



AZ EURÓPAI UNIÓ
TANÁCSA

Brüsszel, 2005. május 3. (08.09)
(OR. en)

8546/05

**Intézményközi dokumentum:
2000/0069 COD**

**AVIATION 39
CODEC 300**

FELJEGYZÉS

Küldi :	Főtitkárság
Címzett :	Küldöttségek
Előző dok. sz.:	16371/04 AVIATION 219 CODEC 1379
Biz. jav. sz.:	6364/1/04 REV 1 AVIATION 43 CODEC 218
Tárgy:	LÉGIFORGALOM Az Európai Parlament és a Tanács módosított rendelettervezete a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK rendelet módosításáról (EUOPS)

A TTE (Közlekedési, távközlési és energiaügyi) Tanács 2004. december 10-i ülésén részleges politikai megállapodásra jutott a fenti javaslatról annak cikkei és a III. melléklet O (légiutas-kísérő személyzet) és Q (repülési idő korlátai) részei tekintetében, lásd a 16039/04 és a 16371/04 sz. dokumentumokat.

Megállapodás született, hogy a III. melléklet többi részén, amely az A-N részekből és a P, R és S részekből áll, azután folytatják a munkát, hogy a Bizottság, a tagállamok szakértői egy csoportjának segítségével, áttekinti a vonatkozó szövegeket a legutóbbi (7. változatú) JAR_OPS fényében.

A Bizottság elkészítette ezt a felülvizsgálatot és a mellékletben közöljük a III. melléklet teljes tervezetét. A változásokat ~~áthúzott~~ és **félkövér/dőlt** betűkkel jelezzük.

A légiforgalmi munkacsoport általi megvizsgálás után a szöveget előterjesztik az Állandó Képviselők Bizottságának (COREPER), hogy elfogadja a Tanács közös álláspontját a rendelettervezetről.

“III. MELLÉKLET

A repülőgéppel történő gazdasági célú közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások

OPS 1: Gazdasági célú légi közlekedés (repülőgépek)

Tartalom (Általános vázlat)

- A RÉSZ - Alkalmazhatóság
- 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 egyensúly
- K RÉSZ - Eszközök és berendezések
- L RÉSZ - Kommunikációs és navigációs berendezések

M RÉSZ - Repülőgépek karbantartása

N RÉSZ - Hajózási személyzet

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 tárgyak légi szállítása

S RÉSZ - Biztonság

A RÉSZ
ALKALMAZHATÓSÁG ÉS
FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

OPS 1.001

Alkalmazhatóság

Az OPS 1. része előírja a követelményeket minden polgári repülőgép gazdasági 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 szállítanak; valamint

- (3) légijárművel folytatott munkavégzést közvetlenül megelőző, annak tartama alatti és azt közvetlenül követő repülésekre feltéve, hogy ezek a repülések

közvetlenül kapcsolódnak ehhez a légijárművel folytatott munkavégzéshez és ezekben a légénység tagjain kívül legfeljebb hat, a légijárművel folytatott munkavégzéshez elengedhetetlenül szükséges személyt szállítanak.

OPS 1.003

Fogalommeghatározások

(a) Jelen 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) „Minimális felszerelési alaplista (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) „Minimális felszerelési lista”: 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 légijárművére az üzemben tartó készíti el, figyelembe véve légijárművének meghatározását és

a vonatkozó üzemeltetési és karbantartási körülményeket, a Hatóság által jóváhagyott eljárással összhangban.

(b) M rész és 145. rész, amint ebben a mellékletben hivatkoznak rájuk: a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-ai 2042/2003/EK bizottsági rendelet.

B RÉSZ
ÁLTALÁNOS

OPS 1.005

Általános

(a) Egy üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet gazdasági célú légi közlekedés rendeltetéssel, ha betartja az OPS 1. részét: **B teljesítmény osztályú repülőgépek üzemeltetésére vonatkozó könnyített követelmények, amelyek az OPS 1.005(a) 1. függelékében található.**

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

(c) Minden repülőgépet légialkalmassági bizonyítványának feltételei betartásával és a repülőgép üzemeltetési kézikönyvében foglalt korlátozások keretei között kell üzemeltetni.

(d) Minden mesterséges oktató berendezést (STD), mint amilyenek a repülésszimulátorok vagy a repülési oktató berendezések (FTD), amelyek egy

repülőgépet oktatás és/vagy számonkérés céljára helyettesítenek, a mesterséges oktató berendezésekre vonatkozó követelményeknek megfelelően minősíteni és a Hatóságnak használati szempontból a végrehajtandó gyakorlatok tekintetében engedélyeznie kell.

OPS 1.020

Törvények, rendeletek és eljárások – az üzemben tartó felelőssége

Az üzemben tartó gondoskodjon 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 tartó gondoskodik arról, hogy a személyzet minden tagja képes legyen egy közös nyelven kommunikálni.

(b) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a teljes üzemeltető személyzet képes legyen megérteni a nyelvet, amelyen az üzemeltetési kézikönyv feladataikra és felelősségeikre vonatkozó részeit írták.

OPS 1.030

Minimális felszerelési lista – az üzemben tartó felelőssége

(a) Az üzemben tartó minden repülőgépre elkészít egy, a Hatóság által jóváhagyott minimális felszerelési listát (MEL). Ennek a Hatóság által elfogadott vonatkozó minimális felszerelési alaplistán (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 enged 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 monitorolja a biztonságos üzemeltetési gyakorlat és a légiközlekedésre alkalmas repülőgépek biztosítása eljárásai betartását és az eljárások megfelelőségét. A betartás monitorolásának tartalmaznia kell egy visszajelzési rendszert a felelős vezetőnek (lásd az OPS 1.175 (h) pontját is), hogy szükség esetén a kijavításra irányuló cselekvést biztosítsa.

(b) A minőségügyi rendszer foglaljon magába 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 kijavítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok megtétele a program irányításáért felelős személy feladata.

(c) A baleseti és repülésbiztonsági programban azonosított javítási javaslatokból eredő változások hatékonyságát a minőségügyi vezető monitorolja.

OPS 1.040

A személyzet tagja

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózó- és légiutaskísérő-személyzet minden tagja szolgálati feladatainak végrehajtására képzett és alkalmas legyen.

(b) Ahol vannak olyan tagjai a személyzetnek, akik nem a légiutaskísérő személyzet tagjai, akik feladataikat a repülőgép utasterében látják el, az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy ezek

- (1) nem téveszthetők össze a légiutaskísérő 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 tartó gondoskodik 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 véshelyzeti és életmentő eszközökről

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a mentést koordináló központokkal való azonnali közlésre rendelkezésre álljanak a valamennyi repülőgépen lévő véshelyzeti és életmentő eszközökről információt tartalmazó listák. Ez az információ tartalmazza, amennyire értelmezhető, a mentőtutajok és pirotechnikai eszközök számát, színét és típusát, a véshmentő orvosi felszerelések és vízben használatos eszközök részletes ismertetését, valamint a hordozható véshrádió 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 lőszer szállítása

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

(b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a hadi fegyverek és lőszer:

(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 lőszerket az ebben az albekezdésben megadottól részben vagy teljesen eltérő körülmények között szállítsák.

(c) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 tartó gondoskodjon 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

Veszélyes áruk felajánlása repülőgépen történő szállításra

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést annak biztosítására, hogy egyetlen személy se ajánljon fel, vagy vegyen át veszélyes árut repülőgépen történő szállításra, kivéve, ha az érintett személy megfelelően képzett, az áruk pontos osztálybasorolása, dokumentálása, igazolása, leírása, csomagolása, megjelölése, címkézése megtörtént, továbbá azok a Műszaki utasításokban **és a vonatkozó közösségi jogszabályokban** előírtak szerint a szállításhoz megfelelő állapotban vannak.

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 Üzemeltetési 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 1.037(a)(2) szerinti üzemben tartói 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 üzemeltetésért 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 Üzemeltetési 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 üzemeltetéséhez 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 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 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 hajózárszemélyzet 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, jele-
ket, fényeket, a légiirányítás jelzé-
seit és utasításait, kifejezéseit és
eljárásait illetően, és képes meg-
felelni a repülőgépnek a repülőtér-
en történő biztonságos mozgató-
sához szükséges üzemeltetési
standardoknak.**

OPS 1.100

**A pilótafülkében történő tartózkodás
engedélyezése**

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a járatra kirendelt hajózárszemélyzet 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 Üzemeltetési Kézikönyvben szereplő utasításokkal összhangban történik.

(b) A parancsnok gondoskodik 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 tartó gondoskodik 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** Légitársaság-üzemeltetői engedély (AOC) eredetije vagy másolata;
- (5) **A** Repülőgép Rádió 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 minősítéssel/minősítésekkel.

OPS 1.130

A fedélzeten tartandó kézikönyvek

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

- (1) Az Üzemeltetési Kézikönyv azon naprakész részei, amelyek a személyzet feladataira vonatkoznak, a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával;
- (2) Az Üzemeltetési Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek, a repülőgép fedélzetén könnyen hozzáférhetők legyenek a személyzet számára; és
- (3) A repülőgép naprakész üzemeltetési Kézikönyve legyen a repülőgép fedélzetén - kivéve, ha a Hatóság elfogadta, hogy az OPS 1.1045, 1. Függelék, B) Rész előírásai szerinti

Üzemeltetési Kézikönyv tartalmazza a repülőgépről a vonatkozó információkat.

OPS 1.135

A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 **MA rész (306) bekezdés** által megkövetelt információkat tartalmazza;
- (3) Az irattározott ATS repülési terv részletei;
- (4) A vonatkozó NOTAM/AIS tájkoztató dokumentációk;
- (5) Megfelelő meteorológiai információ;
- (6) Tömeg és egyensúly számítási dokumentációk a J) fejezetben 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 d) 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 gondoskodik a következőkről:
- Legalább minden egyes repülés vagy repüléssorozat időtartamára:
- (i) a földön őrizték meg a járatra és az üzemeltetés típusára vonatkozó információkat; és
 - (ii) az információkat addig őrizték 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 egyensúlyi dokumentációkat, ha szükségesek (OPS 1.625 hivatkozik rájuk); és
 - (5) a speciális rakományokra vonatkozó értesítést.

OPS 1.145

Felhatalmazás ellenőrzésre

Az üzemben tartó gondoskodik 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 gondoskodik 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.

**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 óras időtartamú anyag kitörölhető; és
- (ii) Megőrizni egy dokumentumot, amelyek 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 hozzájárult; és
- (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 leasing)* – Ha a repülőgép üzemeltetése a bérbevevő 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 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek 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.

(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 No.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)*

A 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 teljesítmény osztályú 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 a 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 melléklet 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 határozza meg szabályokat az utasoknak a pilótaülésben történő szállítására.

(ii) A parancsnok gondoskodik 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 üzemeltetésekor 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 fenn tartani. Biztosítani kell a kutatási és mentési szolgáltatásokat az OPS 1.300-nak megfelelően.

(8) OPS 1.225 Repülőtér üzemeltetési minimumok: VFR szerinti üzemeltetésekor 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 rádió lefedettséget, 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 tartó gondoskodik 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 tartó gondoskodik 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 (turbínás hajtóművek esetén) repüléshez; és

(D) Kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag – a kitérő célrepülőtérnek a célállomáson keresztüli eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér.

(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 üzemeltetése 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 tartó gondoskodik 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-re 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 kifutópálya 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 teljesítmény adatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvvel.

(ii) Az (i) albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a Légijármű-üzemeltetői 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 kifutópályákat;

(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 500m, 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 kifutópálya 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 teljesítmény adatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvvel.

(ii) Az (i) albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a Légijármű-üzemeltetői 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 kifutópályákat;

(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.

(26) OPS 1.550 Leszállás - Száraz kifutópálya :

(i) A bekezdés a következő kiegészítéssel érvényes: Ahol ezen bekezdésnek a kifutópálya 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 teljesítmény adatot is, amely nem áll ellentétben a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvvel.

(ii) Az (i) albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a Légijármű-üzemeltetői 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 kifutópályákat;

(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 fenntartás irányítási szabályzat adaptálható a folytatandó üzemeltetéshez;

(30) M rész, M. A. 306. bekezdés, Repülőgép 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)-et 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 fellelnie az üzemeltetés típusának és azon repülőgép osztályának, amelyen a hajózószemélyzet szolgál, megfelelően figyelembevéve 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 gazdasági 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 kompetencia:

(i) A (b), (c) és (d) albekezdések VFR szerinti nappali üzemeltetésre nem vonatkoznak azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartó gondoskodik 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 kompetencia a következőképpen érvényesíthető újra:

(A) A legigényesebb repülőterekre történő repülés kivételével legalább 10 szektor 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 szektor magasságról VMC szerint (látás melletti meteorológiai körülmények között) hajtják végre és

(3) A repülés előtt megfelelő önálló tájékozódásra került sor.

(38) OPS 1.980 Egyél 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 szektorra 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 légiakalmasság fenntartási szabályzat
A folyamatos légiakalmasság fenntartási szabályzat adaptálható a végrehajtani szándékozott üzemeltetéshez.

(43) OPS 1.1071 Repülőgép műszaki napló:

Az M rész M.A. 306 bekezdésnél jelzett módon alkalmazandó.

(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 légijármű-üzemeltői engedély (AOC) alapján és feltételeivel összhangban üzemeltessen repülőgépet gazdasági 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) Ki kell elégítenie a Hatóság igényét 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 tartó köteles kielégíteni a Hatóság igényeit 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 tartó gondoskodjon arról, hogy minden repülést az Üzemeltetési Kézikönyv előírásaival összhangban hajtsanak végre.

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

(n) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 Üzemeltetési 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 1702/2003/EGK rendelettel 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 **részsel, M.A. és G részsel;** összhangban jóváhagyta és

(3) Kielégítette a Hatóság követelményeit, hogy képes a következőkre:

- (i) megfelelő szervezetet felállítani és fenntartani;
- (ii) az OPR 1.035-tel összhangban lévő minőségügyi rendszert felállítani és fenntartani;
- (iii) betartani az előírt oktatási programokat;
- (iv) betartatni 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 gazdasági célú légiszállítási repülések lennének.

OPS 1.185

Adminisztratív követelmények

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 üzemeltetési 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 fenntartás** 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(i)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 Üzemeltetési kézikönyvet később, de legalább 60 nappal a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt lehet benyújtani.

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

(e) Az AOC meghosszabbítása iránti kérelmet legalább 30 nappal vagy annival, 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 légijármű-üzemeltetői

engedély tartalma és feltételei

Egy 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 üzemeltetett repülőgépek lajstromjeleiről értesítik;
- (f) Az üzemeltetés engedélyezett területei;
- (g) Speciális korlátozások; és
- (h) Speciális engedélyek/jóvá hagyások, 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 tárgyak 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 pozíciók kinevezett betöltői

(1) A pozíciók kinevezett betöltői feladatainak és felelősségeinek leírását, beleértve neveiket, az Üzemeltetési 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 pozíciók kinevezett betöltőinek távollétében a felügyelet folyamatosságát.

(4 **3**) Egy AOC birtokosa által egy pozíció betöltőjének kinevezett személy nem nevezhető ki egy pozíció betöltésére egy másik AOC birtokosa által, kivéve, ha ez az **érintett Hatóságok** számára elfogadható.

(4) A pozíciók betöltésére kinevezett személyekkel olyan szerződést kell kötni, hogy elegendő időt dolgozzanak, hogy az üzemeltetés méretéhez és terjedelméhez mért vezetői 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 megfeleljen 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 üzemeltetési kézikönyvben előírt színvonal elérésére alkalmas tapasztalattal és személyes tulajdonságokkal rendelkező személyeknek kell ellátni.

(d) *Elhelyezés*

(1) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 kézikönyvvek, a módosítások és egyéb dokumentáció előállításáról.

D RÉSZ
ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

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

Üzemeltetési kézikönyv

Az üzemben tartó bocsásson az üzemeltető személyzet használatára és iránymutatásul egy Üzemeltetési kézikönyvet rendelkezésre a P résszel összhangban.

OPS 1.205

Az üzemeltető személyzet szakértelme

Az üzemben tartó gondoskodjon 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 Üzemeltetési kézikönyvben előírt eljárások betartását.

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

OPS 1.215

**Légiforgalmi irányító szolgálatok
használata**

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy minden járaton, ahol elérhető, használják a légiforgalmi irányító szolgálatokat.

OPS 1.216

Repülés közbeni operatív utasítások

Az üzemben tartó gondoskodjon 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

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 célállomás-ként, 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 kritériumoknak; és
- (4) a személyzet képesítése megfelelő.

OPS 1.230

Műszeres indulási és megközelítési eljárások

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 történnék.

(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

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a műszeres repülés folyamán történő zajcsökkentéshez az ICAO PANC OPS 1. Kötet előírásainak betartásával (Dok.: 8168-OPS/6011).

(b) Az üzemben tartó által előírt felszálláskori zajcsökkentési eljárások bármely egyedi repülőgéptípusra legyenek azonosak az összes repülőtér esetén.

OPS 1.240

Üzemeltetési útvonalak és területek

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 tartó gondoskodik 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 (RVSM) légtérben. (RVSM)

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a légtér azon meghatározott részein, ahol regionális léginnavigációs megállapodás alapján 300 m (1000 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 speciális navigációs

követelmények vonatkoznak

A Regionális Léginavigációs Egyezmények alapján az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet olyan területeken, illetve a légtér bizonyos részein, amelyekre minimális navigációs teljesítmény előírások vonatkoznak, ha a hatóság engedélyezi (MNPS/RNP/RNAN jóváhagyás) (Lásd az OPS 1.865 (c) pont (2) albekezdést és az OPS 1.870-t is).

OPS 1.245

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

(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 van távolabbi pontja egy megfelelő repülőtértől a következőknél:

(1) A teljesítményszintű 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 teljesítményszintű 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 teljesítményszintű 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 azon tényleges sebességet alapul véve, amelyet a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel repülve fenn tud tartani az alábbi körülmények között:

- (1) Nemzetközi egyezményes légkör (ISA);
- (2) Vízsíntes repülés:
- (i) Sugárhajtású repülőgépek esetén az alábbiak közül a kisebb magasságon;
- (A) FL 170; vagy
- (B) azon maximális repülési magasság, amelyre a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel felemelkedhet és amelyet képes fenntartani az AFM-ben megadott teljes emelkedési sebességgel.
- (ii) Légcsavaros repülőgépek esetén az alábbiak közül a kisebb magasságon;
- (A) FL 80; vagy
- (B) azon maximális repülési magasság, amelyre a repülőgép egy üzemképtelen hajtóművel felemelkedhet és amelyet képes fenntartani az AFM-ben megadott teljes emelkedési sebességgel.
- (3) A megmaradt üzemelő hajtómű maximális állandó tolóereje vagy teljesítménye;
- (4) Az alábbiakból eredőnél nem kisebb repülőgép tömeg:
- (i) felszállás tengerszintről a legnagyobb felszállási tömeggel; és
- (ii) felemelkedés minden hajtóművel az optimális hosszútávú utazómagasságra; és
- (iii) repülés minden hajtóművel a hosszútávú utazósebességgel ezen a magasságon, amíg a felszállástól eltelt idő nem egyenlő a fenti (a) albekezdésben előírt alkalmazandó távolsági küszöbértékkel.
- (c) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési 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 és magasságok (repülési szintek) használatának célja csak a megfelelő repülőtértől mért legnagyobb távolság meghatározása.

OPS 1.246

Megnövelt hatótávolságú üzemeltetés (ETOPS) kéthajtóműves repülőgépekkel

- (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 tartó gondoskodjon arról, hogy rendelkezésre áll egy megfelelő ETOPS útvonal alternatíva az engedélyezett eltérési időn belül, vagy a repülőgép üzemképességi állapotából eredően a MEL alapján meghatározott eltérési időn belül - amelyik rövidebb. (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

(a) Az üzemben tartónak 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 tartó gondoskodjon arról, hogy a repülések tervezése **legalább az alábbi (1) és (2)**

bekezdéseken alapul:

(1) Az Üzemeltetési 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 légiirányító szolgálatok eljárásait és korlátozásait.

(c) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repüléshez szükséges kifogyasztható üzemanyag-mennyiség repülés előtti kiszámítása tartalmazza a következőket:

- (1) guruláshoz szükséges üzemanyag;
- (2) útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag;
- (3) tartaléküzemanyag, amely az alábbiakat tartalmazza:
 - (i) váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag;
 - (ii) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér. (Ez nem zárja ki a kiinduló repülőtér kiválasztását alternatív célrepülőtérként);
 - (iii) vésztartalék üzemanyag; és
 - (iv) kiegészítő üzemanyag, ha előírt az üzemeltetés típusához (pl. ETOPS); és
- (4) többlet üzemanyag, ha a parancsnok igényli.

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

- (1) útvonalrepüléshez szükséges üzema-

anyag a repülés hátralévő szakaszára;

- (2) tartaléküzemanyag, amely az alábbiakat tartalmazza:

- (i) váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag;
 - (ii) kitérő célrepülőtér eléréséhez szükséges üzemanyag, ha előírt a kitérő célrepülőtér. (Ez nem zárja ki a kiinduló repülőgép kiválasztását alternatív célrepülőtérként);
 - (iii) vésztartalék üzemanyag; és
 - (iv) kiegészítő üzemanyag, ha előírt az üzemeltetés típusához (pl. ETOPS); és
- (3) többlet üzemanyag, 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 tartó gondoskodik 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** audio-vizuális 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 az 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 (visszacukott) 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 tartó gondoskodik 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 Üzemeltetési 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 konverziós 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 Üzemeltetési kézikönyvben szereplő előírások az üzemanyag-, olaj-, oxigén szükséglet, 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 repülőterre való visszatérés időjárási, vagy teljesítményi okok miatt nem lehetséges. A felszálló kitérő repülőtér az alábbi távolságokon belül legyen:

(1) Kéthajtóműves repülőgépek esetén vagy:

(i) egy óra repülési idő az az AFM-ben (Repülőgép üzemeltetési 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 üzemeltetési 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 (Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben) 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 nem haladja meg a 6 órát; és

(ii) a célrepülőtéren két kifutópálya áll rendelkezésre és használható, és a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja a célrepülőtérré azt jelzi, hogy a célrepülőtérré 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 közül a nagyobb, és a látótávolság legalább 5 km lesz;

vagy

(2) a célállomás egy elszigetelt helyen van, s nincs megfelelő alternatív célállomás.

