogy észlelni lehessen a gyanús viselkedést vagy a potenciális fenyegetést.”