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

(1) a vonatkozó időjárásjelentések 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; vagy

(2) nem áll rendelkezésre meteorológiai információ

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

OPS 1.297

Tervezési minimumok a műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti repülésekhez

(a) *Tervezési minimumok felszálló kitérő repülőterekhez.* Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőtérrel felszálló kitérő repülőtérrel, ha a vonatkozó időjárásjelentések 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 a célrepülőterekre és a kitérő célrepülőterekre.* Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőtérrel célrepülőtérrel vagy kitérő célrepülőtérrel, ha a vonatkozó időjárásjelentések 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:

- (1) Tervezési minimumok egy célrepülőtérre,
kivéve az elszigetelt célrepülőtereket:
- (i) RVR/látótávolság az OPS 1.225-tel összhangban meghatározva; és
- (ii) nem precíziós vagy körözéses megközelítés esetén, a felhőalap az MDH-n vagy felette; és
- (2) Tervezési minimumok (egy) kitérő célrepülőtérre (célrepülőterekre) **és elszigetelt célrepülőterekre az alábbi 1. táblázat szerintiek lesznek:**

1. táblázat

Tervezési minimumok - útvonali és célállomás kitérő repülőterek – elszigetelt célrepülőterek

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok
II és III kategória	I kategória (1. megjegyzés)
I kategória	Nem precíziós (1. és 2. megjegyzések)
Nem precíziós	Nem precíziós (1. és 2. megjegyzések) plusz 200 láb/1000 m
Körözéses	Körözéses <u>(2. és 3. megjegyzések)</u>

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

3. megjegyzés Látótávolság

(c) *Tervezési minimumok útvonali kitérő repülőterekre.* Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőteret útvonali kitérő repülőterként, ha a vonatkozó időjárásjelentések 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 fenti 1. táblázat szerinti érvényes leszállási minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbakk lesznek.

(d) *tervezési minimumok egy ETOPS útvonali kitérő repülőtérre.* Az üzemben tartó csak akkor válasszon ki egy repülőteret ETOPS útvonali kitérő repülőterként, ha a vonatkozó időjárásjelentések 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 2. táblázat szerinti érvényes leszállási minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbakk lesznek, és ha összhangban van az üzemben tartó ETOPS jóváhagyásával.

2. táblázat

Tervezési minimumok – ETOPS

**Megközelítési Tervezési minimumok
típusa**

(szükséges RVR/látótávolság és felhőalap, ha értelmezhető)		
	Repülőter rendelkezik	
	legalább két, 2 külön segítség- gen alapuló, 2 külön kifutópályát kiszolgáló külön megközelítési eljárással	legalább két, 2 külön segítség- gen alapuló, egy kifutópályát kiszolgáló külön megközelítési eljárással. vagy, legalább egy, egy segítség- gen alapuló, egy kifutópályát kiszolgáló megközelítési eljárással
II, III kat. (ILS, MLS) precíziós megközelítési és	I kat. precíziós megközelítési minimumok	Nem precíziós megközelítési minimumok

I. kat. precíziós megközelítési (ILS, MLS)	Nem precíziós megközelítési minimumok	Körözési minimumok, vagy ha nem értelmezhetők, nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1000 m
Nem precíziós megközelítési	Nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1000 m vagy körözési minimumok közül a kisebb	Körözési minimumok és nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1000 m közül a nagyobb
Körözési megközelítési	Körözési minimumok	

OPS 1.300

ATS repülési terv benyújtása

Az üzemben tartó gondoskodik 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 tartó gondoskodik arról, hogy ne történjék a repülőgép üzemanyag feltöltése/üzemanyag 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 kiszállítása-
kor. Minden egyéb esetben tartsák be a szükséges óvórendszabályokat, valamint a repülőgépen megfelelően képezett személyzet teljesítsen szolgálatot, akik felkészültek a repülőgép kiürítésének

kezdemenyezésére 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

Tolatas és vontatás

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy minden tolatási és vontatási eljárás feleljen meg a vonatkozó repülési szabványoknak és eljárásoknak.

(b) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőgépek gurulás előtti vagy utáni helyválttatása csak akkor történik vonórúd nélkül, ha:

(1) a repülőgépet kialakítása megóvjaa 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.

**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 képezett 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 igénybevevett 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, az légiutas-kísérő személyzet oda rendelt tagjai **a repülés kritikus fázisaiban** üljenek kijelölt szolgálati helyeiken.

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) *Utások*

- (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 repülőgépek 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(ák) 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 Üzemeltetési 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 kezdje meg a felszállást; és
- (2) csak akkor folytassa a repülést azon a ponton túl, ahol egy módosított repülési terv érvényes repülés közbeni új-

ratervezés esetén, ha rendelkezésre áll az információ, hogy a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőtér(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.297-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

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

- (1) az elhatározási ponton, ha az elhatározási pont eljárást alkalmazza; vagy
- (2) az előre meghatározott ponton, ha az előre meghatározott pont eljárást alkalmazza, ha rendelkezésre áll az információ, hogy a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőtér(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.297-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.

(c) Egy IFR szerinti repüléskor a parancsnok csak akkor folytassa 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.

(d) Egy VFR szerinti repülés során a parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha az aktuális meteorológiai jelentések vagy az aktuális jelentések és előrejelzések kombinációja azt jelzi, hogy az útvonalon vagy az útvonal azon részén, amelyen VFR szerint repülnek, a megfelelő időben a meteorológiai feltételek olyanok, hogy lehetővé teszik az ezen szabályok betartását.

OPS 1.345

Jég és egyéb szennyezőanyagok - földi eljárások

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat, amelyeket követni kell, ha a repülőgép földi jégmentesítése 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 Üzemeltetési kézikönyvben megengedett mértéket.

OPS 1.346

Jég és egyéb szennyezőanyagok – 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 kezdje meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a repülőgép legalább a repülés biztonságos végrehajtásához tervezett mennyiségű üzemanyagot és olajat magával viszi, 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 kifutópálya 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 irányítását bízta, 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 gazdasági célú légiszállító repülések végrehajtása során ne kerüljön sor vészhelyzeti eljárások részbeni, vagy teljes alkalmazását igénylő rendelleneségek, vészhelyzetek, valamint mesterségesen előidézett IMC (műszeres meteorológiai körülmények) szerinti repülés szimulációjára.

OPS 1.375

Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás

(lásd az OPS 1.375 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárást annak biztosítására, hogy a repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzésekre és üzemanyag-gazdálkodásra sor kerül.

(b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy a repülés közben megmaradó kifogyasztható üzemanyag mennyisége ne legyen kevesebb, mint amennyi a véstartalék-üzemanyag megmaradása mellett szükséges egy olyan repülőtérig történő repüléshez, amelyen biztonságosan le lehet szállni.

(c) A parancsnok jelentsen be kényszerhelyzetet, ha a leszálláskorra **számítottan** megmaradó kifogyasztható üzemanyag kevesebb, mint a véstartalék-üzemanyag kell legyen.

OPS 1.380

Szándékosan üres

OPS 1.385

Kiegészítő oxigén használata

A parancsnok gondoskodik 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 a személyzet nagymértékben kitett tagjainak dózisait;

(3) Tájékoztassa a személyzet érintett tagjait a munkájukkal járó egészségügyi kockázatról;

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

(5) Gondoskodik 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 üzemeltessen repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha az OPS 1.680 (a) pont (1) albekezdésében előírt felszerelés üzemképes, vagy az OPS 1.680 (a) pont (2) albekezdésében előírt eljárást betartják.

(2) A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés irányítását bízta, kezdeményezze az ereszkedést mielőtt megvalósítható, ha a kozmikus sugárzási dózisnak az Üzemeltetési 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 irányítását bízta, 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 felel meg.

(b) Ha az ACAS egy másik repülőgéphez való indokolatlan közelséget (RA) jelez, a parancsnok vagy a pilóta, akire a repülőgép irányítását bízta, gondoskodjon arról, hogy azonnal megkezdjék a korrekciót a biztonságos elkülönítés érdekében, kivéve, ha a behatolót vizuálisan azonosították és megállapították, hogy nem jelent fenyegetést.

OPS 1.400

Megközelítés és leszállás körülményei

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

OPS 1.405

A megközelítés megkezdése és folytatása

(a) A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés irányítását bízta, 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.

(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 irányítását bízta, akkor kell határoznia a megközelítés folytatásáról vagy megszakításáról, mielőtt a megközelítés végső szakaszában a repülőtér fölött 1000 láb alá süllyed. **Ha az MDA/H a repülőtér fölött legalább 1000 láb, az üzemben tartó határozza 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 kifutópályának 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 tőrrel (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.

(2) 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 légijárművön tartózkodott;

(B) közvetlen kapcsolatba került a légijármű bármelyik részével, beleértve azokat is, amelyek leváltak a légijárműről; 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 rendszeren hozzáférhető területeken kívül rejtőzködtek; vagy

(ii) a légijármű károsodást vagy szerkezeti meghibásodást szenved, amely károsan befolyásolja a légijármű 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 légsavarokra, forgószárnylapátokra, szárnyvégekre, antennákra, gumikra, áramvonalazó burkolatokra, vagy a légijármű borításán történt kisebb horpadásokra vagy szúrt lyukakra korlátozódik; vagy
(iii) a légijármű 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 gondoskodik 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 veszélyezteteti vagy veszélyeztetheti a biztonságos üzemeltetést, a parancsnok ezen kívül 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 tartó gondoskodik arról, hogy az üzemben tartó államának Hatóságát, a legközelebbi megfelelő hatóságot (ha nem az üzemben tartó államának Hatósága) és az üzemben tartó állama által értesíteni megkövetelt valamennyi más szervezetet 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) Speciális 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 ezen kívül 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 légijármű, amelyért felelős, a légijármű 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) Vészhelyzetek repülés közben a fedélzeten lévő veszélyes áru mellett. Ha repülés közben vészhelyzet következik be és a helyzet lehetővé teszi, a parancsnok tájékoztassa a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálati egységet a fedélzeten lévő valamennyi veszélyes árurol. Miután a légijármű leszállt, a parancsnok, ha az eset kapcsolatban volt a

veszélyes áruk szállításával, tartsa be az OPS 1.1225-ben előírt jelentési kötelezettségeket 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.

Fenntartva

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 válaszfalnak 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 meggyulladásá 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 dohányzás mellőzésére;
- (7) Elegendő számú képesített személy 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.

**Repülés közbeni üzemanyag-
gazdálkodás**

(a) *Repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzések*

(1) A parancsnok gondoskodik arról, hogy repülés során rendszeres időközönként üzemanyag-ellenőrzéseket végeznek. A megmaradt üzemanyagot fel kell jegyezni és ki kell értékelni a következőképpen:

(i) összehasonlítva a tényleges fogyasztást a tervezett fogyasztással;

(ii) ellenőrizve, hogy a megmaradt üzemanyag elegendő-e a repülés befejezésére; és

(iii) meghatározva a célállomásra történő megérkezéskor várhatóan megmaradó üzemanyagot.

(2) A vonatkozó üzemanyag-adatokat fel kell jegyezni.

(b) *Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás.*

(1) Ha egy repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzés azt eredményezi, hogy a célállomásra érkezéskor megmaradó **számított** üzemanyag kevesebb, mint a szükséges kitérő üzemanyag plusz a

vész tartalék üzemanyag, a parancsnoknak figyelembe kell vennie a célrepülőtérén, a kitérő repülőtérre vezető kitérő útvonalon és a kitérő célrepülőtérén fennálló forgalmi és üzemeltetési feltételeket, **hogyan eldöntse,** hogy folytassa-e az utat a célrepülőtérre vagy kitérjen-e, hogy a vész tartaléknál ne szálljon le kevesebb üzemanyaggal.

(2) Egy elszigetelt repülőtérre való repülésnél:

Meg kell határozni a lehető legutolsó kitérés pontot valamely rendelkezésre álló útbaeső kitérő repülőtérre. Ezen pont elérése előtt a parancsnok mérje fel az elszigetelt repülőtér fölött várhatóan megmaradó üzemanyagot, az időjárási feltételeket, az elszigetelt repülőtérén és valamennyi útbaeső repülőtérén az üzemeltetési feltételeket, mielőtt ledönti, hogy folytatja-e az utat az elszigetelt repülőtérre vagy kitér egy útbaeső repülőtérre.

E RÉSZ
ÜZEMELTETÉS MINDEN
IDŐJÁRÁSBAN

OPS 1.430

**Repülőtér üzemeltetési minimumok –
Általános rendelkezések**

(lásd az OPS 1.430 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó minden használni szándékozott repülőtérre alakítson ki repülőtér üzemeltetési minimumokat, amelyek nem kisebbek az 1. függelékben megadott értékeknél. Az ilyen minimumok meghatározási módszerei a Hatóság számára elfogadhatóak legyenek. Ezek a minimumok ne legyenek alacsonyabbak, mint amelyeket a repülőtér elhelyezkedése szerinti állam állapít meg, kivéve, ha ezt ez az állam külön jóváhagyta.

Megjegyzés: A fenti pont nem tiltja a nem tervezett kitérő repülőtérre a minimumok repülés közbeni kiszámítását, ha az egy jóváhagyott 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 kifutópályák méreteit és jellemzőit;

(4) a rendelkezésre álló vizuális és nem vizuális földi segítségek megfelelőségét és teljesítményét

(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; és

(8) A meteorológiai körülmények meghatározásának és jelentésének eszközeit.

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

Terminológia

A jelen részben használatos kifejezések jelentése a következő:

- (1) *Körözés*. A műszeres megközelítés vizuális szakasza a repülőgép helyzetének leszálláshoz történő beállítására olyan kifutópálya esetén, amelynek elhelyezése nem megfelelő az egyenes megközelítéshez.
- (2) *Eljárások kis látótávolság esetén (LVP)*. A biztonságos üzemeltetés biztosítása céljából a repülőtéren alkalmazott eljárások a II és 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 magába 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.

Megjegyzés: Egy tipikus másodlagos független irányító rendszer magába foglal egy felső útmutató monitort (head up display), amely rendszerint a vezérlési parancs információt mutatja, előfordulhat azonban alternatívaként a helyzet (vagy eltérés) jelzése is.

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

OPS 1.440

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok

(Lásd az OPS 1.440 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó csak akkor folytasson II 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 teljeskörű 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.

OPS 1.445

Üzemeltetés kis látótávolságnál – repülőtéri feltételek

(a) Az üzembentartó 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, II és III kategóriájú üzemeltetés 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-nek és elhatározási magasságnak az üzemben tartó II/III kategóriára szóló jóváhagyásának megfelelő korlátozó értékei közötti üzemeltetésben; és

(ii) legyen az 1. függelékkel összhangban minősítve;

- (2) Az oktatást és ellenőrzést a Hatóság által jóváhagyott és az Üzemeltetési 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 és a II és III kategóriájú üzemeltetésre. Ezeket az eljárásokat az Üzemeltetési kézikönyv tartalmazza és foglalják magukba 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, illetve a CAT II vagy III 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 vagy egy 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 megkezdése előtt.

OPS 1.460

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Minimális felszerelés

- (a) Az üzemben tartó szerepeltesse az Üzemeltetési kézikönyvben azt a minimális felszerelést, amelynek üzemképesnek kell lennie egy kis látótávolságon történő felszállás 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. 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 repülőtérre az időjárási feltételek legalább eléri 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 megkezdni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási kifutópálya hosszában legalább az előírt minimum érték.

(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 kifutópálya hosszában legalább az előírt minimum érték.

(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 1500 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
Kifutópálya széle kivilágítva és/vagy középvonala jelezve	250/300 m (1. és 2. megjegyzés)
Kifutópálya széle és középvonala kivilágítva	200/250 m (1. megjegyzés)
Kifutópálya 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 kifutópálya 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 teljesítmény-feltételeknek, 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 meg-

hibásodás 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 mint a fenti 1. táblázatban vagy a lenti 2. táblázatban megadottnál.

2. táblázat

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

Felszállási RVR/látótávolság – repülési útvonal	
A feltételezett hajtómű meghibásodási magasság a felszálló kifutópálya 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	1000 m
> 300 láb	1500 m (1. megjegyzés)

1. megjegyzés: az 1500 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 az 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, C 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 kifutópálya középvonala

fények és egymástól legfeljebb 60 m távolságra lévő nagy erősségű szegélyfények üzemelnek;

(C) a hajózószemélyzet tagjai kielégítően elvégezték az oktatást a repülőgépszimulátoron;

(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 kifutópálya védelem és berendezések állnak rendelkezésre.

(b) *Nem precíziós megközelítés*

(1) *Rendszer minimumok*

- (i) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a nem precíziós megközelítési eljárásokra a rendszer minimumok, - 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

Rendszer minimumok nem precíziós megközelítés kiszolgáló berendezéseihez

Rendszer minimumok	
Eszköz	Legalacsonyabb MDH
ILS (siklópálya nélkül – LLZ)	250 láb
SRA (½ 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 tartó gondoskodik arról, hogy a nem precíziós megközelítéskor a süllyedés minimális magassága nem alacsonyabb, mint vagy:

- (i) a repülőgépkategória OCH/OCL értéke; vagy
(ii) a rendszer minimum.

(3) *Vizuális.* 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 pályaküszöb jelzések;
(iv) a pályaküszöb fények;
(v) a pályaküszöb azonosító fények;
(vi) az optikai siklópálya jelzés;
(vii) a földetérési zóna, vagy a földetérési zóna jelzések;
(viii) a földetérési zóna fények;
(ix) a kifutópálya szegélyfények; 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 Teljes jelzésrendszer ((1), (5), (6) és (7) megjegyzések				
MDH	RVR/repülőgépkatego ria			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	800 m	800 m	800 m	120 0 m
300 – 449 láb	900 m	100 0 m	100 0 m	140 0 m
450 – 649 láb	100 0 m	120 0 m	120 0 m	160 0 m
650 láb és több	120 0 m	140 0 m	140 0 m	180 0 m

4b táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – közepes
jelzésrendszer

Nem-precíziós megközelítés minimumok Közepes jelzésrendszer ((2), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkatego ria			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	100 0 m	110 0 m	120 0 m	140 0 m
300 – 449 láb	120 0 m	130 0 m	140 0 m	160 0 m
450 – 649 láb	140 0 m	150 0 m	160 0 m	180 0 m
650 láb és több	150 0 m	150 0 m	180 0 m	200 0 m

4c táblázat

**RVR nem precíziós megközelítésre –
alapszintű jelzésrendszer**

Nem-precíziós megközelítés minimumok alapszintű jelzésrendszer ((3), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkatego ria			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	120 0 m	130 0 m	140 0 m	160 0 m
300 – 449 láb	130 0 m	140 0 m	160 0 m	180 0 m
450 – 649 láb	150 0 m	150 0 m	180 0 m	200 0 m
650 láb és több	150 0 m	150 0 m	200 0 m	200 0 m

4d táblázat

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

Nem-precíziós megközelítés minimumok Nincs bevezető jelzőrendszer ((4), (5), (6) és (7) megjegyzések)				
MDH	RVR/repülőgépkatego ria			
	A	B	C	D
250 – 299 láb	100 0 m	150 0 m	160 0 m	180 0 m
300 – 449 láb	150 0 m	150 0 m	180 0 m	200 0 m
450 – 649 láb	150 0 m	150 0 m	200 0 m	200 0 m
650 láb és több	150 0 m	150 0 m	200 0 m	200 0 m

1. megjegyzés: A teljes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 720 m vagy több HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.
2. megjegyzés: A közepes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 és 719 m közötti HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll.

3. megjegyzés: Az alapszintű jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 m-nél kevesebb HI/MI bevezető fényből, bármennyi LI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.
4. megjegyzés: Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a kifutópálya jelzéseiből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya 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 kifutópálya szegély- pályaküszöb- és a kifutópálya 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az I kategóriájú precíziós leszálláskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:
- (i) a repülőgép üzemeltetési 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 kifutópályára a következőkben megadott vizuális referenciák legalább egyikét tisztán látja és azonosítani tudja:

- (i) a bevezető fényrendszer elemei;
 - (ii) a pályaküszöb;
 - (iii) a pályaküszöb jelzések;
 - (iv) a pályaküszöb fények;
 - (v) a pályaküszöb azonosító fények;
 - (vi) az optikai siklópálya jelzés;
 - (vii) a földetérési zóna, vagy a földetérési zóna jelzések;
 - (viii) a földetérési zóna fények; vagy
 - (ix) a kifutópálya szegélyfények.
- (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	Közepes (2. és 6. megj.)	Alapszint (3. és 6. megj.)	Nincs (4. és 6. megj.)
200 láb	550 m	700 m	800 m	1000 m
201– 250 láb	600 m	700 m	800 m	1000 m
251–300 láb	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 láb vagy több	800 m	900 m	1000 m	1200 m

1. megjegyzés: A teljes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 720 m vagy több HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.
2. megjegyzés: A közepes jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 és 719 m közötti HI/MI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll.
3. megjegyzés: Az alapszintű jelzésrendszer a kifutópálya jelzéseiből, 420 m-nél kevesebb HI/MI beve-

zető fényből, bármennyi LI bevezető fényből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll. A fényeknek működni kell.

4. megjegyzés: Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a kifutópálya jelzéseiből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya 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 mini-

mális 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 minimum érték érvényes. Az alkalmazott elhatározási magasság nem lehet kevesebb, mint a robotpilóta minimális használati magasságának 1,25-szöröse.

(6) *Éjszakai üzemeltetés.* Éjszakai üzemeltetéshez legalább a kifutópálya szegélyfények, pályaküszöb fények és a kifutópálya 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 tartó gondoskodjon arról, hogy a II kategóriájú üzemeltetéskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

- (i) a repülőgép üzemeltetési 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, amelyig 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 kifutópályára 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 kifutópálya középvonalának fényei, vagy a kifutópálya 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		
Elhatározási magasság	Automatikusan kapcsolva DH alattig (lásd az 1. megjegyzést)	
	RVR/A, B és C repülőgép kategória	RVR/D repülőgépkategória
100 láb – 120 láb	300 m	300 m (2. megj.) / 350 m
121 láb – 140 láb	400 m	400 m
141 láb és több	450 m	450 m

1. megjegyzés: Ebben a táblázatban az „automatikusan kapcsolva DH alattig” az automatikus repülésirányító rendszer folyamatos használatát jelenti olyan magasságig, amely legfeljebb a vonatkozó DH 80%-a. Ezért a légialkalmassági követelmények az automatikus repülésirányító 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) *III A kategóriájú üzemeltetés.* Precíziós műszeres megközelítés és leszállás ILS vagy MLS alkalmazásával:

(A) 100 lábnál kisebb elhatározási magassággal; és

(B) legalább 200 m futópálya-menti látótávolsággal.

(ii) *III B 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 futópálya-menti látótávolsággal.

Megjegyzés: Ha az elhatározási magasság (DH) és a kifutópálya menti látótávolság (RVR) nem esnek ugyanabba a kategóriába, az RVR fogja meghatározni, hogy az üzemeltetést melyik kategóriában kell figyelembe venni.

(2) *Elhatározási magasság.* Azon üze-

meltetésre, ahol elhatározási magasságot használnak, az üzemben tartó gondoskodik 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 hajózőszemélyzetnek 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 kifutópálya esetén feltételezhető, hogy elhatározási magasság nélküli üzemeltetést támo-

gatni tudnak, kivéve ha külön korlátozva van, ahogy az AIP-ben vagy a NOTAM-ban közzé van téve.

(4) Vizuális referencia

(i) III A kategóriájú üzemeltetés vagy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel folytatott III B 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 kifutópálya középvonalának fényei, vagy a kifutópálya szegélyfényei, vagy ezek kombinációja.

(ii) Hiba esetén is működő repülésvezérlő rendszerrel folytatott, elhatározási magasságot alkalmazó III B 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 kifutópályával földetérés előtt.

(6) *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 függvényében

III kategória minimumai			
Megközelítési kategóriája	Elhatározási magasság (láb) (2. megj.)	Kigurulási vezérlő/irányító rendszer	RVR (m)
III A	100 láb alatt	Nem szükséges	200 m
III B	100 láb alatt	Hibára nem reagáló	150 m (Note 1)
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)-mal összhangban lévő igazolással rendelkező repülőgépekre.
2. megjegyzés: A repülésirányító rendszer redundanciáját a **minden idő-**

járásra 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	150 m	160 m	240 m	360 m

- (2) Az előírt pályán történő körözés ennek az (f), körözés c. bekezdésnek az értelmezésében elfogadott eljárás
- (g) *Vizuális megközelítés.* Az üzemben tartó ne alkalmazzon egy 800 m vagy azalatti RVR-t vizuális megközelítésre.
- (h) A jelentett meteorológiai látótávolság konverziója RVR-re

- (1) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 1500 méter felett), ez nem tekinthető ebben az összefüggésben jelentett RVR-nek és a konverziós táblázat használható.

(2) Ha a meteorológiai látótávolságot a fenti (h) pont (1) albekezdésében szereplő körülmények kivételével bármikor máskor RVR-ré konvertálják, az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a következő táblázatot használják:

9. táblázat

Látótávolság konverziója RVR-ré

Világítás működő elemei	RVR = Jelentett meteorológiai látótávolság x	
	Nappal	Éjszaka
HI megközelítési és kifutópálya fények	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 VSIG 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 V_{AT} 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, 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 ugyana-

zokat 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, rendszer lekapcsolódások), 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.

(g) 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) repülőgép-típusonként 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 repülőgép lajstromozásonként, 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 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 repülőgép típuson minimum 6 hónapos I kategóriás üzemeltetési gyakorlatot szereznek.
 - (ii) Az adott repülőgéptípuson a 6 hónapos II vagy IIIB 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) Megelőző II vagy III kategórás gyakorlattal rendelkező üzemben tartók. A megelőző II vagy III kategóriás gyakorlattal rendelkező üzemben tartó kérésére a Hatóságtól engedélyt kaphat egy csökkentett átmeneti időszakra.

(g) II és III kategóriájú és LVTO berendezések karbantartása. Az üztemben tartó dolgozza ki a fedélzeti irányító rendszerek karbantartási utasítását a gyártóval kapcsolatot tartva és azt beépíteni az OPS 1.910-ben előírt repülőgép karbantartási programjába, amelyet a Hatóságnak kell jóváhagyania.

(h) Kiválasztható repülőterek és kifutópályák

(1) Minden repülőgéptípus-fedélzeti felszerelés-kifutópálya 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 kifutópályára minden repülőgéptípus-fedélzeti felszerelés-kifutópálya kombinációt verifikálni kell I kategóriájú vagy jobb

körülmények között a II vagy III kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt.

(3) 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 változat/kifutópálya kombinációra.

(4) Az ugyanazon repülőgéptípus/változat és fedélzeti felszerelés kombinációt használó üzemben tartók ennek a bekezdésnek a teljesítése során felhasználhatják egymás tapasztalatait és nyilvántartásait.

Az OPS 1.450 1. függeléke

Üzemeltetés kis látótávolságnál –

Oktatás és minősítések

(a) Általános: Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a hajózószemélyzet tagjainak oktatása kis látótávolságnál történő üzemeltetésre foglaljon magába strukturált földi tanfolyamokat, repülőgépszimulátoros 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 végezhék el az alábbi (b), (c) és (d) albekezdésekben leírt teljes oktatási programot.

(2) A hajózószemélyzet más üzemben tartónál II vagy III kategóriás gyakorlatot szerzett tagjai rövidített földi tanfolyamot végezhetnek.

(3) A hajózószemélyzetnek az üzemben tartónál II vagy III kategóriás gyakorlatot szerzett tagjai rövidített földi, repülőgépszimulátoros és/vagy repülőgépes tanfolyamot végezhetnek. A rövidített tanfolyam tartalmazza legalább a (d) pont (1) albekezdésének, valamint alkalmazhatóságuk szerint a (d) pont(2)(i) vagy (ii) és (3)(i) albekezdéseinek követelményeit.

(b) *Földi oktatás.* Az üzemben tartó gondoskodjon 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;

(5) a csapadék, jéglerakódás, alacsony szintű szélnyírás és a turbulencia hatásai;

(6) a speciális repülőgépmeghibásodások 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 kapja-

nak 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 tartó gondoskodik 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) automatikus repülésvezérlő rendszerek és automatikus leszállási állapotközlők monitorolása, hangsúlyt fektetve a ezen rendszerek meghibásodása esetén végrehajtandó tevékenységekre;

(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 sikló pályától vagy az iránysváttól 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 tartó gondoskodik arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagját kiképzzi 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. head up display vagy a látásjavító eszközök), a hajózószemélyzet tagjai

kötelesek gyakorolni ezek használatát szabályos és rendellenes helyzetek esetén az oktatás repülőgépszimulátoros periódusában.

(4) Gyakorolni kell a cselekvésképtelenség esetére kis látótávolságon történő felszálláshoz és II és III kategóriájú üzemeltetéshez megfelelő eljárásokat.

(5) A repülőgépszimulátor nélküli repülőgépekre az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a repülőgépes oktatás azon szakaszának teljesítése, amely a II kategóriájú üzemeltetés vizuális eseteire specializált, egy külön erre a célra jóváhagyott repülőgépszimulátoron 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, robotpilóta 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 meghibásodása alacsony magasságon a következők egyikét igényli;

(A) visszatérés kézi repülésre a kilebegtetés, leszállás és kigurulás vagy megszakított megközelítés irányí-

- tására; 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 kifutópályára történő leszállásra vezethetnek;
- (iv) rendszerek olyan meghibásodása, amely az irányásávól 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 repülőgép-típusra 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 elutasított felszállást eredményező rendszer- és hajtóműmeghibásodásokról is.
- (d) *Típusátképzési követelmények kis látótávolság melletti felszállások és II és III kategóriájú üzemeltetés folytatásához.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózőszemélyzet minden tagja elvégezze az alábbi oktatást a kis látótávolság eljárásairól, ha átkerül egy új típusra vagy változatra, amelyen alacsony látótávolság melletti felszállást vagy II és III kategóriájú üzemeltetést fognak végrehajtani. A hajózőszemélyzet tagjainak a rövidített tanfolyam végzéséhez szükséges gyakorlatával szembeni követelményeket a fenti (a) pont (2) és (3) albekezdései tartalmazzák:
- (1) *Földi oktatás.* A fenti (b) albekezdésben előírt követelmények, figyelembe véve a hajózőszemélyzet tagjának II és III kategóriás képzettségét és gyakorlatát.

(2) **Repülőgépszimulátor** oktatás és/vagy repülőgépes oktatás.

(i) legalább 8 megközelítés és leszállás egy **repülőgépszimulátorban**.

(ii) ahol nincs **az adott repülőgépet reprezentáló repülőgépszimulátor**, legalább 3 megközelítés, ezen belül legalább egy átstartolás szükséges a repülőgépen.

(iii) megfelelő további oktatás, ha bármely speciális berendezésre van szükség, mint a felső útmutató monitor vagy látásjavító berendezés.

(3) *A hajózószemélyzet minősítése.* A hajózószemélyzet minősítésének követelményei az üzemben tartóhoz és az üzemeltetett repülőgéptípushoz adaptáltak.

(i) Az üzemben tartó gondoskodik 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 szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatás sikeres elvégzésével.

(4) *Felügyelet alatti útvonalrepülés.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vesz a következő felügyelet alatti útvonalrepülésen:

(i) A II kategóriára, ha kézi leszállás szükséges, legalább 3 leszállás kikapcsolt robotpilótával;

(ii) A III kategóriára legalább 3 automatikus leszállás, kivéve, hogy csak 1 automatikus leszállás szükséges, ha elvégezték a fenti (d) pont (2) albekezdésében foglalt oktatást egy nulla repült idő melletti **típusátképzésre** alkalmas **repülőgépszimulátoron**.

(e) *Típus- és parancsnoki gyakorlat.* A II/III kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt a következő további követelmények vonatkoznak a parancsnokokra vagy pilótákra, akikre a repülés irányítását bízják, és akik újak az adott repülőgéptípuson:

(1) 50 óra vagy 20 szektor az adott típuson, a felügyelet alatti útvonalrepülést beleértve; és

(2) 100 m-re meg kell növelni az érvényes II vagy III kategóriájú RVR minimumot, kivéve ha előtte egy üzemben tartónál II vagy III kategóriájú üzemeltetésre minősítve lettek, amíg a típuson el nem érték az összesen 100 órát vagy 40 szektort, a felügyelet alatti útvonalrepülést beleértve.

(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 tartó gondoskodik 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, mielőtt 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 tartó gondoskodik arról, hogy a fenti (1) albekezdés által előírt oktatást egy **repülőgépszimulátorban** végezzék. Ennek az oktatásnak ki kell terjednie valamennyi speciális eljárás és berendezés használatára. Ahol nincs **az adott repülőgépet reprezentáló repülőgépszimulátor**, 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 tartó gondoskodik 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 repülőgépes típusátképzési oktatással.

(g) *Megújító oktatás és ellenőrzés – Kis látótávolság melletti üzemeltetés*

(1) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a normál megújító 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. Az OPS 1.965 (b) pontjában előírt üzemeltetői szakértelem-ellenőrzés érvényességi idején belül szükséges megközelítések száma legalább három, amelyek egyike helyettesíthető egy jóváhagyott II és III kategóriájú eljárásokat alkalmazó megközelítéssel és leszállással a repülőgépen. 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 repülőgépszimulátort.
- (3) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy hibára nem reagáló repülésvezérlő rendszerrel 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 miatti megszakított megközelítést hajtsanak végre legfeljebb 300 m utolsó jelentett RVR-nél.
- (4) A Hatóság engedélyezhet megújító oktatást és ellenőrzést azon II kategóriájú és LVTO üzemeltetés esetén, ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgépszimulátor vagy annak elfogadható helyettesítője.

Megjegyzés: Az LTVO és II/III kategóriájú repülések automatikus

megközelítésen alapuló közelmúltbeli gyakorlati követelményeit az ebben a bekezdésben előírt időszakos oktatással és ellenőrzéssel kell fenntartani.

Az OPS 1.455 1. függeléke

Üzemeltetés kis látótávolságnál –

Üzemeltetési eljárások

- (a) *Általános.* Az üzemeltetés kis látótávolságnál kiterjed a következőkre:
- (1) kézi felszállás (elektronikus irányító rendszerrel vagy anélkül);
- (2) automatikusba kapcsolt üzemmódú megközelítés a DH alattig, kézi kilebegtetéssel, leszállással és kigurulással;
- (3) automatikusba kapcsolt üzemmódú megközelítés a DH alattig, automatikus kilebegtetéssel, leszállással és kézi kigurulással; és
- (4) automatikusba kapcsolt üzemmódú megközelítés a DH alattig, automatikus kilebegtetéssel, leszállással és kigurulással,
- ha az érvényes RVR legalább 400 m.

1. megjegyzés: Ezen üzemmódok bármelyikénél vegyes rendszer használható.

Note 2: 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 Üzemeltetési 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 Üzemeltetési kézikönyvben határozza meg a részletes üzemeltetési feladatokat és utasításokat. Az utasítások legyenek összhangban a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben szereplő 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 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 irányzávadó érzékenységi területének (Localiser Sensitive Area) megóvása;
 - (xi) a szélsébsességre, szélnyírásra, turbulenciára, a kifutópálya szennyezettségére vonatkozó információk és több RVR megállapítás használata;
 - (xii) gyakorló megközelítések és leszállás eljárásai olyan kifutópályákon, ahol a teljes II és III kategóriájú repülőtéri eljárások nincsenek hatályban;
 - (xiii) a légialkalmassági bizonyítványból eredő üzemeltetési korlátozások; és
 - (xiv) információ az ILS sikló pályától és/vagy irányzávtól megengedett legnagyobb eltérésről.

Az OPS 1.465 1. függeléke

Minimális látótávolságok VFR üzemeltetésre

Légtér osztálya	B	<u>A B C</u> D E	F G	
			900 m (3000 ft) AMSL felett vagy több mint 300 m-rel (1000 láb) a terep felett, amelyik magasabb	Legfeljebb 900 m (3000 láb) AMSL- en vagy 300 m-rel (1000 láb) a terep felett, amelyik magasabb
Távolság a felhőtől		1500 m vízszintesen 300m (1000 láb) függőlegesen	Felhőmentes és a felület látható	
Repülési látótávolság	8 km legalább 3050 m (10 000 láb) AMSL-en (<u>2.</u> megjegyzés) 5 km 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt		5 km (<u>3.</u> 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 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt van, FL 100 használandó a 10 000 láb helyett.

3. megjegyzés : A és B kategóriájú repülőgépek üzemeltethetők 3000 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 tartó gondoskodjon arról, hogy a 9-nél nagyobb engedélyezett maximális utasülésszáma vagy 5700 kg feletti maximális felszálló tömegű többhajtóműves turbolégcsavaros repülőgépeket és valamennyi többhajtóműves sugárhajtású repülőgépet a G résszel (A teljesítmény osztály) összhangban üzemeltessenek.
- (b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a legfeljebb 9 engedélyezett maximális utasülésszáma és legfeljebb 5700 kg maximális felszállótömegű légcsavaros repülőgépeket a H résszel (B teljesítmény osztály) összhangban üzemeltessék.
- (c) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a dugattyús motorokkal hajtott, 9-nél több engedélyezett maximális utasülésszáma vagy 5700 kg-ot meghaladó maximális felszálló tömegű repülőgépeket az I résszel (C teljesítmény osztály) 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 teljesít-

mény színvonalakat, amelyek a megfelelő résszel egyenértékű biztonsági színvonalat biztosítanak.

OPS 1.475

Általános

- (a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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-leeresztést.
- (b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a Repülőgép üzemeltetési 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 üzemeltetési kézikönyvben már szereplő teljesítmény tényező, hogy a tényezők kétszeres alkalmazását elkerüljék.

(c) A megfelelő rész követelményeinek való megfelelés bemutatásakor megfelelően figyelembe kell venni a repülőgép konfigurációját, a környezeti feltételeket és a teljesítményre kedvezőtlen hatással lévő rendszerek üzemeltetését.

(d) A teljesítmény szempontjából egy nedves kifutópálya, amely nem füves kifutópálya, 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 repülőgépnél a fennálló üzemi körülmények közötti tömegét elbírn.

(2) *Szennyezett kifutópálya.* Egy kifutópálya akkor tekinthető szennyezettnek, ha a használt szükséges hosszon és szélességen a kifutó felületének több mint 25%-át (elkülönült vagy

egybefüggő területeken) a következők borítják:

(i) Több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) mély felületi víz 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 kifutópálya.* Egy kifutópálya akkor tekinthető nyirkosnak, ha a felülete nem száraz, de a nedvesség nem mutat fényes képet.

(4) *Száraz kifutópálya.* Egy száraz kifutópálya az, amely nem nedves és nem szennyezett, és idetartoznak azok a kifutópályák 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 kifutópálya azon hossza, amelyet a megfelelő Hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és amely alkalmas egy repülőgép leszállásának földi gurulására.

(6) *Engedélyezett maximális utasülésszám.* Egy adott repülőgép maximális utasférőhely-kapacitása,

pilótaülések és a pilótafülkében lévő ülések kivételével, ha azok vannak, amelyet az üzemben tartó használ, a Hatóság jóváhagyott és amely az Üzemeltetési kézikönyvben elő van írva.

(7) *Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA).* A rendelkezésre álló felszálló pálya 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 felszálló pálya (TORA).* A kifutópálya azon hosszúsága, amelyet a Hatóság rendelkezésre állónak nyilvánított és amely alkalmas a repülőgép felszálláshoz történő nekifutására.

(10) *Nedves kifutópálya.* Egy kifutópályát akkor tekintenek nedvesnek, ha a kifutópálya felületét a fenti (a) pont (2) albekezdésében leírtnál kevesebb víz vagy azzal egyenértékű közeg borítja vagy ha elegendő nedvesség van a kifutópályán, hogy fényvisszaverőnek látszék, de nincsenek jelentős területek állló vízzel borítva.

(b) A „gyorsulási-megállási távolság, a „felszállási úthossz”, „felszálló pálya”,

„nettó felszállási repülési pálya”, „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 az definíció nem megfelelő a teljesítményhez kapcsolódó üzemeltetési korlátozásoknak való megfeleléshez.

G RÉSZ
A TELJESÍTMÉNY OSZTÁLY

OPS 1.485

Általános

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben szereplő 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 üzemeltetési kézikönyvben szereplő jóváhagyott teljesítmény adatok nem elegendők az alábbiakhoz hasonló tételek tekintetében:

- (1) az ésszerűen várható kedvezőtlen üzemeltetési körülmények, mint a fel- és leszállás szennyezett kifutópályákon, figyelembevétel; és
- (2) a hajtómű meghibásodásának figyelembe vétele a repülés összes fázisában.

(b) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy nedves és szennyezett kifutópálya esetében a Hatóság számára elfogadható, a **nagy repülőgépek bizonyítvánnyal ellátásának vonatkozó követelményeivel** összhangban meghatározott vagy azokkal egyenértékű teljesítmény adatokat használjanak.

OPS 1.490

Felszállás

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus magasságára 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 úthosszat, és a felszállási biztonsági sáv hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszálló pálya felét;
- (3) A felszálló pálya nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszálló pályát;
- (4) A jelen bekezdés betartását azonos V1 értéket használva kell bemutatni a visszautasított és a folytatott felszállás esetére; és
- (5) Egy nedves vagy szennyezett kifutópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz kifutópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezettet.

(c) A fenti (b) albekezdés betartásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

- (1) a repülőtér barometrikus magasságát;
- (2) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;
- (3) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;
- (4) a kifutópálya lejtését a felszállás irányába;
- (5) a jelentett ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150%-át; és
- (6) a kifutópályahossz elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

OPS 1.495

Felszállási akadályok elkerülése

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a nettó felszállási repülési útvonal legalább 35 láb függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz $0,125 \cdot D$ 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 fordulást terveznek. 60 m-nél kisebb szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz $0,125 \cdot D$ vízszintes akadály elkerülési távolság.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

- (1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;
- (2) a repülőtér barometrikus magasságát;
- (3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és
- (4) a jelentett ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150%-át.

(c) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor:

- (1) a pálya változtatásai nem engedélyezettek addig a pontig, amíg a nettó felszállási repülési útvonal el nem éri a szárny-fesztávolság 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 tartó használjon 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 bemutatásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltásokat, 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 bemutatásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15°-nál nagyobb irányváltásokat 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.

Útközben – Egy hajtómű**üzemképtelensége**

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a repülés közben várható meteorológiai körülményeknek megfelelő, a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben szereplő, 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 1500 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 1000 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 2000 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 leeresztés olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén; és

(4) A repülőtér, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik, feleljen meg a következő kritériumoknak:

(i) Teljesítik a várható leszállási tömeghez tartozó teljesítménykövetelményeket; és

(ii) Az időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok bármely kombinációja és a földi állapotjelentések azt jelzik, hogy a leszállás becsült időpontjában biztonságos leszállást lehet végrehajtani.

(d) Az OPS 1.500-nak való megfelelés bemutatásakor 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 tartó gondoskodjon arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten nyugodt levegőben 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 útközben 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 2000 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 a legkritikusabb pontján kell feltételezni, amelyen a repülőgép az összes hajtóművel standard hőmérsékleten nyugodt levegőben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.

(d) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a két hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.

(e) Az üzemanyag leeresztés olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal 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 1500 lábra, majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.

OPS 1.510

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 bizonyítvánnyal történő ellátásának vonatkozó követelményeit) gradiensével azonos emelkedési gradienssel.

Egy alternatív módszer használatát a Hatóságnak kell jóváhagynia.

(b) 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 sebességgel 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.

Leszállás – Száraz kifutópályák

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőgépek a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre az OPS 1.475 (a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról:

- (1) sugárhajtású repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60%-án belül; vagy
- (2) turbolégcsavaros 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 alapul véve. (Lásd az OPS 1.515 (a) pont (3) bekezdésének 1. függelékét);
- (4) A fenti (a) pont (1) és (2) albekezdései betartásának bemutatásához a Hatóság kivételesen engedélyezheti, ha meggyőződött szükségességéről (lásd az 1. függelékét), rövid leszállási úthossz üzemeltetés használatát az 1. és 2. függelékkel és valamennyi olyan további feltétellel

összhangban, amelyeket a Hatóság szükségesnek ítél az adott esetben a kielégítő biztonság eléréséhez.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

- (1) A magasságot a repülőtéren;
- (2) Az ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a hátszél összetevő legalább 150%-át; és
- (3) A kifutópálya lejtését a leszállás irányába, ha +/-2%-nál nagyobb.

(c) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor a következőket kell feltételezni:

- (1) a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni nyugodt levegőben; és
- (2) a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsőségeket 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 egy kifutópályával 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 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 1.520

Leszállás – Nedves és szennyezett kifutópályák

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz az OPS 1.515-tel

összhangban meghatározott előírt leszállási úthossz legalább 115%-a legyen.

(b) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya 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 egyenértékűssel 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 kifutópályán, ha a Repülőgép üzemeltetési kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszokról nedves kifutópályákra.

(d) Használható a fenti (b) albekezdés által előírtnál rövidebb, de legalább az OPS 1.515 (a) pontja által szükséges leszállási úthossz egy szennyezett kifutópályán, ha a Repülőgép üzemeltetési kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszokról szennyezett kifutópályákra.

(e) A fenti (a), (b) és (c) albekezdések betartásának bemutatásakor 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 kritériumoknak kell megfelelni:

(1) A Repülőgép üzemeltetési 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 kifutópályára.

~~(3)~~ **(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 esetén ha a következő feltételek teljesülnek:

(1) A repülőgép üzemeltetési kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópálya szöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez és a földi hosszúsági adatok módosítását a meredek megközelítés kritériumainak alkalmazásakor;

(2) Legalább vizuális siklópálya jelző rendszert magába 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 kifutópályára. A következőket figyelembe kell venni:

- (i) az akadályok helyzetét;
- (ii) a siklópálya referencia és a kifutópálya útmutatások 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;
- (vi) a Repülőgép üzemeltetési 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)(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 kritériumokkal 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 kifutópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt.
- (2) Repülőgép és üzemeltetési kritériumok.
 - (i) A rövid úthosszú leszállási üzemeltetést csak olyan repülőgépekre hagyják jóvá, amelyeken a függőleges távolság a pilóta szemének látósugara és a kerekek legacsonyabb 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 Üzemeltetési kézikönyvben.
 - (iii) A pilóták minimális gyakorlata, az oktatási követelményeket és a speciális szoktatást a repülőtérhez ilyen üzemeltetésre az Üzemeltetési kézikönyvben kell előírni.

- (3) Feltételezendő, hogy a biztonságosnak nyilvánított terület kezdete fölötti keresztezési magasság 50 láb.
- (4) További kritériumok. A Hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyeket szükségesnek ítél meg a biztonságos üzemeltetéshez figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület orográfiai jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítési segédeszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás megfontolásait. Ilyen további feltétel lehet például a VASI/PAPI típusú vizuális lejtésjelző rendszer előírása.
- (d) A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a kifutópályát alácélzó repülőgépet és a biztonságosnak nyilvánított területen nem lehet semmilyen mozgó tárgy amíg a kifutópályát 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.

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 kifutópálya szélességének kétszerese és a szárnyfeszítávolság kétszerese közül a nagyobbik legyen a meghosszabbított kifutópálya középvonalától számítva.

H RÉSZ
B TELJESÍTMÉNY OSZTÁLY

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 korlátait 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 emelkedési követelményeinek.

OPS 1.530

Felszállás

(a) Az üzembentartó biztosítsa, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben a felszálláshoz használni szándékozott repülőter magasságára és az ottani környezeti hőmérséketre előírt maximális felszálló tömeget.

(b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben előírt módosítatlan

felszállási úthossz ne haladja meg a következőket:

(1) Ha egy 1,25-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló felszálló pályát; vagy

(2) Ha végbiztonsági pálya és/vagy leszállási biztonsági sáv áll rendelkezésre, a következőt:

(i) a rendelkezésre álló felszálló pályát;

(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 bemutatásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

(2) a repülőter barometrikus magasságát;

(3) a repülőteren uralkodó környezeti hőmérsékletet;

(4) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát

(5) a kifutópálya lejtését a felszállás irányába és

(6) a jelentett ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150%-át.

OPS 1.535

Akadályok elkerülése felsszálláskor –

Több hajtóműves repülőgépek

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 $0,125 \cdot D$ 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 szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz $0,125 \cdot D$ vízszintes akadály elkerülési távolság. A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor a következőket kell feltételezni:

- (1) a felszállási repülési útvonal az OPS 1.530 (b) pontja által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a felszín felett és 1500 láb magasságban a felszín felett ér véget;
- (2) a repülőgépet nem döntik meg, mielőtt a repülőgép el nem ért 50 láb magasságot e felszín 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 az repülés közbeni konfigurációra történő átmenet átlagos gradiensének $0,77$ -es tényezővel megszorított 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 üzemeltetési kézikönyvben jelzett gradiensével.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor, 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 bemutatásakor, 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 bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:

(1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;

(2) a repülőtér barometrikus magasságát;

(3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és

(4) a jelentett ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150%-át.

OPS 1.540

Útközből – Több hajtóműves

repülőgépek

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőgép képes a repülésre várható meteorológiai körülmények között és egy hajtómű megibásodása esetén folytatni a repülést a többi hajtómű legnagyobb előírt folyamatos teljesítménye mellett az Üzemeltetési kézikönyvben a biztonságos repülésre előírt vonatkozó legkisebb magasságok felett 1000 láb magasságig egy olyan repülőtér felett, amelyen a teljesíteni tudják a teljesítménykövetelményeket.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor:

(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

Útközben – Egy hajtóműves repülőgépek

- (a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 bemutatásakor:

- (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 tartó gondoskodjon 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.

OPS 1.550

Leszállás – Száraz kifutópálya

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőgépnek a becsült 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 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 kritériumaival összhangban.

(b) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

(1) a repülőtér magasságát;

(2) az ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a hátszél összetevő legalább 150%-át.

(3) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát; és

(4) a kifutópálya lejtését a leszállás irányába;

(c) Egy repülőgépnek a fenti (a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:

(1) a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni nyugodt levegőben; és

(2) a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsőségeket 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

kifutópályák

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya 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 tartó gondoskodik arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya 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 kifutópályán, ha a Repülőgép üzemeltetési kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszokról nedves kifutópályákra.

Az OPS 1.525 (b) pontjának 1. függeléke

Általános – Felszállási és leszállási emelkedés

(Ennek a függeléknek a követelményei az 1994. március 11-én hatályos JAR-23.63 (c)(1) albekezdésén és a JAR-23.63 (c)(2) albekezdésén alapulnak)

(a) Felszállási emelkedés

(1) Minden hajtómű működik

(i) A felszállás után az emelkedés állandó gradiense legyen legalább 4% a következők mellett:

(A) minden hajtómű felszállási teljesítményen;

(B) a futómű kibocsátva, kivéve, ha a futómű legfeljebb 7 másodperc alatt behúzható, ekkor feltételezhető, hogy be van húzva;

(C) a fékszárnyak felszállási helyzetben; és

(D) az emelkedési sebesség legalább az $1,1 V_{MC}$ és $1,2 V_{S1}$ közül a nagyobb.

(2) Egy üzemképtelen hajtóművel

(i) A folyamatos emelkedési gradiens legyen mérhetően pozitív 400 lábbal a felszállási felszín felett a következők mellett:

(A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légcsavarja minimális ellenállású

- helyzetben;
- (B) a megmaradt hajtómű felszállási teljesítményen;
- (C) a futómű behúzva;
- (D) a fékszárnyak felszállási helyzetben; és
- (E) az emelkedési sebesség egyenlő az 50 lábnál elérttel.

(ii) A folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75% legyen 1500 lábbal a felszállási felszín felett a következők mellett:

- (A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légsavarja 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 $1,2 V_{S1}$.

(b) *Leszállási emelkedés*

(1) Minden hajtómű működik

- (i) A folyamatos emelkedési gradiens legyen legalább 2,5% a következők mellett:
 - (A) nem nagyobb tolóerő, mint amely 8 másodperccel a teljesítményszabá-

lyozóknak a minimális repülési üresjáratú helyzetből történő elmozdításának megkezdése után rendelkezésre áll;

- (B) a futómű kibocsátott helyzetben;
- (C) a fékszárnyak leszállási helyzetben; és
- (D) az emelkedési sebesség egyenlő V_{REF} -fel.

(2) Egy hajtómű üzemképtelen

- (i) a folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75% legyen 1500 lábbal a felszállási felszín felett a következők mellett:

- (A) a kritikus hajtómű üzemképtelen és légsavarja 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 $1,2 V_{S1}$.

*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 tartó gondoskodjon 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 Üzemeltetési 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 akadály-elkerülési követelmények szempontjából;
- (b) Az eljárásnak a repülőgép képességeinek keretein belül kell lennie az előrehaladási sebesség, a dőlésszög és a széhatások tekintetében;
- (c) Az eljárás írott és ábrás leírását biztosítani kell a személyzet használatára; és
- (d) Elő kell írni a korlátozó környezeti feltételeket (pl. szél, felhő, látótávolság,

ság, 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 siklópálya szögekkel, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasság esetén ha a következő kritériumok teljesülnek:

- (1) A repülőgép üzemeltetési kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópálya szöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez és a földi hosszúsági adatok módosítását a meredek megközelítés kritériumainak alkalmazásakor;
- (2) Legalább vizuális siklópálya jelző rendszert magába 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 kifutópályára. A következőket figyelembe kell venni:
 - (i) az akadályok helyzetét;
 - (ii) a siklópálya referencia és a kifutópálya

tópálya útmutatások 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 szokatását a repülőtérhez;
- (vi) a Repülőgép üzemeltetési 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 kritériumokkal 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 kifutópályát alácélzó repülőgépet és a biztonságosnak nyilvánított területen nem lehet semmilyen mozgó tárgy amíg a kifutópályát 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) A jelen melléklet előírásai szerint biztonságosnak nyilvánított terület használható hossza nem haladhatja meg a 90 métert;
- (5) A biztonságosnak nyilvánított terület szélessége legalább a kifutópálya szélességének kétszerese legyen a meghosszabbított kifutópálya 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 kifutópályára és ezek nem lehetnek kisebbek, mint a VFR és a nem precíziós megközelítés minimum-

mai 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 megfontolásait..

I RÉSZ C TELJESÍTMÉNY OSZTÁLY

OPS 1.560

Általános

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben szereplő teljesítményadatokat az ezen rész követelményeinek való megfelelés meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a Hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben szereplő jóváhagyott teljesítmény adatok nem elegendők.

OPS 1.565

Felszállás

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus magasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.

(b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy azokra a repülőgépekre, amelyek Repülőgép üzemeltetési kézikönyve olyan felszállási úthossz adatokat tartalmaz, amelyek nem tartalmazzák a hajtóművek meghibásodásának számbavételét, a repülőgép által az 50 láb felszín 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 tartó gondoskodjon arról, hogy azon repülőgépekre, amelyek Repülőgép üzemeltetési kézikönyve olyan felszállási pályahossz adatokat tartalmaz, amelyek figyelembe veszik a hajtómű-meghibásodást, a következő követelmények teljesülnek a Repülőgép üzemeltetési 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 felszállási pályahossz nem haladja meg a rendelkezésre álló felszállási pályahosszat;

- (4) A jelen bekezdés betartását azonos V_1 értéket használva kell bemutatni a visszautasított és a folytatott felszállás esetére; és
- (5) Egy nedves vagy szennyezett kifutópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz kifutópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezettet.
- (d) A fenti (b) és (c) albekezdések betartásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:
- (1) a repülőtér barometrikus magasságát;
 - (2) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;
 - (3) a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;
 - (4) a kifutópálya lejtését a felszállás irányába;
 - (5) a jelentett ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150%-át; és
 - (6) a kifutópályahossz elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

OPS 1.570

Felszállási akadályok elkerülése

- (a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a felszállási repülési útvonal egy üzemképtelen hajtóművel legalább 50 láb plusz $0,01 \cdot D$ függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz

$0,125 \cdot D$ 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 szárnyfeszítávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárnyfeszítávolsága plusz 60 m plusz $0,125 \cdot D$ vízszintes akadály elkerülési távolság.

(b) A felszállási repülési útvonal az OPS 1.530 (b) vagy (c) pontja közül a vonatkozó által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a felszín felett és 1500 láb magasságban a felszín felett ér véget.

(c) Az (a) albekezdés betartásának bemutatásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

- (1) a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;
- (2) a repülőtér barometrikus magasságát;
- (3) a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és
- (4) a jelentett ellenszél összetevő legfeljebb 50%-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150%-át.

(d) A fenti (a) albekezdés betartásának bemutatásakor a pálya változtatásai nem engedélyezettek a felszállási repülési útvonal azon pontjáig, amíg el nem érik az 50 lábat a felszín 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. 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 bemutatásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltásokat, 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 bemutatásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15°-nál nagyobb irányváltásokat 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.

(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, hogy a repülőgép vagy meg tudjon felelni az OPS 1.580 repülés közbeni előírásainak, vagy szálljon le a kiinduló repülőtérre, vagy egy felszállási kitérő repülőtérre.

OPS 1.575

Útközben – Minden hajtómű működik

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 Üzemeltetési kézikönyben 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

Útközben – Egy hajtómű

üzemképtelensége

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 ma-

gasságáról azon repülőtérré, 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) 1000 láb, ha az emelkedési sebesség legalább nulla; vagy
- (2) 2000 láb, ha az emelkedési sebesség nullánál kisebb.

(b) A nettó repülési útvonal lejtése legyen pozitív 450 m-rel (1500 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 bemutatásakor 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 leeresztés olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék

üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

OPS 1.585

**Útközben – Három vagy több
hajtóműves repülőgépek, két hajtómű
üzemképtelen**

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten nyugodt levegőben 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 2000 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 nyugodt levegőben 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 (1500 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 bemutatásakor 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 leeresztés 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 tartó gondoskodik 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, ha a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben számolnak vele, a cél- és kitérő repülőtéren a leszállás becsült idején várható környezeti hőmérsékletre a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben előírt legnagyobb leszálló tömeget.

OPS 1.595

Leszállás – Száraz kifutópályák

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőgépnek a becsült 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 bemutatásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:

- (1) a repülőtér magasságát;
- (2) az ellenszél összetevő legfeljebb

50%-át vagy a hátszél összetevő legalább 150%-át;

- (3) a kifutópálya felületének típusát; és
- (4) a kifutópálya lejtését a leszállás irányába.

(c) Egy repülőgépnek a fenti (a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:

- (1) a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni nyugodt levegőben; és
- (2) a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsőségeket 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.

Leszállás – Nedves és szennyezett

kifutópályák

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább az OPS 1.595-nel összhangban meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-ös tényezővel szorzott értéke legyen.

(b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések és előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a feltételezett érkezési időpontban a kifutópálya 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 EGYENSÚLY

OPS 1.605

Általános

(Lásd az OPS 1.605 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a repülőgép terhelése, tömege és tömegközéppontja az üzemeltetés minden fázisában megfeleljen a jóváhagyott Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben előírt korlátozásoknak, vagy az Üzemeltetési 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 poggyász tömegek alkalmazásával.

(e) Az üzemben tartó határozza meg az üzemanyag tömegét a tényleges fajsúly alapján, vagy ha ez nem ismert, az Üzemeltetési Kézikönyvben megadott módszerrel összhangban számított fajsúly alapján.

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 és 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 beszámítani, ha a Repülőgép üzemeltetési kézikönyv korlátozásai kifejezetten megemlítik.

(c) *Maximális strukturális leszálló tömeg.* A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege normál körülmények közötti leszállásra.

(d) *Maximális strukturális felszálló tömeg.* A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege a felszállási nekifutás megkezdésekor.

(e) Az utasok kategorizálása.

- (1) Felnőttek, férfiak és nők

meghatározása: legalább 12 éves korú személyek.

- (2) Gyermek 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.

Terhelés, tömeg és egyensúly

Az üzemben tartó az Üzemeltetési kézikönyvben határozza meg a terhelés és a tömeg és egyensúly rendszerek 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 alkalmazásá-

val, hozzáadva egy előre meghatározott állandó értéket a kézipoggyász és az öltözék figyelembevételéhez. (Az Üzemeltetési 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 tartó gondoskodjon 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 magukba foglalják a kézipoggyászt, valamint az utasülé-
lésen a felnőtt személlyel együtt tartózkodó 2 évesnél fiatalabb csecsemőt is. A külön utasüléseken helyet foglaló csecsemőket a jelen albekezdés szempontjából gyermekeként kell figyelembe venni.

(d) *Utások 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.

Gyermekek	35 kg	35 kg	35 kg
-----------	-------	-------	-------

(e) *Utások 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) 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 kezitáska vagy erszény, olvasmány vagy kis fényképezőgép ezen albekezdés alkalmazásában nem számít kézipoggyásznak.

1. táblázat

Utasülések száma:	legalább 20		legalább 30 Összes
	női	férfi	felnőtt
Minden járat üdülési charter kivételével	88 kg	70 kg	84 kg
Üdülési charter	83 kg	69 kg	76 kg

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

(f) Poggyász tömeg 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 régió 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 régió belüli

járat, amelynek indulási és célállomása eltérő földrészen van.

3. táblázat
Legalább 20 ülés

Járat típusa	Poggyász standard tömege
Belföldi	11 kg
Európai régió 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 verifilálása és jóváhagyása után a módosított standard tömeg értékek csak erre az üzemben tartóra lesznek érvényesek. A módosított standard tömeg értékek csak a felmérés elvégzésének körülményeivel konzisztens körülmények között

használhatók. Ahol a módosított standard tömeg értékek 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 magába foglaló tömege várhatóan meghaladja a standard utas-tömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen utasok tényleges tömegét.

(i) Ha standard tömeg értékeket 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 tartó gondoskodjon arról, hogy a parancsnokot értesítik, ha a rakomány tömegének meghatározására nem standard módszert használtak és hogy ezt a módszert ismertessék a tömeg és egyensúly dokumentációban.

Tömeg és egyensúly dokumentáció

(Lásd az OPS 1.625 1- függelékét)

(a) Az üzemben tartó minden egyes repülés megkezdése előtt készítse el a tömeg és egyensúly dokumentációt, meghatározva a terhelést, valamint a terhelés elosztását. A tömeg és egyensúly dokumentáció tegye lehetővé a parancsnok számára, hogy meggyőződjön arról, hogy a terhelés, valamint a terhelés elosztása által nem történhet meg a repülőgép tömeg és egyensúly határértékeinek túllépése. A tömeg és egyensúly 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 egyensúly 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.

OPS 1.625

Az OPS 1.605 1. függeléke

Tömeg és egyensúly – 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 átvett 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 a 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 $\pm 0,5\%$ -ánál nagyobb mértékben eltér a megállapított száraz üzemeltetési tömegtől, vagy a CG helyzet a átlagos aerodinamikai húrhossz $\pm 0,5\%$ -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 flotta értékek használata*

(A) Egy repülőgép súlyának mérését követően, vagy ha a repülőgép felszereltségében vagy konfigurációjában bármilyen változás történik, az üzemben tartó verifikálja, 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 határozza meg új flotta értékeket, 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 flotta értékekkel üzemeltetett flottához való hozzáadásához az üzemben tartó verifikálja súlyméréssel vagy számítás-sal, hogy tényleges értékei a fenti (2) pont (ii) albekezdése tűréshatárain belül vannak.

(iv) A fenti (2) pont (i) albekezdés betartásához a flotta értékeket legalább minden flottatömeg-kiértékelés végén aktualizálni kell.

(3) *A flottaérték megállapításához lemérendő repülőgépek száma*

(i) Ha „n” a flotta értékeket 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 fogatosítani, 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 tartó gondoskodik arról, hogy repülőgépeinek berakodását képzett személyzet felügyeletével végzik.
- (2) Az üzemben tartó gondoskodik 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 csomagterben elhelyezhető maximális tömegnek és/vagy a maximális ülésszámnak a korlátozásait.

(d) *Tömegközéppont tűrés értékek*

- (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, a bizonyítvány szerinti 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/átvitel okoz.

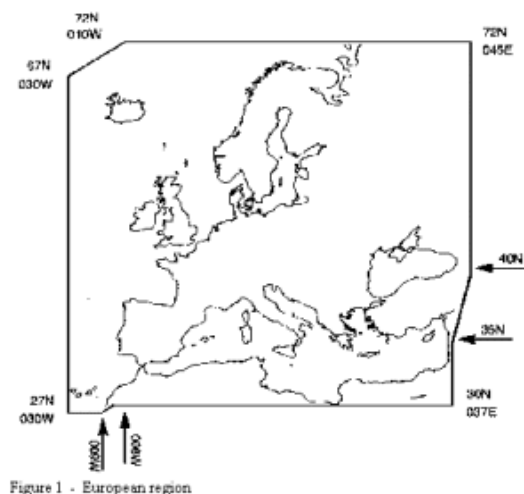
Az OPS 1.620 (f) pontjának 1. függeléke

Az európai régió belüli járatok területének meghatározása

Az OPS 1.620 (f) bekezdésének alkalmazásában az európai régió 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 szezon és a repülőgép üléskapacitását.

(2) *Mintanagyság.* A vizsgálati program legalább a következő létszámok lemerését 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 2000 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 tárgyak 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 tárgytól 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 tömeg értékek 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 poggyásztömeg alapján felülvizsgált standard poggyásztömeg értékek meghatározásának eljárásában alapvetően azonos az utasokra alkalmazott és az (a) pont (1) albekezdésében leírt eljárással. A poggyászra a relatív konfidenciaintervallum (pontosság) 1%. Legalább 2000 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 hason 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 al-

pozni 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 egyensúly dokumentáció

- (a) *Tömeg és egyensúly dokumentáció*

(1) Tartalom

- (i) A tömeg és egyensúly 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 egyensúly dokumentációból.
- (2) *Változások az utolsó pillanatban.* Ha a tömeg és egyensúly 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 egyensúly dokumentációba. Az utasok számában vagy a csomagter terhelésében az utolsó pillanatban megengedhető legnagyobb változást az Üzemeltetési kézikönyben kell előírni. Ha ezt az értéket túllépik, új tömeg és egyensúly dokumentációt kell készíteni.
- (b) *Számítógépes rendszerek.* Ha a tömeg és egyensúly dokumentációt egy számítógépes tömeg és egyensúly rendszer állítja elő, az üzemben tartónak verifikálnia kell a kimenő adatok integritását. Fel kell állítania egy rendszert, amely a kimenő adatok legfeljebb 6 havonkénti verifikálásával ellenőrzi, hogy a bemenő adatok változását helyesen veszi-e be a rendszer és hogy a rendszer folyamatosan helyesen működik-e.
- (c) *Fedélzeti tömeg és egyensúly rendszerek.* Az üzemben tartó szerezze be a Hatóság jóváhagyását, ha az indítás elsődleges eszközeként számítógépes fedélzeti tömeg és egyensúly rendszert kíván alkalmazni.
- (d) *Adatkapcsolat.* Ha a tömeg és egyensúly dokumentációt adatkapcsolat útján küldik a repülőgépeknek, a parancsnok által elfogadott végleges tömeg és egyensúly dokumentáció egy példánya álljon a földön rendelkezésre.

K RÉSZ
MŰSZEREK ÉS BERENDEZÉSEK

OPS 1.630

Általános bevezetés

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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-ban 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 kételtű repülőgépek vízi

nyűgözésére, lehorgonyzására és manőverezésére.

(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.

biztosítékok számának legalább 10%-a minden egyes teljesítményfokozatban, vagy teljesítményfokozatonként három, ha az több.

OPS 1.635

Túláramvédelmi eszközök

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen olyan repülőgépet, amelyen biztosítékokat használnak, ha a repülés közben használatra rendelkezésre álló tartalék biztosítékok száma a

OPS 1.640

A repülőgép üzemi fényei

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet, ha az fel van szerelve a következőkkel:

- (a) Nappali repülésre:
- (1) ütközésselhárító 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 kételtű repülőgép.

OPS 1.645

Ablaktörlők

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 5700 kg-nál több legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 üzemeltessen 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 magasság-mérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínű-

- en beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez;
- (d) egy csomóban hitelesített repülési sebesség mérő;
- (e) egy függőleges sebesség mérő (variométer);
- (f) egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó forduláskoordináló;
- (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 forduláskoordinálóval, 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 sebesség mérő;
- (3) egy függőleges sebesség mérő (variométer);
- (4) egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó forduláskoordináló;
- (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 nedvességekondenzáció vagy jegesedés következtében, az alábbi repülőgépeken:
- (1) amelyek 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 berende-

zést 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 sebesség mérők 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 üzemeltessen 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) gy pontos időmérő, amely órában,

percben és másodpercben mutatja az időt;

- (c) két érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített melléskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez; **Ezen magasságmérőknek forgószámlálás vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.**

- (d) Egy repülési sebesség mérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedveségkondenzáció 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömege legfeljebb 5700 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 nyomás rendszer, kivéve, hogy legfeljebb 5700 kg legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű légszáras 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) gy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített melléskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez és amely lehet a (c) albekezdés által szükséges 2 magasságmérő egyike. Ezen magasságmérőknek forgószámlálás vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.
 - (2) egy repülési sebesség mérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességekondenzáció 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömege legfeljebb 5700 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 5700 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülés-számú repülőgépeket fel kell szerelni egy tartálék 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 megtaplálást;
 - (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 bizonyítvány szerinti felszálló tömege legfeljebb 5700 kg, amelyeket 1995. április 1-jén már lajstromba vettek egy tagállamban, és amelyek a baloldali műszerfalán 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 műszerfalán, 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 folytasson 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 kormánykereken.

OPS 1.655

Kiegészítő berendezések egypilótás IFR

szerinti vagy éjszakai üzemeltetésre

Az üzemben tartó csak akkor folytasson egy pilótás 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 légszavaros gázturbinás hajtóműves repülőgépet 5700 kg-nál nagyobb maximális bizonyítvány szerinti 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 5700 kg maximális bizonyítvány szerinti 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 üzemeltessen turbina-hajtású repülőgépet, amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszállási 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 földközelségéről, 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 biztosí-

**tania a hajóószemélyzet számá-
ra, hogy el lehessen kerülni a te-
repnek való szabályozott nekire-
pülést és előrejelző képességet és
terepelkerülési küszöbértéket
kell nyújtania.**

OPS 1.668

**Összeütközés-elhárító fedélzeti
rendszer**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen turbinahajtású repülőgépet, amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszállási tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utasülésszáma a 9-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 üzemeltesse a következőket:

- (1) egy repülőgépet túlnyomásos kabinnal; vagy
- (2) egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömege több, mint 5700 kg; vagy
- (3) egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülés-száma 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, 5700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű, 9-et nem meghaladó legnagyobb jóváhagyott utasülés-számú légszaváros 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 üzemeltessen repülőgépet várható vagy tényleges jegsedési körülmények között, ha bizonyítványt kapott és fel van szerelve jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez.
- (b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 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

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha:

- (1) fel van szerelve az összes kapott kozmikus sugárzás (vagyis a csillagközi és napi eredetű ionizáló és neutronsugárzás összegének) dózisértékét és kumulált értékét minden járaton folyamatosan mérő és jelző műszerrel, vagy
- (2) egy, a Hatóság számára elfogadható fedélzeti negyedévenkénti sugárzásminta-vevő rendszerrel.

OPS 1.685

Hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 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 üzemeltessen 15 000 kg-ot meghaladó legnagyobb bizonyítvány szerinti 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, mikrofono-

kat, 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 légiutaskísérő 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 hajózó-

személyzet legalább két tagja között.

OPS 1.695

Utastájékoztató rendszer

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 19-nél nagyobb maximális jóváhagyott utasülés-számú 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 vészkijáratához, amely mellett van egy közeli légiutas-kísérő személyzeti ülőhely, legyen egy mikrofonja, amely könnyen elérhető a légiutaskísérő személyzet ott ülő tagja számára azaz a kivétellel, hogy egy mikrofon több kijáratához 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 utasulásben, mellékhelyiségben és légiutas-kísérő személyzeti ülőhelyen és munkahelyen.

OPS 1.700

Pilótafülke hangrögzítők–1

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 1998. április 1-jén vagy azután először légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, amely:

- (1) többhajtóműves, turbinahajtású és 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasulésszámú; vagy
- (2) amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömege nagyobb, mint 5700 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 5700 kg legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 üzemeltessen többhajtóműves turbinás repülőgépet, amelyet 1990. január 1-je és 1998. március 31-e között láttak el először

Légialkalmassági bizonyítvánnyal, amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömege legfeljebb 5700 kg és amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:

- (1) a rádió a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;
- (2) a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, ahol lehetséges, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő gémes és gégemikrofon által vett hangjeleket;
- (3) a hajózőszemélyzet 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 hajózőszemélyzet 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 üzemeltessen 5700 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépet, amelyet 1998. április 1-je között láttak el először egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal, ha fel van szerelve egy pilótafülke

hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:

- (1) a rádió a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;
 - (2) a pilótafülke hangkörnyezetét;
 - (3) a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztül 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 üzemeltessen 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 bizonyítvány szerinti 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 5700 kg legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépeken egy 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 bizonyítvány szerinti 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. március 31-e 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 1.715 (c) pontjának azzal a kivétellel, hogy az OPS 1.720 1. függeléké A táblázatának 15b paraméterét nem kell rögzíteni.

Fedélzeti adatrögzítők–2**(Lásd az OPS 1.720 1. függelékét)**

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen olyan repülőgépet, amelyet először **1990. június 1-je után**, de 1998. április 1-je előtt láttak el egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal, amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömege nagyobb, mint 5700 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 bizonyítvány szerinti felszállási tömegű repülőgépeken **az OPS 1.720 1. függelékének B táblázatában szereplő további paramétereket.**

(d) **A legfeljebb 27 000 kg legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépeken, ha az a Hatóság számára elfogadható, az OPS 1.720 1. függelékének 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépeken, ha az elfogadható a Hatóság számára, a következő paramétereket nem kell rögzíteni: az OPS 1.720 1. függelékének A táblázatának 15b és az 1. függelékének B táblázatából a 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 és 31-et, 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 hajózásszemélyzet 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 üzemeltessen turbinameghajtású repülőgépet, amelyet 1990. június 1-je előtt láttak el először egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal és amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszer

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 bizonyítvány szerinti 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömege 5700 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 bizonyítvány szerinti 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 eszközzel.

Kombinált rögzítő

(a) A pilótafülke hangrögzítőre és a fedélzeti adatrögzítőre vonatkozó követelmények a következő módon is teljesíthetők:

(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 bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni; vagy

(3) két kombinált rögzítő, ha egy 5 700 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti 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.

Ülések, ülések biztonsági övei,**hevederek és gyermekrögzítő eszközök**

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet, ha fel van szerelve a következőkkel:

- (1) ülés vagy fekvőhely minden legalább két éves korú személy számára;
- (2) biztonsági öv átlós vállhevederrel vagy anélkül vagy biztonsági heveder mindegyik ülésen minden legalább 2 éves korú utas használatára;
- (3) kiegészítésként gyermeköv, vagy egyéb rögzítő eszköz minden egyes csecsemő számára;
- (4) az alábbi (b) 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 b) pontban megadott kivétellel, egy biztonsági öv vállhevederrel minden egyes légiutas-kísérő személyzeti és megfigyelői ülésen. Ez a követelmény nem zárja ki azonban, hogy a légiutaskísérő személyzet tagjai, akiket a szükséges légiutas-kí-

sérő személyzet létszámon túlmenően visznek magukkal, utasüléseket használnak; és

(6) ülések a légiutaskísérő személyzet számára a padlószinten szükséges vészkijáratokhoz közel azzal a kivétellel, hogy ha az utasok vész-evakuálását segítené a légiutaskísérő személyzet tagjainak máshova történő ültetése, elfogadható más elhelyezés. Ezek az ülések a repülőgép hosszten-gelyétől 15°-on belül nézzenek előre vagy hátra.

(b) Minden vállhevederrel rendelkező biztonsági öv egy ponton legyen kioldható.

(c) 5700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépeken egy átlós vállhevederrel ellátott biztonsági öv, 2730 kg-ot nem meghaladó legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 üzemeltessen olyan repülőgépet, amelyben nem látható minden utasülés a pilótakabinból, ha fel van szerelve olyan

eszközzel, amellyel minden utas és a légiutaskísérő 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 üzemeltessen repülőgépet, ha 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, vészkijárat 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-vészkijáráshoz 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 üzemeltessen repülőgépet, ha el van látva a következő mennyiségű könnyen hozzáférhető elsősegélynyújtó készlettel:

Beállított utasülések száma	Szükséges elsősegély-készletek száma
0 – 99	1
100 – 199	2
200 – 299	3
300 és több	4

- (b) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az elsősegélynyújtó-készleteket:

- (1) rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban

van tartva; 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 üzemeltessen 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 áll várhatóan rendelkezésre.

- (b) A parancsnok gondoskodik arról, hogy nem adnak gyógyszereket, csak a képzett orvosok, ápolónők és a hasonlóan képzett személyzet.

- (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 tartó gondoskodik arról, hogy az egészségügyi vészmentő dobozokat:

- (i) rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk

- szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van tartva; 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 üzemeltessen repülőgépet túlnyomásos kabinnal 25 000 láb feletti magasságokon, ha a légiutas-kísérő személyzet egy tagját kell szállítani, ha fel van szerelve higítatlan oxigén 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 teljes repülésre biztosítani kell 8000 láb barometrikus magasság felett a kabin nyomásának csökkenése esetén 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.
- (b) Egy adott üzemeltetéshez szükséges elősegélynyújtási oxigén mennyiségét a barometrikus magasságok 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) csökkenítő 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 üzemeltessen repülőgépet túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a jelen bekezdés által előírt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigén berendezés.
- (2) A szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a barometrikus magasság, 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 üzemeltetési kézikönyvben előírt vész-

helyzeti eljárásokkal összhangban fog leereszkedni a megteendő útvonal szempontjából biztonságos magasságba, amely biztonságos repülést és leszállást tesz lehetővé.

- (3) Az utastér túlnyomásának elvesztését követően az utastér magasságát 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 utastér barometrikus magasságának a repülőgép barometrikus magasságával egyenlővé válását. Ezen körülmények között a bemutatott legnagyobb utastér barometrikus magasság használható az oxigén-szükséglet 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 oxigénálcokat 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 oxigénálcok 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 szándé-

kozott repülőgépeket, vagy azokat, amelyek legfeljebb 25 000 láb magasságban repülve nem tudnak 4 másodpercen belül biztonságosan leereszkedni 13 000 lábra, 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 oxigén követelmények 25 000 láb feletti repülésre nem jogosított repülőgépek esetén csökkenthetők a 10 000 és 13 000 láb utastér barometrikus magasság 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 leereszkedni 13 000 láb utastér barometrikus magasságra.

OPS 1.775

Kiegészítő oxigén – repülőgépek nem túlnyomásos kabinnal

(Lásd az OPS 1.775 1. függelékét)

(a) Általános

(1) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a megkövetelt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigén berendezés.

(2) A fenntartáshoz szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a repülési magasság és a repülés időtartama alapján, az Üzemeltetési kézikönyvben az egyes üzemeltetésekre előírt eljárásokkal, a megteendő útvonallal és a Repülőgép üzemeltetési 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 üzemeltessen repülőgépet túlnyomásos kabinnal vagy repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal, amelynek legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömege meghaladja az 5700 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 ne üzemeltessen repülőgépet, ha nincsenek biztosítva kézi tűzoltókészülékek a személyzeti, utas- és szükség szerint rakomány-fülkében és konyhákban az alábbiakkal összhangban:

- Az oltóközeg típusa és mennyisége legyen alkalmas azon tüzek oltására, amelyek valószínűen előfordulnak abban a fülkében, ahova az oltókészüléket használatra szánják és a személyfülkében tartsa minimumon a mérgező gáz felhalmozódásának veszélyét;
- A pilótafülkében legyen legalább egy halon 1211-et (brómlórdifluor-metánt, CBrClF_2) tartalmazó, a hajózőszemélyzet használatára kényelmesen elhelyezett kézi tűzoltókészülék;
- Legalább egy kézi tűzoltókészülék legyen elhelyezve vagy használatra kényelmesen elérhető minden egyes, nem a fő utasfedélzeten elhelyezett konyhában;
- Legalább egy könnyen hozzáférhető kézi tűzoltókészülék álljon rendelkezésre minden A vagy B osztályú rakomány- vagy poggyászfülkében, amelyhez a személyzet tagjai repülés közben hozzáférnek; és

- Legalább az alábbi számú kézi tűzoltókészüléket kell kényelmesen elhelyezni az utasfülké(k)ben:

Legnagyobb jóváhagyott utasülés-szám	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.

- A 31 és 60 közötti legnagyobb jóváhagyott utasülés-számú repülőgép utasfülkéjében az előírt tűzoltókészülékek közül legalább kettő oltóközegként halon 1211-et (brómlórdifluor-metánt, CBrClF_2) vagy azzal egyenértékű közeget tartalmazzon.

OPS 1.795

Balták és feszítővasak

- Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 5700 kg-nál nagyobb legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú

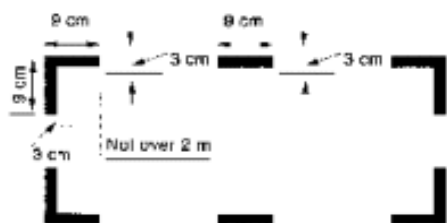
repülőgépet, ha el van látva a pilótafülkében legalább egy baltával vagy feszítővassal. Ha a legnagyobb engedélyezett utasülésszám 200-nál több, egy további baltát vagy feszítővasat kell a fedélzeten tartani és a leghátsó konyhatérületen vagy annak közelében elhelyezni.

(b) Az utasülékében elhelyezett balták vagy feszítővasak nem lehetnek láthatóak az utasok számára.

OPS 1.800

Áttörési pontok jelzése

Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy ha a törzs vészhelyzetben mentőcsapatok általi áttörésére alkalmas kijelölt 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 x 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 üzemeltessen 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 fékszállórnyak felszállási vagy leszállási helyzetben vannak, amelyik fékszállórny állás 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 üzemeltessen 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 hangosbeszé-
--------------	------------------------

	lők 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.

Vészvilágítás

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 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 padlósintű 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 leereszkedést 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

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 üzemeltessen éjszaka legfeljebb 9 maximális engedélyezett utasülésszámú utasszállító repülőgépet, ha el van látva általános utastér-világító fényforrással, hogy megkönnyítse a repülőgép kiürítését. A rend-

szer használhatja a repülőgépre már felszerelt mennyezeti lámpákat vagy más fényforrásokat, amelyek képesek a repülőgép akkumulátorának kikapcsolása után is üzemképesek maradni.

OPS 1.820

Automatikus vészhelyzeti helyzetjel-adó

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen egy először 2002. január 1-jén vagy azután egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, ha el van látva egy automatikus vészhelyzeti helyzetjel-adóval (ELT), amely képes 121,5 MHz-en és 406 MHz-en adni.

(b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen egy először 2002. január 1-jé előtt egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, ha el van látva valamilyen típusú vészhelyzeti helyzetjel-adóval (ELT), amely képes 121.5 MHz-en és 406 MHz-en adni.

(c) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy minden 406 MHz-en adni képes ELT-t az ICAO 10. függelékével összhangban kódoljanak és a kutatási és mentési műveletek kezdeményezéséért felelős nemzeti ügynökségnél vagy más kijelölt ügynökségnél nyilvántartásba vegyenek.

OPS 1.825

Mentőmellények

(a) *Szárazföldi repülőgépek.* Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 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 fénnel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

(b) *Tengeri és kételtű repülőgépek.* Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen tengeri vagy kételtű 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 fénnel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

**Mentőtutajok és vészhelyzeti
helyzetjel-adók nagy távolságú víz
feletti repülések esetére**

(a) Víz feletti repülésre az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet a szárazföldről 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 póttutajok, 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 tartal-

mazza a végrehajtandó repüléshez megfelelő életbentartó eszközöket; és

(c) legalább két vészhelyzeti helyzetjel-adó (ELT-t), amelyek képesek az ICAO 10. függelék V. kötete 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni.

OPS 1.835

Mentőfelszerelés

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 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. függelék 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 percnél megfelelő távolság.

OPS 1.840

Tengeri és kétéltű repülőgépek –

Különféle felszerelések

- (a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen 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 nyugőzésének, 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépek

Megjegyzés: A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorszámokat tükrözik

SZ. PARAMÉTER

- 1 IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ
- 2 BAROMETRIKUS MAGASSÁG
- 3 REPÜLÉSI SEBESSÉG LEVEGŐHÖZ KÉPEST
- 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 LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET
ROBOTPILÓTA, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AZ AUTOMATIKUS
- 15 REPÜLÉSVEZÉRLŐ RENDSZER (AFCS) ÜZEMMÓDJA ÉS BEKAPCSOLÁSI
ÁLLAPOTA
- 16 HOSSZANTI GYORSULÁS (TÖRZS TENGELYE)
- 17 OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS

A2 táblázat – legfeljebb 5 700 kg legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 REPÜLÉSI SEBESSÉG LEVEGŐHÖZ KÉPEST**
- 4 IRÁNSZÖG**
- 5 NORMÁL GYORSULÁS**
- 6 BÓLINTÁS**
- 7 DÖLÉS**
- 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) (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAPOK KIVÁLASZTÁS**
- 14 ÖSSZES VAGY KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET**
- 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépekre

Megjegyzés: A baloldali oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentumában szereplő sorozatszámokat tükrözik

SZ. PARAMÉTER

- 18 ELSŐDLEGES REPÜLŐGÉPIRÁNYÍTÁS- VEZÉRSÍKOK ÁLLÁSA ÉS/VAGY PILÓIA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS)
- 19 BÓLINTÁS TRIM HELYZETE
- 20 RÁDIÓ MAGASSÁG
- 21 FÜGGŐLEGES PÁLYAELTÉRÉS (ILS SIKLÓPÁLYA VAGY MLS EMELKEDÉS)
- 22 FÜGGŐLEGES PÁLYAELTÉRÉS (ILS IRÁNYSÁV VAGY MLS AZIMUT)
- 23 MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS
- 24 FIGYELMEZTETÉSEK
- 25 FENNTARTVA (A NAVIGÁLÓ VEVŐ FREKVENCIAVÁLASZTÁST JAVASOLJÁK)
- 26 FENNTARTVA (DME TÁVOLSÁGVÁLASZTÁST JAVASOLJÁK)
- 27 FUTÓMŰ BEHÚZÁSKAPCSOLÓ ÁLLAPOT VAGY LÉGI/FÖLDI ÁLLAPOTA
- 28 FÖLDKÖZELSÉGJELZŐ RENDSZER
- 29 ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG)
- 30 FIGYELMEZTETÉS ALACSONY NYOMÁSRA (HIDRAULIKUS ÉS PNEUMATIKUS TELJESÍTMÉNY)
- 31 FÖLDHÖZ KÉPESTI SEBESSÉG
- 32 FUTÓMŰ VAGY GURULÓ VÁLASZTÁSKAPCSOLÓ

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

<u>SZ.</u>	<u>SZ.</u>	<u>PARAMÉTER</u>
<u>33</u>	<u>6</u>	<u>KIVÁLASZTOTT BAROMETRIKUS BEÁLLÍTÁS (MINDEN PILÓTAÜLÉSBEN)</u>
<u>34</u>	<u>7</u>	<u>KIVÁLASZTOTT MAGASSÁG</u>
<u>35</u>	<u>8</u>	<u>KIVÁLASZTOTT SEBESSÉG</u>
<u>36</u>	<u>9</u>	<u>KIVÁLASZTOTT MACH-SZÁM</u>
<u>37</u>	<u>10</u>	<u>KIVÁLASZTOTT FÜGGŐLEGES SEBESSÉG</u>
<u>38</u>	<u>11</u>	<u>KIVÁLASZTOTT IRÁNYSZÖG</u>
<u>39</u>	<u>12</u>	<u>KIVÁLASZTOTT REPÜLÉSI ÚTVONAL</u>
<u>40</u>	<u>13</u>	<u>KIVÁLASZTOTT ELHATÁROZÁSI MAGASSÁG</u>
<u>41</u>	<u>14</u>	<u>EFIS KIJELZÉS FORMÁTUMA</u>
<u>42</u>	<u>15</u>	<u>MULTIFUNKCIÓS /HAJTÓMŰ / FIGYELMEZTETŐ KIJELZÉS FORMÁTUMA</u>

Az OPS 1.720 1. függeléke
Fedélzeti adatrögzítő - 2 - Rögzítendő paraméterek listája

A táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépek

<u>SZ</u>	<u>PARAMÉTER</u>
<u>1</u>	<u>IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ</u>
<u>2</u>	<u>BAROMETRIKUS MAGASSÁG</u>
<u>3</u>	<u>REPÜLÉSI SEBESSÉG LEVEGŐHÖZ KÉPEST</u>
<u>4</u>	<u>IRÁNYSZÖG</u>
<u>5</u>	<u>NORMÁL GYORSULÁS</u>
<u>6</u>	<u>BÓLINTÁS</u>
<u>7</u>	<u>DŐLÉS</u>
<u>8</u>	<u>KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA, KIVÉVE, HA AZ FDR ÉS CVR RÖGZÍTÉS SZINKRONIZÁLÁSÁRA EGY ALTERNATÍV MÓDSZER ÁLL RENDELKEZÉSRE</u>
<u>9</u>	<u>MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNYE</u>
<u>10</u>	<u>FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN</u>
<u>11</u>	<u>ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN</u>
<u>12</u>	<u>SUGÁRFÉK HELYZETE (CSAK SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEKEN)</u>
<u>13</u>	<u>FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS</u>
<u>14</u>	<u>KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET VAGY ÖSSZES LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET</u>
<u>15a</u>	<u>ROBOTPILOTA BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA</u>
<u>15b</u>	<u>ROBOTPILOTA ÜZEMMÓDJAI, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AFCS RENDSZEREK BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA ÉS ÜZEMMÓDJAI.</u>

B táblázat - További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépekre

<u>SZ</u>	<u>PARAMÉTER</u>
<u>16</u>	<u>HOSSZIRÁNYÚ GYORSULÁS</u>
<u>17</u>	<u>OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS</u>
<u>18</u>	<u>ELSŐDLEGES REPÜLŐGÉPIRÁNYÍTÁS- VEZÉRSÍKOK ÁLLÁSA ÉS/VAGY PILÓIA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS)</u>
<u>19</u>	<u>BÓLINTÁS TRIM HELYZETE</u>
<u>20</u>	<u>RÁDIÓ MAGASSÁG</u>
<u>21</u>	<u>ELTÉRÉS A SIKLÓPÁLYÁTÓL</u>
<u>22</u>	<u>ELTÉRÉS AZ IRÁNYSÁVTÓL</u>
<u>23</u>	<u>MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS</u>
<u>24</u>	<u>FŐ FIGYELMEZTETÉS</u>
<u>25</u>	<u>NAV 1 ÉS NAV 2 FREKVENCIAVÁLASZTÁS</u>
<u>26</u>	<u>DME 1 ÉS DME 2 TÁVOLSÁG</u>
<u>27</u>	<u>FUTÓMŰ BEHÚZÓ KAPCSOLÓ HELYZETE</u>
<u>28</u>	<u>FÖLDKÖZELSÉGJELZŐ RENDSZER</u>
<u>29</u>	<u>ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG)</u>
<u>30</u>	<u>HIDRAULIKA, MINDEN RENDSZER (NYOMÁS ALACSONY)</u>
<u>31</u>	<u>NAVIGÁCIÓS ADATOK</u>
<u>32</u>	<u>FUTÓMŰ VÁLASZTÓ KAPCSOLÓ</u>

Az OPS 1.725 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítő - 3 - Rögzítendő paraméterek listája

A táblázat – 5 700 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépek

<u>SZ</u>	<u>PARAMÉTER</u>
<u>1</u>	<u>IDŐ VAGY RELATÍV ELTELT IDŐ</u>
<u>2</u>	<u>BAROMETRIKUS MAGASSÁG</u>
<u>3</u>	<u>REPÜLÉSI SEBESSÉG LEVEGŐHÖZ KÉPEST</u>
<u>4</u>	<u>IRÁNYSZÖG</u>
<u>5</u>	<u>NORMÁL GYORSULÁS</u>

B táblázat – További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb bizonyítvány szerinti felszálló tömegű repülőgépekre

<u>SZ</u>	<u>PARAMETÉR</u>
<u>6</u>	<u>BÓLINTÁS</u>
<u>7</u>	<u>DŐLÉS</u>
<u>8</u>	<u>KÉZI RÁDIÓADÁS JELKULCSA, KIVÉVE, HA AZ FDR ÉS CVR RÖGZÍTÉS SZINKRONIZÁLÁSÁRA EGY ALTERNATÍV MÓDSZER ÁLL RENDELKEZÉSRE</u>
<u>9</u>	<u>MINDEN EGYES HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNYE</u>
<u>10</u>	<u>FÉKSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN</u>
<u>11</u>	<u>ORRSEGÉDSZÁRNYAK HELYZETE VAGY BEÁLLÍTÁSUK A PILÓTAFÜLKÉBEN</u>
<u>12</u>	<u>SUGÁRFÉK HELYZETE (CSAK SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEKEN)</u>
<u>13</u>	<u>FÖLDI SPOILER (ÁRAMLÁSRONTÓ) HELYZETE ÉS/VAGY FÉKLAP KIVÁLASZTÁS</u>
<u>14</u>	<u>KÜLSŐ LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET VAGY ÖSSZES LEVEGŐHŐMÉRSÉKLET</u>
<u>15a</u>	<u>ROBOTPILÓTA BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA</u>
<u>15b</u>	<u>ROBOTPILÓTA ÜZEMMÓDJAI, TOLÓERŐ-AUTOMATA ÉS AFCS RENDSZEREK BEKAPCSOLÁSI ÁLLAPOTA ÉS ÜZEMMÓDJAI.</u>
<u>16</u>	<u>HOSSZIRÁNYÚ GYORSULÁS</u>
<u>17</u>	<u>OLDALIRÁNYÚ GYORSULÁS</u>
<u>18</u>	<u>ELSŐDLEGES REPÜLŐGÉPIRÁNYÍTÁS- VEZÉRSÍKOK ÁLLÁSA ÉS/VAGY PILÓIA BEÁLLÍTÁSAI (BÓLINTÁS, DŐLÉS, LEGYEZŐMOZGÁS)</u>
<u>19</u>	<u>BÓLINTÁS TRIM HELYZETE</u>

- 20 RADIÓ MAGASSÁG
- 21 ELTÉRÉS A SIKLÓPÁLYÁTÓL
- 22 ELTÉRÉS AZ IRÁNYSAVTTÓL
- 23 MARKER ADÓ FELETTI ÁTHALADÁS
- 24 FŐ FIGYELMEZTETÉS
- 25 NAV 1 ÉS NAV 2 FREKVENCIAVÁLASZTÁS
- 26 DME 1 ÉS DME 2 TÁVOLSÁG
- 27 FUTÓMŰ BEHÚZÓ KAPCSOLÓ HELYZETE
- 28 FÖLDKÖZELSÉGJELZŐ RENDSZER
- 29 ÁLLÁSSZÖG (TÁMADÁSI SZÖG)
- 30 HIDRAULIKA, MINDEN RENDSZER (NYOMÁS ALACSONY)
- 31 NAVIGÁCIÓS ADATOK (SZÉLESSÉG, HOSSZÚSÁG, FÖLDHÖZ KÉPESTI SEBESSÉG
ÉS SZÉLELTÉRÍTÉSI SZÖG)
- 32 FUTÓMŰ VÁLASZTÓ KAPCSOLÓ

**Oxigén – Minimumkövetelmények kiegészítő oxigénre repülőgépekhez
túlnyomásos kabinnal vészleereszkedés során és után**

1. táblázat

(a)	(b)
ELLÁTOTTAK:	IDŐTARTAM ÉS KABIN BAROMETRIKUS MAGASSÁG
1. A pilótafülkében 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: (i) 30 perc legfeljebb 25 000 láb magasságon végzett repülésre bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre (2. megjegyzés) (ii) 2 óra 25 000 láb feletti magasságon végzett repülésre bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre (2. 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 leereszkedés profilját az érintett útvonalakon.
2. megjegyzés: A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb bizonyítvány szerinti 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 leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb bizonyítvány szerinti üzemeltetési magasságáról 15 000 lábra 10 perc alatt.
5. megjegyzés: A táblázat alkalmazásában „utasok” a ténylegesen szállított utasokat jelenti a csecsemőkkel együtt.

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 tartó gondoskodjon 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 hajózőszemélyzet egy tagjának repülés közben szolgálati helyén kell használnia, az legyen szolgálati helyéről könnyen kezelhető. Ha egy példányt a hajózőszemélyzet 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 üzemeltessen repülőgépet, ha fel van szerelve a folytatandó üzemeltetéshez szükséges rádióberendezéssel.
- (b) Ahol ez a rész két független (különálló és teljes) rádiórendszer 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

Hangsatorna-választó pult

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet IFR szerint, ha fel van szerelve minden szükséges hajózárszemélyzeti tag által hozzáférhető hangsatorna-választó pulttal.

OPS 1.860

**Rádióberendezés VFR szerinti
üzemeltetéshez látható referencia
tereptárgyak alapján navigált
útvonalon.**

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet VFR szerint

vizuális tereptárgyak szerint navigálható útvonalakon, ha fel van szerelve a következőket végző, normál üzemeltetési körülmények között szükséges rádió **kommunikációs** 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.

**Kommunikációs és navigációs
berendezések IFR szerinti, vagy VFR
szerinti üzemeltetéshez nem a látható
referencia tereptárgyak által navigált
útvonalon**

(a) Az üzemen tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet IFR szerint, vagy VFR szerint olyan útvonalon, amely nem navigálható látható referencia tereptárgyak alapján, ha a repülőgép fel van szerelve rádiókommunikációs és SSR transzponder berendezéssel az üzemeltetés területének légiforgalmi irányító szolgálata követelményeivel összhangban.

(b) *Rádióberendezés.* Az üzemen tartó gondoskodjon arról, hogy a rádióberendezés legalább az alábbiakat tartalmazza:

(1) két, normál üzemeltetési körülmények között szükséges független rádiókommunikációs rendszer a földi állomással folytatott kommunikációra az útvonal kitérőket is magába foglaló bármely pontján; és

(2) SSR transzponder berendezés a megteendő útvonal követelményei szerint.

(c) *Navigációs berendezés.* Az üzemen tartó gondoskodjon 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 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.

(d) Az üzemben tartó azzal a feltétellel üzemeltethet ADF-fel vagy a fenti (c) pont (1)(vi) 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.

(e) Az üzemben tartó gondoskodik 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 szabványának megfelelőeket.

OPS 1.866

Transzponder berendezés

(a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet, ha fel van szerelve a következőkkel;

(1) Egy barometrikus magasság jelző 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 üzemeltessen 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az RVSM 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.

M RÉSZ
REPÜLŐGÉP KARBANTARTÁS

OPS 1.875

Általános

- (a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltessen repülőgépet, ha a 145. **rész** 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-karbantartási követelményeknek meg kell felelniük az OPS1.180-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 tartó gondoskodik arról, hogy:

- (1) a hajózószemélyzet összetétele és a kijelölt személyzeti szolgálati helyeken lévő tagjainak száma egyaránt megfeleljen a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvnek (AFM), és ne legyen kevesebb, mint amennyi minimumként abban elő van írva;
- (2) A hajózószemélyzethez tartozzanak további tagok is, ha az üzemeltetés jellege megkívánja, és létszáma ne csökkenjen az Üzemeltetési kézikönyvben előírt szám alá;
- (3) a hajózószemélyzet minden tagja megfelelő és érvényes, a Hatóság számára elfogadható szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek és alkalmasan képzett és kompetens legyen, hogy ellássa a rábízott feladatokat;
- (4) a Hatóság számára elfogadható eljárásokat dolgozon ki, hogy megakadályozza tapasztalatlan hajózószemélyzeti tagok egy csapatba kerülését;
- (5) a hajózószemélyzetből nevezzék ki parancsnokká az egyik, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket

meghatározó követelményekkel összhangban parancsnoki minősítéssel rendelkező pilótát, aki a repülés irányításával másik megfelelően minősített pilótát bízhat meg; és

- (6) ha az AFM előír külön Rendszerpult kezelőt, a hajózószemélyzetnek legyen egy tagja, akinek repülőmérnöki 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 repülőgép-típusok vagy változatok összes számára, amelyen a hajózószemélyzet egy tagja repülhet a gazdasági 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 út-

vonalepülést megkezdének, 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 tartó gondoskodjon arról, hogy:

- (1) minden 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú turbolégcsavaros 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 1.941 2. függelékének előírásait. Ha nem tartják be a 2. függelék előírásait, a minimális hajózószemélyzet 2 pilótából álljon.

JAR-OPS 1.943

Üzembentartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyama

(a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja nem végezte el előzőleg az üzembentartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát (új alkalmazottak vagy meglévő személyzet), akkor az üzemben tartó

gondoskodjon 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 üzembentartó 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 Üzemeltési kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban kell megtartani.

Típusátképzési oktatás és ellenőrzés

(Lásd az OPS 1.945 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

- (1) A hajózószemélyzet tagjai végezzék 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 osztály minősítés szükséges;
- (2) A hajózószemélyzet tagjai végezzék el egy üzemeltetői típusátképzési tanfolyamot, mielőtt megkezdik a felügyelet nélküli útvonalrepülést:
 - (i) ha egy olyan repülőgépre helyezik át őket, amelyre új típus vagy osztály minősítés szükséges; vagy
 - (ii) ha új üzemben tartóhoz kerülnek;
- (3) A típusátképzést alkalmasan képzett személyzet tartsa az Üzemeltetési kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban. Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a CRM elemeit a típusátképzésbe integráló személyzet megfelelően képzett legyen;
- (4) Az üzemeltetői 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 Üzemeltetési kézikönyvben írják elő;
- (6) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt az OPS 1.965 (b) pontja által előírt ellenőrzésen és az OPS 1.965 (b) pontja által előírt oktatáson és ellenőrzésen, mielőtt megkezdene 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 üzemeltetői 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 szerint típus vagy osztály minősítési gyakorlati tesztel.
 - (c) Az üzemeltetői típusátképzési tanfolyam és a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges

típus vagy osztály minősítési tanfolyam
kombinálhatók egymással.

OPS 1.950

**Különbségek oktatása és szoktató
képzés**

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 Üzemeltetési kézikönyvben, hogy mikor szükséges ilyen különbségek oktatása vagy szoktató képzés.

OPS 1.955

Kinevezés parancsnoknak

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a másodpilótából parancsnokká kinevezettek és a parancsnokként belépők:

- (1) minimális gyakorlatát, amely a Hatóság számára elfogadható, előírják az Üzemeltetési kézikönyvben; és
- (2) többtagú legénységgel folytatott üzemeltetés esetén a pilóta elvégezzen egy megfelelő parancsnoki tanfolyamot.

(b) A fenti (a) pont (2) albekezdése által előírt parancsnoki tanfolyamot az Üzemeltetési kézikönyvben le kell írni és az legalább a következőket tartalmazza:

- (1) oktatást repülőgépszimulátoron (STD) (beleértve az útvonal-orientált repülést) és/vagy repülős oktatást;
- (2) parancsnoki üzemeltetői 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 kompetenciaminősítések elvégzését; és

(6) a Személyzeti erőforrásgazdálkodás
elemeit.

OPS 1.960

**Kereskedelmi pilóta szakszolgálati
engedéllyel rendelkező parancsnokok**

(a) Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) Egy kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel (CPL) rendelkező pilóta csak akkor üzemeltessen parancsnokként olyan repülőgépet, amely a Repülőgép üzemeltetési kézikönyvben (AFL) 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 Üzemeltetési 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 követelményei; 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.

Időszakos oktatás és ellenőrzés

(Lásd az OPS 1.965 1. és 2. függelékét)

(a) *Általános.* Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

- (1) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt időszakos oktatásban és ellenőrzésen, valamint hogy ez az oktatás és ellenőrzés arra a repülőgép típusra vagy változatra vonatkozzék, amelyen a hajózószemélyzet tagja szolgálatot teljesít;
- (2) Az időszakos oktatási és ellenőrzési programot az Üzemeltetési kézikönyv írja le és a Hatóság hagyja jóvá;
- (3) Az időszakos oktatást a következő személyzet folytassa:
 - (i) *Földi és megújító oktatást* – alkalmasan képzett személyzet;
 - (ii) *Repülőgépes/STD oktatást* – Típusminősítő oktató (TRI), **Osztályminősítő oktató (CRI)** vagy a **/STD** tartalom esetén egy mesterséges eszközön repülést oktató (SFI), ha a TRI, **CRI** vagy SFI megfelel az üzemben tartó követelményeinek az OPS1.965 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 tartó gondoskodik 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 CFM 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 gondoskodik a következőkről:

- (i) A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt üzemeltetői 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 üzemeltetői szakértelem ellenőrzésen.

(2) Az üzemeltetői szakértelem ellenőrzés érvénytartama 6 naptári hónap, plusz a kiadás hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző üzemeltetői szakértelem ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárat dátumától 6 hónapig tart.

(c) *Útvonali ellenőrzés.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vegyen egy útvonali ellenőrzésen a repülőgépen, hogy demonstrálja szakértelmét az Üzemeltetési 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, s az előző ellenőrzés lejárat dátumától számított 12 hónapig tart.

(d) *Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés.* Az üzemben tartó gondoskodik 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, s az előző ellenőrzés lejárat dátumától számított 12 hónapig tart.

(e) **CRM**. Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) A CRM elemeit integrálják az időszakos

oktatás minden megfelelő fázisába, és;

(2) A hajózőszemélyzet 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 megújító oktatás.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja legalább minden 12 hónapban vegyen részt földi és megújító oktatásban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárta előtti három hónapon belül tartják, a következő földi és megújító oktatást a megelőző földi és megújító oktatás lejárta utáni 12 naptári hónapon belül tartásuk meg.

(g) *Repülőgépes/**STD** oktatás.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózőszemélyzet 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 tartásuk meg.

(Lásd az OPS 1.968 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) A pilóta, aki bármelyik pilótaülésbe kirendelhető repülőgépet vezetni, vegyen részt megfelelő oktatásban és ellenőrzésen; és

(2) Az oktatási és ellenőrzési programot az Üzemeltetési kézikönyv írja le és legyen elfogadható a Hatóság számára.

OPS 1.968

**Pilótaképesítés bármely pilótaülésből
történő repülőgép-vezetéshez**

A közelmúltban megszerzett gyakorlat

(a) Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) Egy pilótát csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen szolgálatra a minimális bizonyítvány szerinti 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 repülőgép-szimulátoron vagy a használandó repülőgéppel lehet teljesíteni.

Útvonal és repülőtér kompetencia képesítés

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy mielőtt parancsnokká vagy olyan pilótává, akire a repülés irányítását bízták, kijelölnék, 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 kompetencia minősítés érvénytartama 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 kompetencia 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 kompetencia minősítés a legutolsó útvonal és repülőtér kompetencia minősítés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama meghosszabbodik az újraérvényesítéstől kezdődően az előző útvonal és repülőtér

kompetencia minősítés lejáratí dátumától számított 12 hónapra..

OPS 1.978

Haladó minősítési program

- (a) Az OPS 1.965 és az 1.970 érvényessége kiterjeszthető, ha a Hatóság jóváhagyott egy, az üzemben tartó által kidolgozott haladó minősítési programot.
- (b) A haladó minősítés program tartalmazzon olyan oktatást és ellenőrzést, amely olyan szakértelmet tart fent, amely nem csekélyebb az OPS 1.945-ben, 1.965-ben és 1.970-ben előírtnál.

OPS 1.980

Üzemeltetés egynél több típuson vagy változaton

(Lásd az OPS 1.980 1. függelékét)

- (a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózőszemélyzet tagja csak akkor teljesítsen szolgálatot egynél több típuson vagy változaton, ha kompetens erre.
- (b) Egynél több típus vagy változat üzemeltetésének mérlegelése esetén az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a repülőgépek eltérései és/vagy hasonlóságai indokoltá tegyék ezt az üzemeltetést, figyelembe véve a következőket:
 - (1) a technológia színvonalát;
 - (2) az üzemeltetési eljárásokat;
 - (3) a kezelési jellemzőket.

(c) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a hajózőszemélyzet több típusú vagy változatot üzemeltető 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 hajózőszemélyzet 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 hajózőszemélyzet 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 üzemeltetése

- (a) Ha a hajózőszemélyzet egy tagja mind helikoptert, mind repülőgépet üzemeltet:
 - (1) Az üzemben tartó gondoskodik

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 Üzemeltetési 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 and 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 irányítási feladatai alól a hajózószemélyzet egy alkalmasan képzett másik tagja által.
- (b) A parancsnok tehermentesítése
- (1) A parancsnok a repülés irányítását 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 útvonal kompetencia 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 közelműltbeli gyakorlat nem szükséges. A pilóta azonban hajtson végre repülőgépszimulátoros rövid távú gyakorlást és megújító készségoktatást 90 napnál nem hosszabb időszakonként. Ezt a megújító oktatást lehet kombinálni az OPS 1.965 által előírt oktatással.
- (f) *A rendszerpult-kezelő tehermentesítése.* A rendszerpult-kezelő repülés közben a személyzet repülőmérnöki szakaszolgálati engedéllyel rendelkező vagy a hajózárszemélyzetnek a Hatóság által elfogadott képesítéssel rendelkező tagja által tehermentesíthető.

Az OPS 1.940 2. függelése

**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

üzemeltethetőek, ha teljesítik a következő követelményeket:

- (1) Az üzemben tartó az Üzemeltetési kézikönyvben szerepeltessen egy pilóta típusátképzési és időszakos oktatási programot, amely tartalmazza az egy-pilótás üzemeltetés többlet követelményeit;
- (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 repülőgép típuson 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; és
- (5) Az egypilótás üzemeltetésben IFR szerint vagy éjszaka szolgálatot teljesítő pilóta minimális közelműltbeli gyakorlata 5 IFR szerinti repülés legyen, ebből 3 műszeres megközelítés

a megelőző 90 napban az adott repülőgép típuson vagy osztályon egyedüli pilótaként végrehajtva. Ez a követelmény helyettesíthető egy IFR szerinti műszeres megközelítési ellenőrzéssel az adott repülőgép típuson 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/repülőgépszimulátoros oktatás és ellenőrzés; és
- (4) útvonalrepülés felügyelet mellett és útvonali ellenőrzés.

(b) A típusátképzési tanfolyamot a fenti (a) bekezdésben feltüntetett sorrendben kell lebonyolítani.

(c) Egy nulla repült idő melletti típusátképzési tanfolyam befejezését követően a pilóta:

- (1) 15 napon belül kezdje meg a felügyelet melletti útvonalrepülést; és
- (2) hajtsa végre első négy repülőgépes felszállását és leszállását egy

pilótaülésben helyet foglaló TRI (A) felügyelete mellett.

(d) A személyzeti erőforrás gazdálkodás elemeit integrálni kell a típusátképzési tanfolyamba és megfelelően képzett személyzetnek kell megtartania.

(e) Ha a hajózószemélyzet egy tagja előzőleg nem végzett üzemeltetői típusátképzési tanfolyamot, az üzemben tartó gondoskodjon 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.

**Időszakos oktatás és ellenőrzés –
Pilóták**

(a) *Időszakos oktatás.*– Az időszakos oktatás tartalmazza a következőket:

(1) *földi és megújító oktatást;*

(i) A földi és megújító 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 eset áttekintést.

(ii) A földi és megújító oktatás tudás-ellenőrzését 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 rendszer-meghibásodást és a kapcsolódó eljárásokat érintse.

(ii) Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemkép-telenségét szimulálni kell.

(iii) A repülőgépes/STD oktatás kombinálható az üzemeltetői 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 szállítotttra 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 megújító 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, szinergia;

(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 bal-esetmegelőzési és repülésbiztonsági program azonosítja őket (Lásd az OPS 1.037-et).

(b) Időszakos ellenőrzés. Az időszakos ellenőrzés terjedjen ki a következőkre:

(1) Üzemeltetői szakértelem ellenőrzés;

(i) Ahol értelmezhető, az üzemeltetői szakértelem ellenőrzés terjedjen ki a következő manőverekre:

(A) elutasított felszállás, ha rendelkezésre áll egy repülőgép-

- szimulátor, egyébként csak földetérési gyakorlatok;
- (B) felszállás hajtóműmeghibásodás esetén V_1 és V_2 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 üzemeltetői 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) *Útvonali ellenőrzések;*
- (i) Az útvonali ellenőrzések állapítsák meg a kielégítő üzemeltetés képességét a teljes útvonalon, beleértve a repülés előtti és repülés utáni eljárásokat és a rendelkezésre álló felszerelés használatát, az Üzemeltetési kézikönyvben előírt módon.
- (ii) A hajózószemélyzet Személyzeti erőforrás gazdálkodási CRM készségeit a Hatóság számára elfogadható és az Üzemeltetési kézikönyvben közzétett módszertanul összhangban kell ellenőrizni. Az ilyen kiértékelés célja:
- (A) Visszajelzés a személyzetnek

egyéni és kollektív és a továbbképzési igény azonosítása; és

(B) felhasználás a CRM oktatási rendszer javítására.

- (iii) Ha pilótákat repülőgépet vezető és repülőgépet nem vezető feladatokra jelölnek ki, mindkét funkcióban ellenőrzésen kell átmenniük.
- (iv) Az útvonali ellenőrzéseket repülőgépen kell végezni.
- (v) Az útvonali ellenőrzéseket az üzemben tartó által kijelölt és a Hatóság számára elfogadható parancsnokoknak kell végezni. Az útvonali 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. Hosszútávú 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 repülés, leereszkedés, megközelítés és leszállás folya-

mán. 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

Megújító oktatás és ellenőrzés –

Rendszerpanel-kezelők

(a) A rendszerpanel-kezelők megújító 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 megújító oktatása, ahol lehetséges, a pilóta megújító 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 üzemeltetői szakértelem ellenőrzéssel párhuzamosan vegyenek részt az Üzemeltetői 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 szolgálat jobboldali ülésben történő teljesítésekor az OPS által a baloldali ülésben teljesített szolgálatra megkövetelt ellenőrzések szintén legyenek érvényesek és naprakészek.

(d) A parancsnokot tehermentesítő pilóta az OPS 1.965 (b) pontjában előírt üzemeltetői 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 üzemeltetői 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.

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 teljesítő, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyáson belül felsorolt osztályon 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 turbolégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat; vagy
 - (iii) egy turbolégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy dugattyús motorú repülőgéptípus vagy -változat; vagy
 - (vi) egy turbolégcsavaros 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 hajózószemélyzet engedélyezésében meghatározott (típus – többpilótás) szakszolgálati engedély jóváhagyással, az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

- (1) Az Üzemeltetési Kézikönyvben előírt minimális hajózószemélyzet létszám azonos legyen mindegyik üzemeltendő 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 egy-nél több, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben felsorolt (típus – egypilótás és típus – többpilótás) 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 egy-nél több, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben felsorolt (típus – egypilótás és típus – többpilótás) 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 üzemeltetői szakértelem ellenőrzést és rendelkezzenek 500 órával a releváns személyzeti pozícióban ugyanazon üzemeltető gazdasági célú légiszállítási üzemeltetésének keretében.

(ii) Ha egy pilóta rendelkezik gyakorlattal egy üzemeltetőnél és 2 szakszolgálati engedély jogosult-

ságait 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 privilégiumainak 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 szektort 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 Üzemeltetési kézikönyvben kell előírni.

(7) Ahol az oktatási és ellenőrzési és közelmúltbeli tapasztalati követelmények csökkentése érdekében más re-

pülőgépről 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 hajózőszemélyzet engedélyezésében előírtat, a hajózőszemélyzet engedélyezésének vonatkozó követelményei teljesülnek. Ezen túlmenően az Üzemeltetési kézikönyvben releváns és jóváhagyott megújító 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 hajózőszemélyzet egy tagja repülőgéptípusok vagy változatok kombinációit üzemelteti a hajózőszemélyzet engedélyezésében meghatározottak szerint (osztály – egypilótás és osztály – többpilótás), az üzemben tartó mutassa be, hogy speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat hagytak jóva az OPS 1.980 (d) pontjával összhangban.

O RÉSZ
LÉGUTAS-KÍSÉRŐ SZEMÉLYZET
OPS 1.988

Alkalmazhatóság

Az üzemben tartó gondoskodjon 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 hajózásszemélyzet 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 tartó gondoskodjon arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja Az üzemben tartó légiutaskísérői egyenruháját viselje és az utasok számára légiutaskísérőként világosan azonosítható legyen.

(b) A további személyzet, mint az egészségügyi, biztonsági személyzet, gyermekfelvigyázók, kísérők, szórazótató 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 Üzemeltetési Kézikönyvben előírt feladatok végrehajtására.

(b) A fenti (a) albekezdés betartása során az üzemben tartó gondoskodjon 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, amely-

lyel a legnagyobb engedélyezett beállított utasférőhelyek száma kisebb a tanusításon 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 Üzemeltetési Kézikönyvben előírt eljárásoknak megfelelően csökkentették; és

(2) a repülés befejezését követően jelentést tesznek a Hatóságnak.

(e) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 gazdasági 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 üzemeltető veszi igénybe.

Minimális követelmények

Az üzemben tartó gondoskodjon 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 rendelkezék 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 Üzemeltetési Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni.

OPS 1.995

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 Üzemeltetési 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 egy éves gyakorlattal rendelkezik egy üzemeltető 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 tartó gondoskodik arról, hogy az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléké 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 tartó gondoskodik 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 Üzemeltetési Kézikönyvben előírt utastérbiztonsági és vészhelyzeti eljárás(ok) elvégzéséért;
 - (ii) A hajózásszemélyzettel 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 szektorban. **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

légiutaskísérő-személyzeti feladatok egyedül történő ellátására, az üzemben tartó bizonyosodjon meg, hogy ez a személy képes feladatait az Üzemeltetési Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni. **A légiutaskísérői feladatok egyedül ellátására való alkalmaság kritériumait a légiutaskísérők kiválasztásának, toborzásának, oktatásának és teljesítményértékelésének kritériumai között tárgyalni kell.**

OPS 1.1005

Biztonsági alapképzés

(Lásd az OPS 1.1005 pont 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja sikeresen elvégezze a legalább az OPS 1.1005 pontjának 1. mellékletében 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 légiutaskísérő 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.

Típusátképzés és a különbségek
oktatása

(Lásd az OPS 1.1010 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 Üzemeltetési 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 (EU OPS 1.1005), mind a típusátképzés tanfolyam és a típuskülönbségek oktatása tanfolyam (EU OPS 1.1010) egymáshoz kapcsolódó elemei kombinálhatóak.

(d) Az üzemben tartó gondoskodik 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 tartó gondoskodik arról, hogy a légiutas-kísérő személyzet minden tagja elvégezze az üzemeltetői 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 tartó gondoskodjon 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)

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az időszakos oktatás és ellenőrzés program a Hatóság által jóvá-

hagyott legyen, s tartalmazza az elméleti és gyakorlati instrukciókat 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 lejárat dátumától számított 12 hónapig tart.

OPS 1.1020

Megújító oktatás

(Lásd az OPS 1.1020 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy minden egyes olyan légiutas-kísérő, aki több mint 6 hónapig hiányzott a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól, s az előző ellenőrzése – amely az OPS 1.1025 b) (3) által előírt – még érvényben marad, elvégezzen egy, az Üzemeltetési Kézikönyvben előírt megújító oktatást, az OPS 1.1020 1. függelékében előírtak szerint.

(b) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy azon 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 előír-

tak szerint légiutas-kísérőként, mielőtt újból szolgálatba áll ezen a repülőgéptípuson, teljesítse a következők egyikét:

- (1) megújító oktatás elvégzése az érintett típuson vagy
- (2) két újraszoktató szektor elvégzése el az adott típus gazdasági 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 tartó gondoskodjon 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) Megújító oktatás. Az OPS 1.1020 1. függelékében felsorolt témákban.

OPS 1.1030

Egynél több repülőgéptípuson, vagy változaton történő üzemeltetés

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 berende-

- zések elhelyezése és típusa; és
- (3) **A típuspecifikus** vészhelyzeti eljárások.

OPS 1.1035

Oktatási okmányok

Az üzemben tartó gondoskodik 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 hajózőszemélyzet 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 tüzesetek 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 elsősegélynyújtásra és az elsősegélykészletek használatára vonatkozó instrukciók;
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 kábítószer 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 tárgyak szállításáról, beleértve az R. rész előírásait;
8. biztonsági eljárások, beleértve az S. rész előírásait.

(f) Kommunikáció.

Az oktatás során hangsúlyt kell fektetni a légiutas-kísérő személyzet és a hajózószemélyzet közötti hatékony kommunikációra, beleértve annak technikáját, a közös nyelvet és a terminológiát.

(g) Fegyelem és felelősség:

1. annak fontossága, hogy a légiutas-kísérő személyzet feladatait az Üzemeltetési 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 vészkiállítás és más vészhelyzeti eljárások légiutas-kísérő személyzet általi kezdeményezési joga és felelőssége esetei azonosításának fontossága; és

8. a biztonsági kötelezettségek és felelősségek, valamint a vészhelyzetekre azonnal és hatékonyan történő reagálás fontossága.

(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 gazdasági 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 tagja működtesse és ténylegesen kinyissa egy repülőgép vagy a megfelelő oktatóeszköz valamennyi, utasok kiszállítására szolgáló normál és vészkiáratát; 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 (vészkiszállítás) 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 tüzeset, 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az oktatás tartalmazza a tömeg irányításának gyakorlati szempontjait a repülőgéptípusra vonatkozó különböző

vészhelyzetekben.

(g) A pilóta munkaképtelensége.

Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózőszemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a hajózőszemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózőszemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózőszemélyzet tagjai ellenőrző-listáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék.

(h) Biztonsági berendezések.

Az üzemben tartó gondoskodik 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. tűzbalta 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. elsősegély-nyújtó készletek, ezek tartalma és a vészhelyzeti mentőfelszerelés; és
13. egyéb utastérbiztonsági berendezések vagy rendszerek, ahol vannak.

(i) Utasok eligazítása/biztonsági bemutatók.

Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az oktatás tartalmazzon az utasok felkészítésének módját a normál és vészhelyzetekre az OPS 1.285 szerint.

(j) Személyzeti erőforrás gazdálkodás. Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) A légiutas-kísérő személyzet minden tagja végezzen el egy üzemeltetői CRM tanfolyamot, amely kiterjed az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függelék 1. táblázata (a) oszlopának oktatási elemeire a (a) 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 üzemeltetői 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 tartó gondoskodik arról, hogy az időszakos oktatást megfelelően képezített személyek végezzék.

(b) Az üzemben tartó gondoskodik 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. elsősegélynyújtás és az elsősegélynyújtó-készletek tartalma;

6. tárgyak elhelyezése az utastérben;

7. a veszélyes tárgyakra vonatkozó eljárások az R. részben előírtak szerint;

8. események és balesetek áttekintése; és

9. személyzetgazdálkodás. Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a CRM oktatás megfelelően 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 tartó gondoskodik arról, hogy legalább 3 évenként az időszakos oktatás tartalmazza a következőket is:

1. az utasok kiszállítására szolgáló minden normál és vészkijárat működte-

tése és tényleges kinyitása a repülőgépen vagy a megfelelő oktatóeszközön;

2. az összes többi kijárat működésének bemutatása;

3. tényleges és gyakorlati oktatás az összes, a repülőgépen szállítottal azonos tűzoltóberendezés használatáról, beleértve a védőruházatot is.

Ez az oktatás terjedjen ki az alábbiakra:

(i) 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 tartó gondoskodik arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózőszemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a hajózőszemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és

hevederek mechanizmusait. A hajózőszemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózőszemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék

(d) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az OPS 1 III. mellékletének valamennyi vonatkozó követelményét érintse a légiutas-kísérő személyzet tagjainak oktatása.

Az OPS 1.1020 1. függeléke

Megújító oktatás

Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a megújító 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) az utasok vészkiszállítására szolgáló minden normál és vészkijárat működtetése és tényleges kinyitása repülőgépen vagy a megfelelő oktatóeszközön;

(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 Üzemeltetési kézikönyv tartalmazza.

2. Az 1. táblázat adja meg, hogy a CRM mely elemeit kell az egyes oktatástípusokban tárgyalni.

1. táblázat: CDR oktatás:

<u>Oktatási elemek</u> <u>(a)</u>	<u>CRM</u> <u>alaptanfolyam</u> <u>(b)</u>	<u>Üzemeltetői</u> <u>CRM</u> <u>oktatás</u> <u>(c)</u>	<u>Repülőgép-</u> <u>típus-</u> <u>specifikus</u> <u>CRM</u> <u>(d)</u>	<u>Éves</u> <u>időszakos</u> <u>CRM</u> <u>oktatás</u> <u>(e)</u>	<u>Légiutas-</u> <u>kísérő</u> <u>vezetői</u> <u>tanfolyam</u> <u>(f)</u>
<u>Általános elvek</u>					
<u>Emberi tényezők a repülésben</u> <u>Általános oktatás a CRM elveiről és céljairól</u>	<u>Részletesen</u>	<u>Nem szükséges</u>	<u>Nem szükséges</u> <u>Nem szükséges</u>	<u>Áttekintés</u>	
<u>Emberi teljesítmény és korlátok</u>					
<u>A légiutas-kísérő személyzet egyes tagja szempontjából</u>					
<u>Ismeretek a személyiségről, emberi hibák és megbízhatóság, attitűdök és viselkedés, önértékelés</u>					
<u>Stressz és a stressz kezelése</u>					
<u>Fáradtság és élnkség</u>	<u>Részletesen</u> <u>Nem szükséges</u>	<u>Nem szükséges</u>	<u>Áttekintés</u>	<u>(3 éves ciklusban)</u>	<u>Nem szükséges</u>
<u>Magabiztosság</u>					

<u>Helyzetfelismerés,</u> <u>információ-</u> <u>szerzés és -feldolgozás</u>					
<u>A repülőgép teljes személyzetének szempontjából</u>					
<u>Hibamegelőzés és -</u> <u>feltárás</u>					
<u>Közös</u> <u>helyzetfelismerés,</u> <u>információ-</u> <u>szerzés és -feldolgozás</u>				<u>Áttekintés</u>	
<u>Terhelésvezérlés</u>				<u>(3 éves</u> <u>ciklusban)</u>	
<u>Hatékony</u> <u>kommunikáció és</u> <u>koordináció</u> <u>a személyzet összes</u> <u>tagja között</u> <u>beleértve a</u> <u>hajózószemélyzetet és</u> <u>a légiutas-kísérő</u> <u>személyzet</u> <u>tapasztalatlan tagjait,</u> <u>kulturális</u> <u>különbségek</u>	<u>Nem</u> <u>szükséges</u>	<u>Részletesen</u>	<u>A</u> <u>típus(ok)ra</u> <u>releváns</u>		<u>Ismétlés</u> <u>(a légiutas-</u> <u>kísérő</u> <u>személyzet</u> <u>vezetői</u> <u>feladatokhoz</u> <u>releváns)</u>
<u>Vezetés,</u> <u>együttműködés,</u> <u>szinergia,</u> <u>döntéshozatal,</u> <u>delegálás</u>					

<u>Oktatási elemek</u> <u>(a)</u>	<u>CRM</u> <u>alaptanfolyam</u> <u>(b)</u>	<u>Üzemeltetői</u> <u>CRM</u> <u>oktatás</u> <u>(c)</u>	<u>Repülőgép-</u> <u>típus-</u> <u>specifikus</u> <u>CRM</u> <u>(d)</u>	<u>Éves</u> <u>időszakos</u> <u>CRM</u> <u>oktatás</u> <u>(e)</u>	<u>Légiutas-</u> <u>kísérő</u> <u>vezetői</u> <u>tanfolyam</u> <u>(f)</u>
<u>Egyéni és csoportfelelősségek, döntéshozatal és cselekvés</u>					
<u>Az utasok emberi tényezőinek felismerése és kezelése:</u> <u>a tömeg irányítása, stressz az utasokban, konfliktus-kezelés, egészségügyi tényezők</u>					
<u>A repülőgéptípusok sajátosságai</u> <u>(keskeny /széles törzs, egy /több fedélzet),</u> <u>hajózószemélyzet és légiutas-kísérő személyzet</u> <u>utasok összetétele és létszáma</u>		<u>Nem szükséges</u>	<u>Részletesen</u>		
<u>Az üzemben tartó és a szervezet szempontjából</u>					

<u>A cég biztonsági kultúrája, SOP-k, szervezeti tényezők, az üzemeltetés típusához kötődő tényezők</u>					
<u>Hatékony kommunikáció és koordináció a többi üzemeltető személyzettel és a földi szolgálatokkal</u>	<u>Nem szükséges</u>	<u>Részletesen</u>	<u>A típus(ok)ra releváns</u>	<u>Áttekintés (3 éves ciklusban)</u>	
<u>Részvétel az utastér biztonsági esemény és baleset jelentésben</u>					
<u>Esettanulmányok (lásd a megjegyzést)</u>		<u>Szükséges</u>		<u>Szükséges</u>	

Megjegyzés: A (d) oszlopban, ha nem állnak rendelkezésre a releváns repülőgéptípusra specifikus esettanulmányok, akkor az üzemeltetés méretére és terjedelmére nézve releváns esettanulmányokat kell figyelembe venni.

P RÉSZ
**KÉZIKÖNYVEK, NAPLÓK ÉS
FELJEGYZÉSEK**

OPS 1.1040

**Az üzemeltetési kézikönyvekre
vonatkozó általános szabályok**

- (a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv minden utasítást és információt tartalmaz, amely az üzemeltető személyzetnek szükséges feladatainak ellátásához.
- (b) A üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv, összes módosításával és javításával, nem mond ellent a légi jármű-üzemeltetői 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 Üzemeltetési kézikönyvet. Az üzemben tartó emellett lefordíthatja vagy használhatja a kézikönyvet vagy részeit más nyelven.
- (d) Ha az üzemben tartó számára szükségessé válik az Üzemeltetési kézikönyveket vagy annak főbb részeit/köteteit újra elkészíteni, be kell tartania a fenti (c) albekezdést.
- (e) Az üzemben tartó az Üzemeltetési kézikönyvet külön kötetekben is kiadhatja.
- (f) Az üzemben tartó gondoskodik

arról, hogy az üzemeltető személyzet könnyen hozzáférjen az Üzemeltetési kézikönyv minden olyan részének egy példányához, amely feladatai ellátása szempontjából releváns. Ezenkívül az üzemben tartó lássa el a személyzet tagjait az Üzemeltetési kézikönyv A és B részének vagy azok személyes oktatásuk szempontjából releváns fejezeteinek egy saját példányával.

(g) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyvet módosítsák és kijavítsák, hogy a benne foglalt utasításokat és információt naprakészen tartsák. Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a teljes üzemeltető személyzet figyelmét felhívják a feladataik szempontjából releváns ilyen változásokra.

(h) Az Üzemeltetési 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 hatályba lépésük előtt. Ha a módosítás az Üzemeltetési kézikönyv valamely olyan részét érinti, amelyet az OPS szerint jóvá kell hagyni, ezt a jóváhagyást a módosítás hatályba lépése 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv korrektül tükrözi a jóváhagyott dokumentumokból és ezen jóváhagyott dokumentáció valamennyi módosításából vett információt és hogy az Üzemeltetési 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv tartalmát olyan formában jelenítse meg, amely nehézség nélkül használható. **Az Üzemeltetési kézikönyv kialakítása vegye figyelembe az emberi tényező elveit.**

(m) A Hatóság engedélyezheti, hogy az Üzemeltetési kézikönyv vagy részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőséget, a használhatóságot és a megbízhatóságot elfogadható színvonalát.

(n) Az Üzemeltetési Kézikönyv rövidített formában történő alkalmazása nem mentesíti az üzemben tartót az OPS 1.130 előírásai alól.

OPS 1.1045

Üzemeltetési kézikönyv – szerkezet és tartalom

(Lást az OPS 1.1045 1. függelékét)

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy az Üzemeltetési 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 repülőterre 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 üzemeltetés érdekében szükséges.

(b) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv tartalma összhangban legyen az OPS 1.1045 1. függelékével és releváns legyen az üzemeltetés területe és típusa szempontjából.

(c) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv részletes szerkezete elfogadható legyen a Hatóság számára.

OPS 1.1050

Repülőgép üzemeltetési kézikönyv

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész, jóváhagyott Repülőgép üzemeltetési 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 (elengedés (off-block) időpontja);
- (8) Érkezés időpontja (rögzítés (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 tartó gondoskodik arról, hogy az összes bejegyzés az eseményekkel egyidejűleg történjen, s ezen bejegyzések véglegesek legyenek.

OPS 1.1060

Operatív repülési terv

(a) Az üzemben tartó gondoskodik 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 azonosítása;
- (5) A hajózószemélyzet tagjainak nevei;
- (6) A hajózószemélyzet tagjainak szolgálati beosztása;
- (7) Indulás helye;
- (8) Indulás időpontja (elengedés (off-block) tényleges időpontja, felszállás időpontja);

- (9) Érkezés helye (tervezett és tényleges);
- (10) Érkezés időpontja (tényleges leszállás és rögzítés (on-block) időpontja);
- (11) Üzemeltetés típusa (ETOPS, VFR, átszállító járat, stb.)
- (12) Útvonal és az útvonal szakaszai az ellenőrzési pontokkal/fordulópontokkal, távolságokkal, időekkel 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) Releváns 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 tartó gondoskodjon arról, hogy az operatív repülési tervet és használatát leírja az Üzemeltetési kézikönyv.

(d) Az üzemben tartó gondoskodjon 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 tartó gondoskodjon arról, hogy minden feljegyzést és releváns üzemeltetési és műszaki információt az OPS 1.1065 1. függelékében előírt ideig megőriznek.

OPS 1.1070

Az üzemben tartó flyamatos légialkalmasság fenntartási irányítási szabályzata

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész jóváhagyott, az **M rész,** **M.A.704** előírásai szerinti **flyamatos** **légialkalmasság fenntartási** irányítási szabályzattal.

Repülőgép műszaki napló

Az üzemben tartó vezessen egy, az OPS 1.915-ben előírtak szerinti repülőgép műszaki naplót.

*Az OPS 1.1045 1. függeléke***Az Üzemeltetési kézikönyv tartalma**

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyv tartalmazza a következőket:

A. ÁLTALÁNOS/ALAPOK

**0 AZ ÜZEMELTETÉSI
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 üzemeltető 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 Üzemeltetési 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 üzemeltető személyzet szolgálati kötelességeinek ellátásához előírt Szakszolgálati engedély, minősítés(ek), képesítés/kompetencia (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) rendszerpult-kezelő.

(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 üzemeltető 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) kábítószeres;

(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) eljárást a VFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására; és

(b) eljárást az IFR szerinti repülések

minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására.

8.1.2. A repülőterek használata engedélyezésének kritériumai és felelősségei, figyelembe véve a D, E, F, G, H, I és J részek vonatkozó követelményeit.

8.1.3. *Módszerek a repülőtéri üzemeltetési minimumok megállapítására.* A repülőtéri üzemeltetési minimumok meghatározásának módszere IFR szerinti repülésekre az OPS 1 E részével összhangban. Utalni kell a látótávolság és/vagy a kifutópálya menti látótávolság meghatározási módszereire és a pilóták által észlelt tényleges látótávolság, a jelentett látótávolság és a jelentett kifutópálya 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 állására tekintettel történő 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 vitt 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 energiatermelő egysége 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 egyensúly 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. *Üzemeltetői 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. *Üzemanyagfeltöltési/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 légcsavar-fékek 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 kábítószernek befolyása alatt állnak, kivéve az orvosi pacienseket és a megfelelő felügyelet alatt lévő személyeket, ne engedik beszállni. Ez nem vonatkozik a megfelelő felügyelet alatt álló orvosi paciensekre.

8.2.4. *Jégmentesítés és jegesedésgátlás a földön.* A földön lévő repülőgépek jégmentesítési 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 folyadék típusokat, beleértve:

(a) a márka- vagy kereskedelmi neveket;

(b) jellemzőket;

(c) hatásukat a repülőgép teljesítményére;

(d) a késleltetési 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) releváns 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 és 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 konverziós táblázatok,

és

- OFE 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 leereszkedési sebesség korlátozását a felszínhez 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) hajtóművek által keltett légáramlást;
- (f) vulkáni hamufelhőket;
- (g) erős csapadékot;
- (h) homokviharokat;
- (i) hegyek által keltett légörvényeket; és
- (j) jelentős hőmérsékletváltozásokat.

8.3.9. Sodorvonalai turbulens áramlás.

A sodorvonalai turbulens áramlás leválási kritériumai, figyelembe véve a repülőgéptípusokat, széljárást és a kifutópálya 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 utastájékoztatói 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 Üzemeltetési 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 gazdasági célú repülések. Eljárások és korlátozások a következőkhöz:

- (a) oktatórepülések;
- (b) tesztrepülések;
- (c) átvonó 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) eljárások a veszélyes árukkal kapcsolatos vészhelyzetek kezelésére;
- (d) az összes érintett személyzet feladatai az OPS 1.1215 szerint; és
- (e) utasítások az üzemben tartó alkalmazottainak szállítására.

9.2. Azok a feltételek, amelyek között fegyverek és hadi és sportfegyverek lőszerei szállíthatók.

10. BIZTONSÁG

10.1. Nem bizalmas jellegű biztonsági utasítások és útmutatás, amelyeknek tartalmazniuk kell az üzemeltető személyzet hatáskörét és felelősségeit. A fedélzeten megtörtént bűncselekmények, mint a jogellenes beavatkozás, szabotázs, bombafenyegetés és repülőgéptérítés 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 felelősségei nek 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, veszélyes árukat 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 a konverziós táblázatokat.

1. KORLÁTOZÁSOK

1.1. A bizonyítvány szerinti korlátozások és az alkalmazandó

üzemeltetési korlátozások leírása, beleértve a következőket:

(a) bizonyítvány szerinti státus (pl. **CS**-23, **CS**-25, ICAO 16. függelék (**CS**-36 és **CS**-34) stb);

(b) minden repülőgéptípus utasülés-rendje 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) sebességhatárkorlátozások;

(g) repülési pálya(pályák);

(h) szélkorlátozások beleértve az üzemeltetést szennyezett kifutópályákon;

(i) teljesítménykorlátok a vonatkozó konfigurációkra;

(j) kifutópálya lejtés;

(k) korlátozások nedves és szennyezett kifutópályákon;

(l) repülőgéptest 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 hajózárszemélyzet 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 leereszkedés;

(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 kifutópályákon.

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 hajózárszemélyzet és a légiutas-kísérő személyzet között. A következő rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat és feladatokat kell tartalmazza:

(a) a személyzet munkaképtelensége;

(b) tűz és füst gyakorlatok;

(c) repülés megszűnt és részben megszűnt 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) rendszer meghibásodások;

(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 döntött felszállás esetén;

(e) útközbeleni 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) fékenenergia korlátai; és

(j) a repülés különböző fázisaiban alkalmazható sebességek (figyelembe véve a nedves vagy szennyezett kifutópályákat is).

4.1.1. *Kiegészítő adatok a jegesedési körülmények közötti repülésekre.* Tartalmaz valamennyi bizonyítvány szerinti teljesítményt egy megengedhető konfigurációra vagy eltérő konfigurációra, mint amilyen egy csúszásgátló üzemképtelensége.

4.1.2. Amennyiben az adott teljesítményosztályra vonatkozó szükséges teljesítmény adat nem áll rendelkezésre a jóváhagyott AFM-ben, akkor a Hatóság által elfogadott más adatot kell szerepeltetni. Az Üzemeltetési 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 teljesítmény adatok.

További teljesítmény adatok, ha alkalmazhatóak, ideértve a következőket:

(a) emelkedési gradiens az összes hajtóművel;

(b) széleltérítési adatok;

(c) a jégmentesítő/jegesedésgátló folyadékok hatása;

(d) repülés kieresztett futóművel;

(e) 3 vagy több hajtóműves repülőgépekre egy üzemképtelen hajtóművel végzett átszállító repülések; 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 sebesség ütemtervek és teljesítménybeállítások.

Ahol értelmezhető, tartalmazza a leállított hajtóműves üzemeltetést, 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.

6. TÖMEG ÉS EGYENSÚLY

Utasítások és adatok a tömeg és

egyensúly számításához, ideértve:

(a) a számítási rendszert (pl. index rendszer);

(b) információt és utasításokat a tömeg és egyensúly 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. MINIMÁLIS FELSZERLÉSI LISTA

A minimális felszerelési lista (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 működésképeségi 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 repülőtérré, beleértve a következőket:

- (a) minimális repülési szint/magasság;
- (b) üzemeltetési minimumok az indulási, cél- és kitérő repülőterekre;
- (c) kommunikációs eszközök és navigációs segédeszközök;
- (d) kifutópálya adatok 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 kompetencia-minősítése 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 üzemeltető személyzet számára, beleértve a személyzet tagjait:*

(a) Az összes, az R (Veszélyes áruk légi szállítása) részben előírt vonatkozó

témát; és

(b) A összes, az S (biztonság) részben előírt vonatkozó témát.

2.4. *Azon üzemeltető 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 gazdasági 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 tartó gondoskodik arról, hogy az alábbi információt elfogadható formában, a Hatóság által hozzáférhetően megőrizzenek az alábbi táblázatokban szereplő ideig.

Megjegyzés: A karbantartási feljegyzésekre vonatkozó további információt tartalmaz az M rész.

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	<u>36</u> hónap az utolsó bejegyzés dátuma után, <u>az M rész M.A.306(c)-vel összhangban</u>
Útvonalspecifikus NOTAM/AIS tájékoztató dokumentáció, ha az üzemben tartó szerkesztette	3 hónap
Tömeg és egyensúly dokumentáció	3 hónap
Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat	3 hónap

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

2. táblázat

Jelentések

3. táblázat

Hajózőszemélyzet dokumentációi

Hajózőszemélyzet dokumentációi	
Repülési, szolgálati és pihenési idő	15 hónap
Szakszolgálati engedély	Amíg a hajózőszemélyzeti 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 kompetencia(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)	Ami a légiutas-kísérő személyzet tagját az üzemben tartó alkalmazza
Időszakos és megújító 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 napbóul 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 tartó gondoskodjon arról, hogy minden járatán:

2.1 A repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszer megfelel mind:

a) a jelen rész előírásainak; mind

b) 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 üzemeltetők 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 üzemeltetők 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 Hatóság felelőssége

5.1 [Törölve]

5.2 Eltérések

5.2.1 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.

5.2.2 Minden üzemeltető 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 légszűrő 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, amikor 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, amikor a személyzet tagjának az üzemben tartó előírja, hogy jelentkezzen egy járáthoz 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 megkezd 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 Halmazott szolgálati idő

Az üzemben tartó gondoskodik 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
legegyszerűsebben elosztva ezen
időszakban; és
- b) a 60 szolgálati órát bármely 7 egymást
követő napon belül.

1.2 Blokkidő korlátozása

Az üzemben tartó gondoskodik 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
vésszituációs 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 szektort
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 üzemeltető 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 tartó gondoskodik 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 üzemeltető 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 tartó gondoskodik 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.

2.2. [Törölve]

OPS 1.1115

A repülési szolgálati idő meghosszabbítása repülés közbeni pihenés miatt

1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel és ha mindegyik üzemeltető 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;

1.1.2 Ha egy FDP utolsó szektorában merülnek fel előre nem látott körülmények a felszállás után, amelyek eredményeként a megengedett növelést túllépik, a járat folytathatja útját tervezett vagy kitérő célállomásáig;

1.1.3 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. [törölve]

2.1.6 Meg kell határozni, hogy a ké-
szenléti 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 tartó gondoskodik 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 ezen felül
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 1.1150

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) *Teherszállító repülőgép.* Bármely repülőgép, amely árut 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 Üzemeltetési 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.

(3) *Veszélyes árukkal kapcsolatos baleset.* Veszélyes áruk szállításával kapcsolatos és kapcsolatban lévő

olyan eset, amely súlyos vagy halálos személyi sérülést vagy jelentős anyagi kárt okoz.

(4) *Veszélyes árukkal kapcsolatos esemény.* Veszélyes áruk szállításával kapcsolatos és kapcsolatban lévő olyan eset, amely nem veszélyes árukkal kapcsolatos baleset, amely nem szükségszerűen egy légitársaság 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 levőket, szintén veszélyes árukkal kapcsolatos eseménynek tekintendő.

(5) *Veszélyes áruk fuvarokmányai.* A Műszaki utasításokban meghatározott okmány. A veszélyes árut légi szállításra felajánló személy tölti ki és információt tartalmaz ezekről a veszélyes árukról. Az okmány tartalmaz egy aláírt nyilatkozatot arról, hogy a veszélyes árut teljesen és pontosan azonosították korrekt szállítási megnevezésükkel és UN/ID számaikkal és hogy helyesen

osztályba sorolták, csomagolták, megjelölték, címkézték és hogy szállításra alkalmas állapotban vannak.

(6) *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.)

(7) *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.

(8) ID szám. Egy ideiglenes azonosító szám veszélyes áruk egy tételére, amelyhez nem rendeltek hozzá UN számot.

(9) Overpack. 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).

(10) Csomag. A csomagolási művelet komplett eredménye, amely a

csomagból és tartalmából áll, szállításra előkészítve.

(11) Csomagolás. Befogadó edények és minden más komponens, amely szükséges, hogy a befogadó edény ellássa tárolási funkcióját és hogy a csomagolási előírásokat betartsák.

(12) Korrekt szállítási elnevezés. A név, amelyet egy adott cikk vagy anyag leírására használnak minden fuvarokmányon és értesítésben, és ahol alkalmas, a csomagoláson.

(13) Súlyos sérülés. Egy olyan sérülés, amelyet egy személy egy balesetben szenved 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.

(14) Származási ország. A Hatóság,
amelynek területén a veszélyes árukat
először légi járműre rakták.

(15) Műszaki utasítások. A veszélyes áruk
repülőgépen történő biztonságos
szállításához kiadott Műszaki
utasítások (Doc 9284-AN/905)
legutolsó érvényes változata, az
International Civil Aviation
Organization (ICAO) Tanácsának
(Council) döntése szerint jóváhagyva
és kiadva, beleértve a Függelékeket és
a Módosításokat.

(16) UN szám. Az Egyesült Nemzetek
Veszélyes Áruk Szállításának
Szakértői Bizottsága (United Nations
Committee of Experts on the Transport
of Dangerous Goods) által
hozzárendelt négyjegyű szám egy
anyag vagy anyagok egy adott
csoportjának azonosítására.

(17) Egységcsomagolási eszköz. Bármely
típusú repülőgépes konténer,
repülőgépes raklap áru rögzítő hálóval
vagy egy repülőgépes raklap egy
burkolófedél fölötti áru rögzítő
hálóval. (Megjegyzés: egy overpack
nem tartozik ez alá a meghatározás
alá; radioaktív anyagokat tartalmazó
konténerre lásd az árukonténer
meghatározását.)

OPS 1.1155

Jóváhagyás a veszélyes árúk szállítására

Az üzemben tartó csak akkor szállítson

veszélyes árukat, ha a Hatóság azt
jóváhagyta.

OPS 1.1160

Terjedelem

(a) Az üzemben tartó tartsa be a
Műszaki utasítások előírásait minden
esetben, ha veszélyes árukat szállítanak,
függetlenül attól, hogy a repülés
teljesen vagy részben egy állam
területén belül vagy teljesen vagy
részben azon kívül történik.

(b) Az egyébként veszélyes árunak
besorolt cikkek és anyagok a Műszaki
utasításokban előírt mértékig
mentesíthetők ennek a résznek az
előírásai alól, ha:

- (1) a vonatkozó releváns szabályokkal
összhangban vagy üzemeltetési
okokból szükséges a repülőgép
fedélzetén lenniük;
- (2) élelmezési vagy utaskiszolgálási
okokból szállítják őket;
- (3) repülés közbeni használatra
szállítják őket állatgyógyászati
segédeszközként vagy állatok
humánus megölésének eszközöként;
- (4) egy paciens számára repülés közbeni
egészségügyi segítségnyújtás
céljából szállítják őket, ha:
 - (i) a gáztartályokat kifejezetten az
adott gáz tárolására és
szállítására gyártották;
 - (ii) a kábítószer, gyógyszerek és
egyéb egészségügyi cikkek
repülőgépen történő használatuk
során képzett személyzet
ellenőrzése alatt állnak;

(iii) a nedves akkumulátorokat tartalmazó berendezést függőlegesen, és ha szükséges, rögzítve tárolják, hogy megakadályozzák az elektrolit kiömlését

(iv) megfelelő intézkedéseket tesznek, hogy a fel- és leszállás során és ha a parancsnok biztonsági szempontból szükségesnek tartja, megfelelően elrakjanak és rögzítsenek minden berendezést; vagy

(5) az utasok vagy a személyzet tagjai hordják őket.

(c) A fenti (b) pont (1) és (2) albekezdéseiben felsoroltak pótlására szolgáló tárgyakat és anyagokat a repülőgépen a Műszaki utasításokban előírt módon kell szállítani.

cikkeket és anyagokat, amelyeket nevükkel vagy generikus leírásukkal a Műszaki utasításokban külön úgy azonosítanak, mint melyek szállítása tilos, csak akkor szállítanak repülőgépen, ha:

(1) az érintett államok mentesítették őket a Műszaki utasítások előírásai alól; vagy

(2) a Műszaki utasítások jelzik, hogy a származási ország jóváhagyásával szállíthatók.

OPS 1.1165

Veszélyes áruk szállításának korlátozásai

(a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy azokat a cikkeket és anyagokat, amelyeket nevükkel vagy generikus leírásukkal a Műszaki utasításokban külön úgy azonosítanak, mint melyek szállítása minden körülmények között tilos, egyáltalán nem szállítanak repülőgépen.

(b) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy azokat a

OPS 1.1170

Osztályozás

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy a cikkeket és anyagokat sorolják be veszélyes áruként, ahogy azt a Műszaki utasítások előírják.

OPS 1.1175

Csomagolás

Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy a veszélyes árukat a Műszaki utasításokban előírt módon csomagolják be.

OPS 1.1180

Címkézés és jelölés

(a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy biztosítsa, hogy a csomagokat, overpack-okat és árukonténereket a Műszaki előírásokban előírt módon címkézzék és jelöljék.

(b) Ha a veszélyes árukat olyan repülések szállítják, amely teljesen vagy részben egy állam területén kívül történik, a címkézésnek és jelölésnek az összes többi nyelvi követelmény mellett angolul is meg kell történnie.

OPS 1.1185

Veszélyes áruk fuvarokmányai

(a) A üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a Műszaki utasításokban

másként nem írták elő, a veszélyes árukat kísérje a veszélyes áruk fuvarokmánya.

(b) Ha a veszélyes árukat olyan repülések szállítják, amely teljesen vagy részben egy állam területén kívül történnek, a fuvarokmányban az összes többi nyelvi követelmény mellett az angol nyelvet is használni kell.

OPS 1.1195

Veszélyes áruk átvétel

(a) Az üzemben tartó csak akkor vegyen át szállításra veszélyes árukat, ha a csomagokat, overpack-okat vagy árukonténereket a Műszaki utasítások átvételi eljárásaival összhangban megvizsgálták.

(b) Az üzemeltető vagy kezelő ügynöke használjon átvételi ellenőrző listát. Az átvételi ellenőrző lista tegye lehetővé minden releváns részlet ellenőrzését és olyan formátumú legyen, hogy fel lehessen rajta jegyezni a kézi, mechanikai vagy számítógépes ellenőrzés eredményeit

OPS 1.1200

Sérülés, szivárgás vagy szennyezettség vizsgálata

(a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

- (1) A csomagokat, overpack-okat 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, overpack-okat vagy árukonténereket nem rakodják be a repülőgépbe;
- (4) Valamennyi a repülőgépen talált veszélyes áru csomagot, amely sérültnek vagy szivárogni látszik, távolítsák el vagy eltávolítására fogantatosítsanak 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, overpack-okat és árukonténereket a repülőgépbe vagy egységcsomagolási eszközbe 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 üzemeltető gondoskodjon a következőkről:

- (1) A szivárgás vagy sérülés következtében talált valamennyi szennyeződést késedelem nélkül távolítsák el; 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.

OPS 1.1210

Rakodási korlátozások

(a) *Utastér és pilótafülke.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy ne szállítsanak veszélyes árut az utasok által elfoglalt utastérben vagy a pilótafülkében, kivéve ha a Műszaki utasítások mást írnak elő.

(b) *Rakterek.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a veszélyes árut a repülőgépbe a Műszaki utasításokban előírt módon rakják be, különítsék el, helyezték el és rögzítsék.

(c) *Csak teherszállító repülőgépeken történő szállításra kijelölt veszélyes áruk.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a „Csak teherszállító repülőgépen szállítható” (Cargo Aircraft Only) címkével ellátott veszélyes árut teherszállító repülőgépen szállítsák és úgy rakodják be, ahogy a Műszaki utasítások előírják.

OPS 1.1215

Információs szolgáltatás

(a) *A földi személyzet tájékoztatása.* Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) Biztosítsanak információt a földi személyzet számára, hogy elláthassa a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos feladatait, beleértve a veszélyes árukkal kapcsolatos események és balesetek

bekövetkeztekor végrehajtandó tevékenységeket; és

(2) Ahol értelmezhető, a fenti (a) bekezdés (i) albekezdésében hivatkozott információt kezelő ügynökének is biztosítsák.

(b) *Az utasok és más személyek tájékoztatása*

(1) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a Műszaki utasítások által előírt információt közlik, hogy az utasokat figyelmeztessék, hogy milyen típusú árut nem szabad egy repülőgépen szállítaniuk; és

(2) Az üzemben tartó, vagy, ahol értelmezhető, kezelő ügynöke gondoskodik arról, hogy a rakomány átvételi pontjain a veszélyes áruk szállításáról tájékoztatást adó figyelmeztetéseket helyezzenek el.

(c) *A személyzet tagjainak tájékoztatása.* Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az Üzemeltetési kézikönyvben megadják az információt, amely lehetővé teszi a személyzet tagjainak, hogy a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos felelősségeiknek megfelelhessenek, beleértve a veszélyes árut érintő vészhelyzetek esetén végrehajtandó tevékenységeket.

(d) *A parancsnok tájékoztatása.* Az üzemben tartó gondoskodik arról,

hogya parancsnok a Műszaki utasításokban előírt módon írásos tájékoztatást kapjon. (Lásd az OPS 1.1065 1. függelék 1. táblázatát az okmányok megőrzési idejéről).

(e) *Információszolgáltatás repülő-esemény vagy -baleset esetén*

(1) Egy repülőbalesetben részt vevő repülőgép üzemben tartója kérésre biztosítsa a szállított veszélyes áru által okozott veszélyek minimalizálásához szükséges valamennyi információt.

(2) Egy repülőbalesetben részt vevő repülőgép üzemben tartója a lehető leghamarabb tájékoztassa azon ország államának megfelelő hatóságát, amelyben a repülőbaleset történt, valamennyi szállított veszélyes árurol.

(b) *Veszélyes áruk szállítására állandó engedéllyel nem rendelkező üzemben tartók.* Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:

(1) Az általános teher- és csomagkezelésben részt vevő személyzet kapjon oktatást a veszélyes árukkal kapcsolatos feladatai végrehajtásáról. Ez az oktatás legalább az 1. táblázat 1. oszlopában foglalt területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani őket és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására; és

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.

(2) A következő személyzet:

- (i) a személyzet tagjai;
- (ii) az utaskezelő személyzet; és
- (iii) az üzemben tartó által alkalmazott biztonsági személyzet, akik az utasok és csomagjaik vizsgálatával foglalkoznak, kapjon oktatást, amely legalább az 1. táblázat 2. oszlopában szereplő területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani őket és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására.

üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

- (1) A veszélyes áruk átvételében rész vevő személyzet feladatai ellátásához kapjon oktatást és legyen képzett. Ez az oktatás legalább a 2. táblázat 1. oszlopban szereplő területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy a személyzet dönteni tudjon a légi szállításra felajánlott veszélyes áruk átvételéről vagy visszautasításáról;

1. táblázat

OKTATÁSI TERÜLETEK	1	2
Általános elvek	X	X
Veszélyes áruk korlátozása a légi szállításban	X	X
Csomagok jelölése és címkézése	X	X
veszélyes áruk az utasok csomagjaiban	<u>X</u>	X
Vészhelyzeti eljárások	<u>X</u>	X

Megjegyzés: „X” jelzi a tárgyalandó területet.

(c) *Veszélyes áruk szállítására állandó engedéllyel rendelkező üzemben tartók. Az*

(2) A veszélyes áruk földi kezelésével, tárolásával és rakodásával foglalkozó földi személyzet kapjon oktatást, amely képessé teszi a veszélyes árukkal kapcsolatos feladatai végrehajtására. Ez az oktatás legalább a 2. táblázat 2. oszlopában foglalt területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani ezeket az árukat és hogyan kell őket kezelni és berakodni;

(3) Az általános teher- **és csomag**kezelésben részt vevő személyzet kapjon oktatást, amely képessé teszi a veszélyes árukkal kapcsolatos feladatai végrehajtására. Ez az oktatás legalább a 2. táblázat 3. oszlopában foglalt területeket tárgyalja és legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek, annak, hogy hogyan lehet azonosítani őket, hogyan kell őket kezelni és berakodni, **és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására;**

(4) A hajózőszemélyzet tagjai kapjanak oktatást, amely legalább a 2. táblázat 4. oszlopában szereplő területeket tárgyalja. legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában

legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek és annak, hogy hogyan kell ezeket repülőgépen szállítani; és

(5) A következő személyzet:

(i) utaskezelő személyzet;

(ii) az üzemben tartó által alkalmazott biztonsági személyzet, akik az utasok és csomagjaik vizsgálatával foglalkoznak; és

(iii) a személyzet hajózőszemélyzeten kívüli tagjai, kapjanak oktatást, amely legalább a 2. táblázat 5. oszlopában szereplő területeket tárgyalja. Az oktatás legyen elegendően részletes, hogy biztosítsa, hogy tudatában legyenek a veszélyes áruk okozta veszélyeknek és hogy milyen előírások vonatkoznak az ilyen áruk utasok általi szállítására vagy általánosabban, repülőgépen történő szállításukra.

(d) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy a teljes, oktatást kapott személyzet vegyen részt egy teszten, hogy verifikálják felelősségeik megértését.

(e) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a teljes, veszélyes árukról oktatást kapott személyzet kapjon időszakos oktatást 2 évnél nem hosszabb időközönként.

(f) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a veszélyes árukról szóló oktatás okmányait minden oktatott személyzetre megőrizték a fenti (d) albekezdéssel összhangban **és ahogy azt a Műszaki utasítások előírják.**

(g) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy kezelő ügynökének személyzetét az 1. táblázat vagy a 2. táblázat vonatkozó oszlopával összhangban oktassák.

2. táblázat

OKTATÁSI TERÜLETEK	1	2	3	4	5
Általános elvek	X	X	X	X	X
Veszélyes áruk korlátozása a légi szállításban	X	X		X	X
Veszélyes áruk osztályozása	X				
<u>Veszélyes áruk</u> <u>listája</u>	<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	
Általános csomagolási előírások és csomagolási utasítások	X				
Csomagolások leírása és jelölései	X				
Csomagolások jelölése és címkézése	X	X	X	X	X
Dokumentációk a fuvarozótól	X				
<u>Veszélyes áruk</u> <u>átvétele, beleértve</u> <u>ellenőrző lista</u> <u>használatát</u>	X				
<u>Tárolási és</u> <u>rakodási eljárások</u>	X	X	X	X	

Sérülés és szivárgás vizsgálata és szennyezésmentesí tési eljárások	X	X			
A parancsnok tájékoztatása	X	X		X	
Veszélyes áruk az utaspoggyászbán	X	<u>X</u>	<u>X</u>	X	X
Vészhelyzeti eljárások	X	X	<u>X</u>	X	X

Megjegyzés: „x” jelzi a tárgyalandó területet..

**Jelentések a veszélyes árukkal
kapcsolatos eseményekről és
balesetekről**

(a) Az üzemben tartó jelentse a veszélyes árukkal kapcsolatos eseményeket és baleseteket a Hatóságnak. Egy első jelentést az eseménytől számított 72 órán belül el kell küldeni, kivéve ha kivételes körülmények ezt megakadályozzák.

(b) Az üzemben tartó ugyancsak jelentse a Hatóságnak a nem bejelentett vagy tévesen bejelentett veszélyes árukat, amelyeket a rakományban vagy az utasok poggyászában felfedeztek. Egy első jelentést az eseménytől számított 72 órán belül el kell küldeni, kivéve ha kivételes körülmények ezt megakadályozzák.

S RÉSZ

BIZTONSÁG

OPS 1.1235

Biztonsági előírások

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy a teljes érintett személyzet ismerje és betartsa az üzemben tartó állama biztonsági 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.

Repülőgép-átkutató ellenőrző lista

Az üzemeltető 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.

A hajózószemélyzet fülkéinek biztonsága

(a) Minden olyan repülőgépen, amely el van látva hajózószemélyzeti fülke ajtóval, 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 bizonyítvány szerinti felszálló tömegű vagy 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utasokat szállító repülőgép legyen ellátva egy jóváhagyott hajózószemélyzeti fülke ajtóval, 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 hajózárszemélyzeti fülke ajtóval:

(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 hajózárszemélyzeti fülke előtti területet, hogy azonosítani lehessen a személyeket, akik be kívánnak lépni a hajózárszemélyzeti fülkébe és hogy észlelni lehessen a gyanús viselkedést vagy a potenciális fenyegetést.